PIERRE MANIGAULT

Élève (cours primaire, 1ère année de cours complémentaire) du Châtelet-en-Berry

Apprenti du Centre Air France de Vilgénis (Promotion Gaston Vedel 1949/1952)

Ingénieur du Centre d'Études Supérieures Industrielles (Promotion 1966/1968)

AU DELÁ DES BOUCHURES

Chroniques d'un parcours.

À

HÉLÈNE LÉGIER et FRANÇOIS MANIGAULT,

mes grands - parents paternels.

ALIDA MANIGAULT

leur fille, ma jeune tante.

Au-delà des bouchures

Introduction

Ce récit — trente-trois chroniques relatives à un parcours social et professionnel atypique — prolonge l'autobiographie de mon temps premier, résumée dans ***Une enfance en Berry.***
Il démarre alors qu'ayant quitté, à la fois, mes grands-parents et leur fille qui m'ont élevé, et le département du Cher, je débute une nouvelle vie, avec mon père et sa compagne, en région parisienne. Au total, il couvre une période de trente-six ans, comprise entre avril 1947 et avril 1983.
Réalisant une sorte de zoom sur chaque étape de ce parcours original, au fil des évènements et situations, qui vont se succéder — arrêt des études pour suivre la voie d'apprentissage via le Centre d'instruction d'Air France, mécanicien à Orly à l'âge de dix-sept ans, interruption pour tuberculose, puis déroulement de carrière qui, après reprise des études et obtention d'un diplôme d'ingénieur, me conduira au poste d'ingénieur-en-chef — observant mon entourage professionnel, en portraitisant les acteurs principaux et restituant les déclarations réelles, et parfois surprenantes des personnages — gens modestes ou de haut rang, souvent hauts en couleur, aux mots crus pour les premiers, aux termes plus choisis pour les seconds (pouvant parfois choquer ou blesser dans les deux cas) — qui ont jalonnés ce long et parfois difficile chemin de la promotion supérieure du travail, je relate, mes très nombreux souvenirs, selon le cas agréables, amicaux ou fraternels, joyeux ou tristes, encourageants ou déconcertants, certains très gratifiants, voire émouvants. Sont évoquées également quelques personnes que je tiens en grande estime et pour lesquelles j'éprouve une vive admiration augmentée, pour certaines, de ma reconnaissance.

Usant parfois d'une certaine causticité, j'ai cependant essayé, chaque fois que possible, de teinter ce récit — par certains aspects, modeste fresque sociale de la profession industrielle aéronautique en cette seconde moitié du XXème siècle — d'un indispensable humour, d'une légère pointe de truculence, sans refuser l'accompagnement d'une inévitable mélancolie liée à l'intérêt d'un métier et aux rencontres effectuées.

Quant au titre de l'ouvrage : ***Au-delà des bouchures,***
je l'ai choisi en souvenir de ma bien aimée grand-mère paternelle, personne valeureuse, dont l'enfance paysanne, très pauvre — durant laquelle les heures passées à la conduite et à la garde des troupeaux, et aux tâches ménagères tinrent lieu de temps scolaire — fut abritée, la nuit, d'une petite chambre « chauffée » du seul voisinage d'une étable, avec un lit de paille partagée avec sa sœur, et qui, durant les longues heures du jour passées aux pâturages, fut protégée du vent, de la pluie et du soleil, par les haies — ornementées, bruissantes, et aux murmures que l'on dit savants — d'un bocage gracieusement vallonné, qu'en Berry et en Bourbonnais, on appelle bouchures.

Avec mes parents, en région parisienne. Maisons-Alfort (04/1947- 08/1947).

L'appartement, d'environ soixante mètres carrés, que nous occupions au premier des six étages d'un immeuble de la rue de Flandre, était propre, agréable et suffisant. Mon y lit voisinait avec la table de salle à manger.

La découverte de mon père, que je connaissais peu, et de sa compagne fut pour l'enfant que j'étais un exercice d'observation. Pour en rester à l'essentiel, je dirais que mon père était un homme actif et volontaire qui, de cinq heures du matin jusqu'à souvent vingt-deux heures, déployait tous ses efforts pour redémarrer sa profession de charcutier traiteur, interrompu par son veuvage et la période de guerre. Le métier comportait l'approvisionnement et les fabrications, dont partie achetée — en provenance de chez les Peignant, amis du Cher, chez qui mon père avait fait son apprentissage — partie réalisée en préparations et cuissons dans la modeste cuisine de l'appartement. La vente s'exerçait sur les marchés à raison de huit marchés par semaine. J'observai toutes les contraintes de la situation et mesurai la volonté et le courage de mon père.

Progressivement, tant au plan de l'énergie déployée qu'au plan des connaissances, je notai, avec regret, les capacités limitées de sa compagne. Le deux heures et demie qu'elle mettait, en matinée, pour faire le ménage, et le détail du déroulement du spectacle, me laissaient à tout le moins le moins pensif. Tandis que Radio Luxembourg fournissait un fond sonore, constitué d'une alternance de romances et de publicités, tous les quarts d'heure, Madame interrompait son travail pour s'adonner à une gourmande lecture des bandes dessinées de deux périodiques féminins en vogue — *Nous Deux et Atout cœur.* — spécialistes de la gestion des rebonds au long terme, d'amours successivement possessives ou jalouses et, sans cesse, problématiques. Ces amours difficiles, copieusement nourries de regards langoureux et de mièvreries de tous genres, non seulement semblaient mobiliser, l'intérêt de la ménagère, mais allaient jusqu'à réveiller en elle d'intenses pulsions de jalousie. Et lorsqu' une des protagonistes du roman feuilleton venait à jouer une entourloupe à une rivale d'un même acabit, la compagne de mon père, reprenant le balai en mains, se délivrait, à haute voix, d'une tension excessive, par une déclaration aussi vigoureuse que volontairement vulgaire :

« *Ah! La garce, moi je lui foutrais ma main sur la gueule…!* »

C'est par une observation ponctuelle que je mesurai par la suite que dans le cerveau de la dame ne s'agitaient pas uniquement les craintes d'une femme attentive à la concurrence, mais qu'un état de jalousie, quasi permanent, faisait chez elle, l'objet d'une véritable mobilisation.

Un jour, aux environs de treize heures, alors que marchant derrière mon père, elle et moi nous préparions à emprunter l'escalier d'accès aux étages de l'immeuble, descendit une jeune et ravissante dame blonde, récemment divorcée, portant un tailleur noir parfaitement ajusté. Avec une superbe poitrine généreusement offerte et tortillant un popotin tout de rondeurs et de spiritualité, ce superbe corps, en gracieux mouvement, était de nature à corrompre tout individu adulte, titulaire d'une formule sanguine normale.

La belle coquine, qui n'avait vu que mon père, voulant certainement vérifier, la capacité de ses charmes à la liberté retrouvée, lui adressa un sourire ravageur, qu'elle ponctua d'un roucoulant *« Bonjouourr Monsieur Manigault »,* susceptible de lui faire louper la première marche. Mon père, se sachant suivi et surveillé, répondit par un salut poli, tandis que son regard témoignait à l'esthétique de la blonde vaporeuse, une appréciation on ne peut plus flatteuse… Je dois avouer que je pris un certain plaisir à observer le visage dépité de la compagne de mon père…

Vers neuf heures chaque soir, j'étais invité à retrouver un grand lit, installé dans la salle à manger, et

à dormir, de façon à être en forme, le lendemain dès six heures, pour me préparer à rejoindre, par bus, la classe de sixième du lycée Paul Bert de Maisons-Alfort. Mais, je ne trouvais pas toujours le sommeil rapidement. Je ne pouvais m'empêcher de rejoindre par la pensée, mes grands-parents et mon village. J'évacuai alors un torrent de larmes que je ne savais à qui confier. Un soir, mon père découvrit la situation. Après avoir tenté de calmer ma peine, il m'assura que je verrais de nouveau mes grands-parents en fin d'été suivant. Le lendemain, devant sa compagne un peu surprise, il m'offrit une ferme miniature. Satisfait et heureux du présent, je fus également honteux d'être à l'origine d'une telle dépense, tandis que mon père multipliait ses efforts afin de redémarrer son commerce. Je me promis de calmer mes sentiments. L'école allait m'y aider.

* * *

Le lycée Paul Bert, situé à l'angle d'un quartier proche de la Marne, à l'entrée Nord de la ville, avait (et a toujours) sa façade le long de la Nationale 19 traversant la ville de Maisons-Alfort. Ne connaissant personne, j'y fis une entrée discrète, par ailleurs impressionné par le volume de béton et l'absence d'arbres. Parvenu dans ma classe, j'observai que les élèves, étaient, pour la plupart, élégamment vêtus. Nombreux étaient ceux qui portaient de sobres mais très jolies chaussures basses. J'en conçu soudain une immense déception pour la blouse grise et les galoches qu'on m'avait imposées, sans savoir combien cette modeste tenue me rendrait ultérieurement service. Sur l'instant, je dirigeai mes pensées vers mes camarades de classe berrichons et ce sentiment désagréable se dissipa.

Je n'étais cependant pas au bout de mes surprises. Après m'être assis au deuxième rang de la classe, je sortis de mon cartable mon modeste plumier qui comportait, pour tout équipement, un porte-plume muni d'une plume « sergent major », un crayon correctement taillé et une gomme « crayon-encre » déjà usagée. L'encrier équipant la table, rempli de l'encre violette, seule pratiquée en Berry, complétait mon dispositif d'écolier. Observant les pupitres de plusieurs rangs, je voyais apparaitre progressivement des flacons Waterman d'encres bleue et rouge, tandis des mains de plusieurs élèves surgissaient, comme des provocations, de jolis stylos. L'ouverture des cahiers, sur lesquels les textes étaient écrits et soulignés de plusieurs couleurs prolongea mon désarroi. Devinant mon embarras, mon voisin de pupitre m'offrit d'utiliser ses deux flacons d'encre. Cette sympathique proposition, à laquelle je ne donnai pas suite, par manque d'autres porte-plumes, calma rapidement mon émotion et je décidai enfin d'apporter toute mon attention au cours. Pendant plusieurs semaines, tant en salles de cours, qu'en cour de récréation, je vécu dans un anonymat presque total. Un peu plus d'un mois après mon entrée à Paul Bert, deux événements allaient modifier la situation.

Le premier, surprenant pour le réservé campagnard que j'étais demeuré, se déroula durant la récréation d'un mercredi matin. Deux élèves de classe supérieure — l'un joufflu et de taille moyenne, l'autre, assez grand avec un visage émacié — se dirigèrent soudain vers moi et, s'obligeant pour la circonstance à dégager un air menaçant qu'accentuait leurs visages ingrats, m'intimidèrent de la pointe d'un modeste couteau, et me suggérèrent de bien vouloir leur verser, régulièrement, quelques pièces de monnaie à prendre sur mon argent de poche. Surpris, décontenancé et craintif, je reçu le message silencieusement. Mes deux « agresseurs » prirent cela pour un acquiescement.

Le soir, lors du souper, j'en touchai un mot à mon père. Il releva fièrement la tête, me fixa quelques secondes, puis me répondit calmement :

« Tu leur diras qu'il n'est pas question de casquer, et que s'ils continuent de t'emmerder, j'irai moi-même leur caresser les abattis… ».

La déclaration offensive de mon père ne m'avait pas déplu, mais en y réfléchissant un peu plus, je pensai qu'elle avait peu de chance de résoudre mon affaire. Avant de m'endormir, je brassai toutes les solutions envisageables, intégrant avant tout mon incapacité physique à lutter contre mes deux

adversaires et décidai de jouer la suite en fonction de mes faibles moyens. Le jeudi, je prétextai un motif pour rester en salle de cours pendant la *«récré».* Mais le lendemain, prenant, comme l'on dit, mon courage à deux mains, lors de la récréation en cour commune, je cherchai dans la cour les deux élèves, plus âgés, source de mes tracas. Les découvrant au milieu d'autres, je me forçai à les rejoindre, m'estimant ainsi protégé. Les deux « grands », croyant sans doute que je venais leur remettre un peu de monnaie, affichant leur superbe, m'accueillirent cependant de façon détendue.

« *Alors môme, on a reçu le message… et on vient en parler avec ses potes »,* dit le plus petit.

Je me concentre alors pour leur répondre sur le mode « profil bas et lâcheté réunis », en usant de quelques mots d'argot rapidement appris.

«…Ouais, mais les mecs, j'suis désolé, impossible pour moi de glaner un peu de monnaie… Mes parents sont pauvres, z'avez qu'à voir comment j'suis loqué… J'ai chaque semaine de quoi payer seulement mes tickets d'cantoche et pas un fifrelin de plus. J'ai fureté dans les tiroirs, il n'y a rien qui traîne. Le peu de sous pour les courses ma belle-mère le garde sur elle dans un p'tit morlingue qu'elle ne quitte jamais… Je crois même qu'elle couche avec… J'vois vraiment pas comment vous aider… »

Le plus petit des deux se montre très méfiant :

« Dis donc môme…il semble que tu nous la joue un peu misérable…t'es sûr que tu nous dis tout…et ce que tu nous lâches sur ta belledoche, tu crois qu'on va le gober..? »

A cet instant précis, du regard et d'un geste de la main, le grand l'interromps vivement. Puis il me regarde et, à son tour, m'interroge :

« Ta belle-mère, elle est méchante avec toi ? »

Je décide alors de ne pas en rajouter :

« Non, mais je crois qu'elle ne m'aime pas beaucoup, un peu comme si je la gênais…et c'est vrai, en plus, elle est radine. »

Le grand semble soudain perplexe. Il réfléchit deux minutes, toussote, fixe son complice et, la voix quelque peu plus grave, laisse tomber sa décision :

« Bon, môme, ça ira comme ça…oublie ce qu'on t'avaient demandé, et retiens qu'on ne se connaît pas et dégage… »

Sans demander mon reste, je m'écarte rapidement des deux compères, les laissant s'expliquer entre eux. Je me dis alors que le grand ne doit plus avoir sa mère et j'ai une pensée pour lui.

Le second événement eu lieu en classe de mathématiques. Le professeur de géométrie énonce et figure au tableau l'exercice qu'il soumet à la classe. Puis il demande un volontaire pour aller au tableau. Silence dans la salle. Quelques minutes s'écoulent sans candidature.

Je crois avoir trouvé la solution quand, soudain, je prends conscience que j'ai déjà effectué cet exercice, deux mois plus tôt dans mon école du Cher. Je me sens alors en confiance et, devant une salle surprise, je lève la main pour aller au tableau. Surpris, le professeur consulte sa liste d'élèves, avec hésitation prononce mon nom et m'invite à monter sur l'estrade. Et là, chance inouïe, tout me revient naturellement. Avec une certaine aisance, je développe l'ensemble de la réponse en regardant la salle. J'écris sur le tableau les phases essentielles du raisonnement, et ne manque pas de donner et encadrer la conclusion. Et soudain, tout est terminé. La classe est silencieuse, attentive, attendant avec curiosité le verdict du professeur. Ce dernier réfléchit quelques instants, puis, me regardant, se décide enfin à parler :

« Où avez-vous appris la géométrie….?

Ma réponse, mêlant à la fois fierté, naïveté et sincérité, mais reflétant également une certaine tristesse, lui parvient immédiate :

« Dans le Cher, M' sieur, dans un p'tit village avec de bons maîtres, Ça s'appelle Le Châtelet-en-Berry… »

Nouveau silence. Puis la récompense vient pour le p'tit gamin en blouse grise et en godillots.

« Je ne peux pas faire autrement que de vous mettre la note vingt… Je compte sur vous pour ne pas me décevoir, à l'avenir… »

La scène précédente eut un écho inattendu, au marché couvert de Charentonneau, quartier de Maisons-Alfort où mon père démarrait son activité de charcutier traiteur, un samedi matin où je donnais un modeste coup de main à la vente. Le poissonnier d'une allée voisine, homme de petite taille, ventripotent et rougeaud, qui tenait un des commerces les plus importants du marché — dont le fils, que je connaissais uniquement de vue, fréquentait également le lycée Paul Bert — apparut, et se planta souriant devant mon père, qui découpait les côtelettes :

« Dis donc Prosper, paraît que ton gamin est un cador, qu'il a la dégoise facile et qu'il va bientôt remplacer le prof de maths du lycée. »

Ma belle-mère qui débute timidement dans son activité de vendeuse, s'approche de mon père, et parlant de moi :

« Qu'est-ce qu'il a encore fait… »

L'autre, qui trimballe avec lui une odeur de marée, heureux de son effet, continue prenant à témoin le petit commerce voisin :

« D'après mon gosse et ses potes, ton gamin a coupé le sifflet au prof… y z'en r'venaient pas les mômes… »

Mon père devine ce qui s'est passé, garde un air flegmatique, et s'en sort par une boutade:

« C'est vrai qu'il est plus fortiche pour ça que pour couper une côtelette… »

* * *

Durant les trois mois écoulés, mon père m'a fait connaître plusieurs curiosités parisiennes.

Les Halles de Paris tout d'abord, et particulièrement le quartier de la viande, avec ses célèbres « forts des halles », costauds de grande taille, manipulant avec fierté d'énormes carcasses. Personnages de légendes, qu'on retrouve au petit matin, dans les bistrots animés et bruyants, engloutissant une fumante soupe à l'oignon, puis dévorant une andouillette ou une large entrecôte, généreusement accompagnées d'un Côte du Rhône ou d'un Beaujolais. Spectacle impressionnant d'un monde nocturne qui brasse des tonnes de nourriture… et des sommes énormes en liquide.

Au débotté, un samedi soir de fin mars, il m'avait emmené, en nocturne, au réputé Vélodrome d'hiver, découvrir les fameux « six jours de Paris », qui reprenaient leur activité après les années d'occupation. J'y avais découvert, aux environs de vingt-trois heures, un folklore populaire et une ambiance folle entraînée par la voix de stentor d'un speaker, relançant, sans arrêt, primes offertes et nombre de tours de piste à effectuer :

« Allo, allo,.. une prime de 2000 francs, trois tours… »

Dans un brouhaha d'enfer, les équipes s'envolaient alors, « contrôlées » cette année-là, par les équipiers hollandais Guerrit Schulte et Guerrit Boyen, imbattables pistards, champions du moment. Les *chasses* et les sprints se succédaient, accompagnés des trilles d'un accordéon virtuose, qui s'échappaient des haut-parleurs. Au moment du sprint, le public hurlait tandis que les canettes de bière, jetées des gradins les plus hauts, volaient jusque sur la piste.

J'ignorais alors que mes cris de joie éclataient dans une salle qui, quatre années plus tôt, avant vécue les rafles des populations juives….

Au mois de juin, avec lui, j'ai découvert le zoo de Vincennes. Revoir autant d'animaux — ce qui d'une certaine façon, me rappelais les fermes de mon village — me réconcilia avec la vie parisienne. J'étais heureux d'être avec mon père dont j'appréciai la gentillesse naturelle.

Seul, un samedi après-midi de fin juin, j'étais allé seul, retrouvé le canal de Saint-Maurice, dérivation de la Marne sur lequel circulaient des péniches. J'y avais admiré et plaint les deux vigoureux chevaux de trait, empruntant, pour quelques temps encore, un chemin de halage non entretenu, pour tracter le chaland. J'y avais aperçu quelques mariniers et étais demeuré longtemps, à imaginer leur vie au fil de l'eau… et les contraintes scolaires pour leurs enfants.

Je pensai alors à ma belle-mère, fille de mariniers, qui n'avait pas eu la chance d'une fréquentation scolaire suivie, et j'en éprouvai de la peine. Dans ces instants, je l'imaginai à bord, encore enfant et mentalement, je l'appelai par son prénom, Andrée.

* * *

Par ailleurs, mes tentatives d'avoir quelques copains, avaient été contrariées par l'attitude distante voire méfiante d'Andrée.

De l'autre côté de la rue, dans un coquet pavillon habitait un jeune homme de mon âge qui fréquentait un lycée. Il m'avait invité sans façon chez lui et sa mère, jeune dame gentille et jolie nous avait servi quelques tartines et gâteaux pour le goûter. Informée par mes soins, ma belle-mère, contrariée, s'était offusquée d'une curieuse façon:

« Mais tu ne te rends pas compte, son père est médecin, avec les moyens qu'ils ont, on ne peut pas fréquenter ces gens-là… »

Une autre fois, revenant de la rive gauche de la Marne, passant devant une propriété dont le portail était largement ouvert, j'y avais observé une bande d'une demi-douzaine de jeunes de mon âge, devisant raquette à la main, autour d'un terrain équipé d'un filet. J'attendis quelques instants espérant les voir jouer au tennis. C'est alors qu'une petite fille vint vers moi, et croyant sans doute que j'étais invité, m'engagea à rejoindre les autres, auprès du court. Je fus accueilli gentiment et, après avoir indiqué que j'étais là par hasard, je précisai que j'étais arrivé à Paris récemment. Le groupe écouta sans manifester de surprise. La gentille petite fille me précisa que le groupe se réunissait tous les samedis après-midi, que je pouvais me joindre à eux, mais que, dans ce cas, je devais me procurer une raquette.

L'esprit quelque peu échauffé à l'idée d'apprendre à jouer au tennis, j'ai rejoint le domicile familial. Surprenant, une fois de plus, mon père et sa compagne, j'entrepris de raconter la scène vécue l'après-midi et d'évoquer le besoin d'une raquette. Mon père jugea, à juste titre, qu'il n'avait pas les moyens de me permettre de jouer au tennis, sport exigeant une formation coûteuse avec moniteur. Sa compagne ajouta que je ne me rendais pas compte de la situation. Elle avait peut-être raison.

Ma belle-mère semblait vouloir maîtriser certains domaines. Elle portait un soin attentif à ma propreté physique. Son souci d'hygiène était respectable, et la surveillance sous laquelle, elle plaçait, mes toilettes journalières et le « grand nettoyage » hebdomadaire avait fini par avoir ma sympathie. Concernant la coupe de cheveux, avec l'assentiment immédiat de mon père, elle m'infligea, contre mon gré, la coupe en brosse, seul choix convenable, de son point de vue, pour un gosse de mon âge. Par ailleurs, via la paroisse de Charentonneau, elle organisa ma communion solennelle et m'inscrivit pour la colonie de vacances prévue, en juillet, dans une propriété proche de Poitiers. Ainsi, après ce séjour, pas trop coûteux, je pourrais retrouver mes grands-parents, ma tante Alida et son époux. Bien que très satisfait de cette disposition, il ne m'échappait pas qu'Andrée se « débarrassait » de moi pendant cinq semaines.

Pour la cérémonie religieuse, j'eus droit à un costume gris-bleuté de qualité, acheté dans le renommé magasin Latreille de Paris. Sans prendre en compte la croissance d'un enfant, ma belle-mère avait, à cette occasion, précisée que le port d'un costume de ce prix serait ensuite réservé aux seules grandes occasions.

Les invités, tous adultes, fêtèrent le communiant et eurent droit à un excellent repas préparé par mon père, accompagné de vins renommés de chez Nicolas. Ma belle-mère ne m'autorisa pas à les apprécier. Disparaissant, un moment dans la cuisine, et donc hors des regards, j'ai goûté le « Vieux Papes incandescent » dont le degré d'alcool, le manque de fruit et la finale seulement alcoolisée, m'avaient déçu. J'en fis la remarque à mon père qui m'avait rejoint pour s'enquérir de mon occupation. Je lui remémorai les gouleyants vins goûtés chez les Peignant… En rappelant, à mon père, le souvenir de son village, je savais que je détournais son attention, tout en le rapprochant de moi…

* * *

Les choses se précipitèrent fin juin, juste avant mon départ en colonie de vacances. J'appris par mon père, qu'à mon retour, je ferais connaissance du fils de sa compagne, prénommé Roger, lequel terminait son service militaire, en Allemagne, à Fredrichshafen, près du lac de Constance. Il précisa qu'il vivrait avec nous et travaillerait avec lui dans sa future installation.

Ma belle-mère ajouta que dès mon retour de congés, nous allions, en effet, déménager pour aller habiter en pavillon, à Créteil, là où mon père aurait, sur place, son laboratoire pour effectuer les fabrications si problématiques dans l'appartement actuel. La nouvelle me plut, d'autant que quitter Maisons-Alfort et le lycée Paul Bert ne me posait aucun problème

Elle évoqua également ma possible mise en pension, mais je savais par avance qu'elle ne donnerait pas suite à ce projet, compte tenu du coût important d'un tel choix.

J'étais cependant convaincu qu'elle ne renoncerait pas à se séparer de moi, tentant ainsi de faire disparaître toute trace du précédent mariage de mon père…

* * *

Avec mes parents en région parisienne.
Créteil (septembre 1947/août 1949).

C'est dans cette ville, où l'on trouve encore, à prix raisonnable, de modestes pavillons à louer, que mon père a déniché, l'endroit permettant à la fois d'installer convenablement sa famille et son laboratoire. À l'époque, Créteil ressemble encore à un paisible village de province, avec un centre-ville animé, regroupant de nombreux commerçants, une partie ouest, constituée d'immenses champs cultivés, principalement, de betteraves, et en partie est, la Marne qui développe sa boucle autour de Saint-Maur-des-Fossés. Côté Créteil, un long bras de Marne — bordé d'un chemin qui mène à la baignade Sainte-Catherine — s'élargit vers le sud et dessert le port de Bonneuil aux berges sauvages, peu fréquentées des promeneurs en semaine. L'aménagement, rue des écoles, eut lieu les derniers jours d'août.

* * *

Le coquet pavillon comporte deux niveaux, chacun de quatre pièces. Le premier étage est occupé par le couple Viannais et leur fille Monique. Un jardin divisé en deux parcelles se tient à l'arrière du pavillon. Robert Viannais — orfèvre sous-traitant, ayant son atelier installé sur la parcelle arrière du terrain — alias Bob Delvard — animateur d'une troupe de théâtre — a pour épouse Yvonne, une fée du logis de cent-quatre-vingt livres, qui s'est retirée de la troupe dans laquelle elle officiait sous le nom d'Yvonnette Ponce. Leur fille Monique, qui va sur ses douze ans, souriante, décontractée, et sur la voie d'un beau corsage, accorde plus d'attention aux œillades des garçons qu'à ses résultats scolaires. Je trouve le trio sympathique.

Le rez-de-chaussée que nous allons habiter comporte une chambre de plus que l'appartement de Maisons-Alfort. Elle sera celle de Roger, désormais beau-fils et apprenti d'mon père. Pour ma part, j'occuperai un lit cosy, tout neuf, installé en angle de salle à manger. La cuisine, d'à peine onze mètres carrés, est équipée d'un évier d'angle, d'une cuisinière à gaz avec four, d'un petit placard de rangement, et d'une table avec rallonge, permettant, six personnes.

Installé en demi sous-sol, desservi par un escalier de sept marches, faiblement éclairé par deux vitraux, le laboratoire fonctionnel et propre, comporte une longue table de travail d'une largeur d'environ un mètre équipée d'un hachoir, un four, deux marmites de cuisson et un fumoir. Complété par une spacieuse chambre froide de près de 30 m³, il fait la fierté de mon père et se traduit par un étonnement, rempli d'émotion, chez son beau-fils.

Roger est un garçon bien bâti, de taille moyenne, au visage rond, éclairé de deux beaux yeux marrons. Confié à ses grands-parents — dès son jeune à la suite du divorce de ses parents — il n'a connu, jusqu'alors que la ferme, les animaux et les travaux des champs après un échec scolaire. Il a peu connu sa génitrice qu'il appelle « la mère ». Celle-ci lui manifeste une affection très mesurée que lui, semblant habitué à des façons rudes, ne recherche d'ailleurs pas. Agréable avec moi, il rit de mes facéties et tournures, et semble admirer, à la fois, le degré de liberté que j'ai avec mon père et mes résultats scolaires. J'observe cependant qu'il évite systématiquement de prendre parti et qu'il manque de franchise, comme s'il avait été précédemment habitué à composer, voire à ruser, avec les adultes. Il se révèlera, très rapidement, excellent commis charcutier, propre, courageux et appliqué à apprendre.

Andrée, faisant preuve d'autorité, décide que nous aurons, tous les deux, les cheveux coupés en brosse, ce qui auprès de mes copains de la rue, me vaudra, pendant un mois, le surnom de Bigoudi.

* * *

Pris par ses activités, mon père ne m'inscrit au cours Complémentaire, implanté alors rue de la République à Créteil, que le jour de la rentrée. C'est pourquoi je rejoins la salle de classe, plus

d'une demi-heure après les autres élèves. Lorsque je frappe à la porte de salle de classe qui m'avait été indiqué par le directeur de l'école, le cours du professeur de français est commencé depuis près d'un quart d'heure. Invité à entrer, j'ouvre largement la porte et, immobile, découvre les visages de la classe et le regard, d'un noir geai, de monsieur Pennetier. Confus du dérangement créé, impressionné par le nombre d'élèves, ne sachant que dire, je libère mon embarras par un sourire suivie d'une formule berrichonne qui, faute de mieux, me vient à l'esprit :

« Bonjour la compagnie… »

L'ensemble des élèves éclate de rire. Monsieur Pennetier — réputé excellent professeur, grammairien reconnu, militant du récent P.S.A (Parti Socialiste Autonome, dissidence de la S.F.I.O et futur P.S.U), impeccable prêt-à-porter marron, chemise blanche et cravate bistre — se redresse, me fixe alors d'un regard volontairement indifférent, et m'indiquant, du doigt, le siège où je suis invité à m'asseoir, égrène sur un mode distant et d'un ton laconique, son compliment de bienvenue :

« La compagnie vous salue en retour… veuillez prendre place auprès de monsieur Coupé afin de bénéficier de ce cours…et notez que vous devrez me remettre, pour demain matin, dix pages d'écriture, sanctionnant votre retard et votre entée, comment dirais-je, originale… »

* * *

Certes, mon arrivée quelque peu décontractée m'avait valu les pages d'écriture et une belle remontée de bretelles en famille, mais elle m'attira également la sympathie d'un grand nombre d'élèves, dont certains, qui au début, me considérèrent comme un plaisantin, voire comme une curiosité. Ainsi débutèrent, appelées CC 5 et CC 4 à l'époque, mes deuxième et troisième années de cours complémentaire qui se révèleront heureuses parce que fructueuses et entourées de copains. En effet dès ce premier trimestre et durant toute la durée de ma scolarité à Créteil, mes résultats, particulièrement en mathématiques et en français furent excellents. Je demeurai cependant un élève dissipé, dont les jeux de mots, histoires, et autres imitations déclenchaient les rires de la classe mais bloquaient ma note de conduite (coefficient 5) de douze sur vingt me privant ainsi du premier rang de la classe. Cette agréable situation se prolongeait, hors les cours, en fin d'après-midi et après le dîner, en compagnie de la demi-douzaine de copains de la rue qui se regroupait devant le pavillon familial. Aux échanges de ballon au pied qui nous défoulaient durant une demi-heure, à la demande de Roger Coupé et Jean Joly, proches camarades de classe, nous traitions, craie en main, les exercices de géométrie et d'algèbre à remettre aux professeurs. La règle du jeu, établie entre nous était claire. En imitant, tour à tour, monsieur Bucaille (algèbre) ou monsieur Jamilloux (géométrie), je devais énoncer, écrire l'équation ou dessiner la figure, poser la question, fixer l'hypothèse, raisonner, développer la solution, donner et écrire les résultats, le tout sans que personne n'ait le droit de prendre des notes écrites.

Roger Coupé était toujours admiratif, tandis que son frère, plus âgé — il était depuis deux ans titulaire du baccalauréat — semblait attendre que je perde le fil de ma démonstration. Jean Joly, fils d'un communiste notoire, appliqué à progresser, était le plus attentif. Un nommé Serge, qui préparait le Certificat d'Études Primaires — avec pour objectif de postuler d'entrer à la R.A.T.P, et devenir conducteur d'autobus — se montrait dubitatif. Clément, copain de classe, gentil garçon etait bon public. Certains soirs, la présence de Denise Gritti, première en maths, en classe de filles de même niveau — accorte demoiselle qui mettait mon cœur en émoi — introduisait un peu d'émotion dans l'assemblée. Je m'obligeais alors à plus de concentration afin de mériter — signifié en présence des copains — son sobre, mais si attendu et si précieux compliment. Ainsi, durant l'été, de vingt heures trente à vingt-deux heures — limite accordée par mon père — le petit groupe de copains se retrouvait pour jouer au ballon, utiliser la rue comme tableau de classe et poursuivre, en y mêlant nos plaisanteries, d'interminables discussions sur un grand nombre de sujets. Un nommé Mallet, esprit vif, ton gouailleur, complice en dissipation scolaire mais de mode dispersé, par ailleurs féru de sport — préférant la lecture de l'*Équipe* aux Contemplations de Victor Hugo —

nous rejoignait parfois, et abordait, avec un égal bonheur, les résultats des matchs de football et les exploits des coureurs du Tour de France cycliste — disciplines sportives dont il connaissait par cœur, le nom des célébrités — en nourrissant son récit d'une verve endiablée. Jaillissaient alors de sa bouche les formules issues de son journal de chevet : un but marqué devenait un tir meurtrier ayant troué la lucarne, et la simple crevaison d'un pneu se trouvait hissée au rang mortuaire d'un boyau qui rend l'âme. Fascinés, nous restions bouche bée. Peu avant vingt-deux heures, mon père, surgissait et m'invitait à rentrer pour me coucher. Face à ma dérisoire tentative de gagner quelques minutes, il ne manquait jamais de renouveler une formule qui me plaisait tant je la trouvais originale ;

« Il n'y a donc que le sirop de la rue qui te conviens ? »

Faute d'argument, je rétorquais à mon père que, pour moi, c'était important d'avoir plusieurs copains. Il me regardait alors comme faisait ma grand-mère lorsqu'elle s'interrogeait sur moi. Pour lui confirmer cette importance, par écho à la Commune libre du vieux Montmartre, dont l'un d'entre nous avait fait mention, j'avais — pompeusement, mais avec l'acquiescement de chacun de mes copains — baptisé la rue des écoles et notre groupe « Commune libre de la rue des écoles ». Devant mon imagination et la coloration que je souhaitais donner à la vie, mon père commençait par hausser les épaules et, décontenancé, finissait par sourire. Parfois, les choses se passaient moins bien. Certaines chaudes soirées d'été suggéraient une prolongation, au-delà de vingt-deux heures, mais, mon père qui devait se lever tôt demeurais, à juste titre, intraitable sur l'horaire. Tandis que je rentrais en comprenant son exigence, dès la grille refermée, le groupe protestait en chantant une complainte inventée réclamant Bigoudi. Mon père me demandait alors si le cirque de mes copains allait durer longtemps. Incapable de répondre, j'allais me coucher. Dans les deux minutes qui suivaient le chant cessait. À peine installée dans son lit, profitant du silence retrouvé, la compagne de mon père, qui ne connaissait rien des enfants mais voulait avoir le dernier mot, ponctuait le moment écoulé de sa verte antienne :

« Ah ! c'est bien vrai, les mômes, ils sont bons qu'à nous emmerder… »

La nuit emportait cette sentence, que mon subconscient n'oubliait pas de noter.

* * *

Les samedis, dimanches et jours des congés de courte se partageaient, entre les marchés de Maisons-Alfort et de Villiers-sur-Marne où j'étais vendeur « non qualifié porc frais », le laboratoire ou j'effectuai des tâches mineures, et chaque fois que possible, les longues flâneries le long des bords de Marne, accompagné d'un copain ou d'une copine. Le dimanche, j'étais invité à occuper l'après-midi en allant à la séance de quinze heures du cinéma de la rue Monfray. La triste journée se terminait en compagnie de mes parents fatigués par une longue semaine d'un travail sollicitant.

* * *

Au marché, l'ambiance était sympathique, mais demeurait une ambiance de petits commerçants, gens aimable, très courageux, solidaires en tant que de besoin, mais ennemis déclarés du fisc et des fonctionnaires, deux sujets qui avec leurs sentiments sur la marche des affaires, occupaient cinquante pour cent des conversations. La plupart deviendront, ensuite, des admirateurs d'un nommé Pierre Poujade… La vente, donc le contact avec le client ne me déplaisait pas, mais le départ au petit matin, avec le déballage et l'installation des produits et le retour à la maison entre treize heures trente et quatorze heures, précédé du remballage des différents reliquats et l'apéritif pris entre collègues, m'étaient, plus difficiles à supporter. J'aurais préféré un travail en boutique, lequel aurait économisé des déplacements d'environ trois-quarts d'heure chacun, et des manutentions, tant à l'arrivée qu'au départ, de même durée que le temps de transport. J'apprendrais, mais plus tard, que l'économie des deux formules n'est pas la même. Si mon père appréciait mes efforts, il n'avait, par contre, pas approuvé mon sens commercial et mes choix pseudo-sociaux,

qu'il avait fini par découvrir. À une personne âgée qui ressemblait à ma grand-mère, je faisais dix pour cent de réduction concernant deux tranches de jambon et je regagnais cette remise à une cliente friquée qui commandait des bouchées à la reine, du pâté aux pistaches et un rôti dans la pointe. Cette naïveté sociale, avait, une fois de plus, déclenché l'ire de ma belle-mère laquelle avait résumé son point de vue avec sa délicatesse habituelle :

« Mais qu'est-ce qu'il a dans la tête, ce môme, pour faire ça… ? Avec cette idée de faire des remises, sans motif, on finirait par ne plus rien gagner ! on va tout de même pas se crever le cul pour la peau… »

* * *

La participation de mes parents au modeste marché de Limeil-Brévannes, me laissait seul, à domicile, le samedi après-midi. Dans ces conditions, empruntant la vieille bécane de la compagne de mon père, aux environs de quinze heures, un samedi de juin mille neuf cent quarante-huit, j'ai suivi les copains, à une fête locale. Les baraques et manèges des forains étaient installés sur une petite place accessible par une rue très pentue qui prenait, peu après l'église de Créteil, sur la nationale 19. Alors que je déboulai cette rue à une certaine allure, je m'aperçus que les freins de la bicyclette, usés, ne répondaient pas. Mais il était déjà trop tard. Quelques secondes de plus et ma tête heurtait l'auvent d'un stand de tir. Le sang gicla de ma tête. Un couple me transporta dans une pharmacie voisine. Sur place, un potard de qualité, nettoya ma plaie, et me posa sans hésiter quatre agrafes. Après m'avoir félicité de m'en être très bien sorti, il m'invita à rentrer, sans tarder, me mettre au repos quelques jours. Un peu choqué, mais soulagé de m'en être tiré à si bon compte, j'ai remercié chaleureusement ce praticien de qualité et suis retourné, accompagné de mes copains, au pavillon familial. Je me suis directement rendu à l'étage où je savais pouvoir compter sur la compréhension et l'hospitalité de notre voisine madame Viannais. Elle et sa fille Monique m'accueillirent très gentiment. À l'issue de mon récit, elles me firent part de leur compassion. Madame Viannais imagina, aussitôt la suite :

« Dès le retour de tes parents, Monique descendra prévenir ton père, lui dira que tu as été sonné, que tu as de la fièvre et que tu dois te reposer. Ton père comprendra, et compte tenu de sa gentillesse, fera la part des choses… Par contre, on ne pourra pas empêcher que ta belle-doche te fasse des reproches… et là, ce sera un mauvais moment à passer pour toi !

Trente minutes plus tard, lorsque je descendis pour rejoindre le logis familial, l'évènement était partiellement digéré. Comme à l'habitude mon père se montra tolérant. Pour une fois contenant sa colère, mais néanmoins avec des yeux brillants de rage, elle fixa sa décision sans se mettre à crier :

« Puisqu'on ne peut pas te laisser seul à la maison sans que tu fasses des conneries, eh bien, à partir de la semaine prochaine, tu viendras avec nous au marché de Brévannes. Mais, à l'aller, on te déposera au niveau des champs, avec un sac. Tu nous rejoindras, au marché, dès que tu auras rempli le sac d'herbe pour les lapins… »

Mon père ne s'opposa pas à cette sentence à caractère domestique. Je retins, pour ma part, que ma belle-mère se montrait rusée, donc plus redoutable. La suite devait me donner raison.

* * *

En septembre de la même année, je repris les cours avec plaisir. À cette époque, j'avais pour seul objectif d'étudier jusqu'à l'obtention du baccalauréat et fonction de mes résultats, de décider, le moment venu, de mon orientation. Si l'idée de de devenir médecin ou avocat avait, par moments, effleuré mon esprit, ces projets n'avaient rien de bien sérieux. Devenir médecin impliquait de longues études dont je n'étais pas forcément capable. Ce qui, en revanche, était bien établi, c'est mon peu d'attirance pour les métiers manuels, à l'exception, peut-être, de celui de menuisier ou

d'ébéniste que je trouvais attirant. En réalité, je n'étais pas du tout mûr pour envisager quoi que ce soit, autre que de poursuivre mes études.

Début octobre, ma belle-mère, se mit à évoquer une sienne cousine, mariée, ayant un fils plus âgé que moi de trois ans, qui habitait Saint Maur-des-Fossés. Puis, elle me demanda de bien vouloir l'accompagner lors d'une visite qu'elle avait décidée d'effectuer l'après-midi du jeudi suivant. Arrivés sur place, nous rencontrâmes d'abord le mari — homme grand, corpulent, au visage triste, chômeur de son présent état — qui, aidé de son fils — fort jeune homme brun, réputé peu doué pour les études — bricolait dans le jardin du terne pavillon. Puis apparut son épouse, mal coiffée, boudinée dans sa courte jupe. Après une bise furtive, la cousine — dont on m'avait assuré *qu'elle avait une très bonne place dans l'administration* — entraîna ma belle-mère, pour prendre une tasse de café et… discuter. Je demeurai donc dans le jardin, en compagnie de deux personnes, pas forcément mauvais bougres, mais au commerce si peu amène que je passai deux bien ennuyeuses heures. Sur le chemin du retour, sans me livrer aucune information ma belle-mère laissa curieusement percer sa bonne humeur. Je la tins informée du temps sans intérêt passé auprès de son cousin. Cela lui offrit l'occasion de prononcer un jugement très sévère, en affirmant que le mari de sa cousine était un faignant (elle écrasait le mot comme le fera, ensuite Coluche dans un sketch). Quant au fils, j'appris que les parents ne savaient pas quoi en faire. Secrétaire d'un directeur, et seule à travailler, sa cousine assurait les besoins du trio et dixit la compagne de mon père, supportait de plus en plus mal, *son bonhomme*. Pour ma part, je ne percevais pas l'intérêt, récent, de ma belle-mère pour la fréquentation de ce trio à la dérive. Sans moi, elle revit pourtant sa cousine une autre fois. Je n'allais pourtant pas tarder à savoir ce que tramait l'intéressée.

Le lundi premier novembre viennent déjeuner, à la maison, Frédéric et Clémentine Gonnet, cousins d'origine berrichonne habitant Asnières. Ils reviennent de Saint Jeanvrin, ou ils sont allés fleurir la tombe de leur fils décédé il y a douze ans, à l'âge de dix-huit ans. Frédéric est professeur d'ajustage et, par ailleurs, animateur au Secours populaire. Tous deux sont de bien gentilles personnes dont la venue m'est agréable. Leur présence et l'excellent repas, préparé par mon père, sont de bon augure. C'est au milieu du repas, après le silence ayant suivi les compliments adressés à mon père, suite à la dégustation — accompagné d'un très honorable Quincy — d'un délicieux saumon sauvage que Frédéric s'adressa à moi ;

« Alors, et toi mon p'tit Pierrot, ça gaze toujours les études ? »

Tout à la joie de l'instant, je lui réponds oui en souriant et ajoute avec malice :

« À part la conduite, pour laquelle j'ai toujours douze, les autres matières, ça va… et tant qu'il n'y a pas d'ajustage, je suis sauvé ! »

L'échange aurait pu en rester là, mais Clémentine m'interroge à son tour :

« Que comptes-tu faire plus tard ? As-tu déjà une petite idée ?

Pensant d'abord à l'obtention du baccalauréat, j'élude la question et réponds ne pas encore savoir. Soudain, ma belle-mère qui, depuis le début, suit la conversation avec une attention méfiante, intervient de façon inattendue et déterminée :

«Les études, c'est bien joli, mais il faudra qu'il fasse comme tout le monde, qu'il apprenne un métier et qu'il gagne sa croûte. D'ailleurs, dès l'année prochaine, une fois son certif et son brevet en poche, à quatorze ans, il faudra bien qu'il aille en apprentissage. »

Nerveuse, le visage un peu empourpré, et le verbe entraîné par la conviction de son bon droit, elle précise ensuite son point de vue qui prend, d'ores et déjà, le caractère d'une décision :

« Concernant l'apprentissage, on s'est déjà renseigné, (sous-entendu avec mon père), auprès d'une cousine à nous qui travaille au Ministère des Transports. Il existe de nombreuses possibilités de

formation d'apprentis, que ce soit à la SNCF, au Métro ou à Air France. Les concours d'entrée ont lieu chaque année lors des mois d'avril et mai. Dès fin février, cette dame de Saint-Maur, qui est secrétaire d'un directeur, nous donnera les informations et tous les documents pour ton inscription au concours. Après, on verra en fonction des résultats. »

Un long et pesant silence s'établit. Face à la charge de la femelle dominante mon père et mon cousin n'ont pas réagi. Contrarié par la déclaration déterminée de la compagne de mon père, à laquelle je ne reconnais pas le droit de fixer mon destin, je fais timidement allusion à la bourse d'études dont je pense être bénéficiaire. Ma belle-mère entame une nouvelle charge :

« Ah, la bourse ! Quelle bourse ? Il n'y en a pas… On est des commerçants, on n'y a pas droit. Alors dans ces conditions, tu ne vas pas nous demander de te payer des études longues et incertaines…Tu feras comme les autres, tu iras travailler ! ».

Je ressens soudain que toute insistance serait vaine. Dans la famille personne n'a poursuivi d'études. Seule ma tante Alida est allée jusqu'au brevet. Ma belle-mère et son fils n'ont pas le certificat d'études. Je pense à mon père qui avait été tôt placé en apprentissage auprès de René Peignant, et aux dures années qui avaient suivi, particulièrement chez un patron à Bourges. À l'approche de la quarantaine, celui qui a tout perdu, après un veuvage douloureux, suivi d'une mobilisation et des années d'occupation, mérite bien, sur le plan professionnel, d'avoir une seconde chance et de ne pas voir le fruit de ses efforts absorbé par les études de son fils. Tout cela, je le comprenais. Par contre abandonner un parcours scolaire très positif dans son déroulement et à travers ses résultats, pour devenir électricien ou mécanicien, m'apparaissait, sur l'instant, impossible. Je n'avais aucun mépris pour ces professions, mais cet objectif semblait dépasser mes possibilités. En fait, avec mon mètre cinquante de hauteur et mon poids de quarante kilos, je ne me sentais pas à l'aise pour exercer ces professions. Quant au métier de charcutier allié à celui de traiteur, je l'aurais bien envisagé avec mon père, mais à deux conditions, irréalistes en l'état du dossier : que mon père exerce en boutique et qu'il se sépare de cette compagne que je n'estimais pas. J'aurais aimé pouvoir parler de tout cela avec mon père. Ce n'était pas possible. J'étais donc seul, dépourvu de solution et, désormais, devant une situation qui me semblait sans issue.

* * *

L'affaire se déroula comme prévue, avec les inscriptions aux épreuves, les épreuves écrites, sportives et les tests psychomoteurs. Par chance, je réussis, les concours, de niveau national, des trois entreprises. Je fus cependant éliminé aux épreuves sportives de la RATP. En finale, toujours sur le conseil de la cousine, je retins Air France, dont elle m'avait vanté les qualités du Centre d'Instruction de Vilgénis. Ma belle-mère, apprenant que les études se déroulaient sous le régime de l'internat et que, sous réserve de servir Air France, cinq ans, elles étaient gratuites, fut ravie de ce choix. Ainsi, la compagne de mon père, qui avait toujours renoncé à me mettre en pension, pour des raisons pécuniaires, venait de réaliser un coup de maître, en m'expédiant, à peu de frais, en apprentissage.

Au fur et à mesure, j'en avais tenu informé mes copains. La Commune libre de la rue des écoles comprit la difficulté financière concernant la poursuite de mes études et considéra comme une chance importante, le fait d'appartenir ultérieurement à la Compagnie Air France, tant les promesses de développement de cette société étaient importantes. Seul Mallet, avait pris un visage de chien battu pour me dire, qu'avec mon départ, c'était la fin des marrades en cours et Roger Coupé avait acquiesce. Jean Joly, lui aussi, quittait, le cours complémentaire pour suivre une formation de dessinateur industriel. De tous les professeurs, seul monsieur Ménard, féru de Victor Hugo, m'avait fait part de ses regrets. J'avais ressenti sa sincérité, son impuissance et même sa peine. Pour mon dernier trimestre scolaire, je demeurai bien classé, fus brillamment reçu au brevet et, un peu déprimé par ce qui m'arrivait — et surpris par un robinet de baignoire usagé (!) — je fus reçu de justesses au certificat d'études primaires, obtenant, en maths, une note tout juste égale à la

moyenne ! Quinze jours avant la fin de ma scolarité, je fis l'école buissonnière et passai une journée d'ennui le long du bras de Marne. Monsieur Bénard, directeur de l'école découvrit, sans difficulté, l'imitation de la signature de mon père, sur le mot d'excuse concernant mon absence. Il me fit appeler, écouta avec compréhension, mes aveux directs, ne m'admonesta pas, et au contraire élargit notre échange. Déjà informé de mon futur départ, il décida de convoquer mon père pour tenter d'infléchir la décision. Lors de l'entretien, auquel j'assistai, mon père fit allusion à une situation familiale complexe et affirma l'impossibilité de faire autrement. Le directeur eut beau insister sur le fait que j'étais un élève doué, particulièrement en mathématiques et exprimer à mon père ses vifs regrets, mon père, portant un visage plein de tristesse, maintint sa décision. Dans ces conditions, seul et dépourvu d'autres possibilités, je m'efforçai progressivement d'accepter mon sort, plus exactement, le fait d'abandonner les études menant au baccalauréat. Les vacances approchaient qui ne manqueraient pas d'effacer, au moins pour un temps, mes soucis.

* * *

L'évènement de l'été fut un déplacement en Haute-Marne afin de faire connaissance de la famille, de ma belle-mère. Au cours d'un repas, tenu dans la ferme de son frère, je rencontre ses parents — anciens mariniers, puis cultivateurs, gens courageux et sobres — son frère et sa belle-sœur — personnages rustiques, rusés faute d'être intelligents — sa sœur Georgette et son beau-frère Gaston, accompagnés de leur fille Ginette. Ces derniers, malgré la modestie de leur situation, me semblent les plus nets et les plus intéressants. Gaston, homme discret et affable — communiste de base, plombier à la facture allégée par idéal — rentre un bien modeste revenu mensuel, Ma belle-mère — qui juge à l'aune de son étroitesse d'esprit et de sa méchanceté — dit que *le Gaston c'est un con.* Georgette et Ginette — pimpante jeune fille qui va aborder sa dernière année d'école ménagère — actives, souriantes, vives d'esprit et volontaires — semblent d'un bois agréable. Elles m'adoptent immédiatement. Avec plaisir, j'en fais autant. Mon père invite Ginette à passer quinze jours à Créteil, après le quinze août.

* * *

Ginette soulageait sa tante pour le ménage et une partie de la cuisine. Mon père la trouvait courageuse et appréciait sa vivacité d'esprit. Sa tante Andrée, masquant sa jalousie, s'étonnait de ses capacités et se méfiait de ses remarques. Son temps inoccupé, ma cousine le passait avec moi. Elle me parlait de son école ou elle se trouvait bien, malgré le régime d'internat, et de ses copines, la plupart gentilles. Je lui faisais part de mes préoccupations. Elle m'écoutait, détendue, me rassurait avec conviction, montrant, à la fois, sa capacité d'écoute, sa naturelle compréhension, et me laissait deviner sa complicité, en m'appelant *mon piot.*

« Tu vas découvrir une autre vie, d'autres copains, aborder d'autres matières… Et puis, tu n'auras plus ma tante sur le dos, ce sera bien mieux pour toi ! »

Ginette me parlait en amie. J'éprouvai pour elle, confiance, reconnaissance et affection. Faites en sa compagnie, les courses fastidieuses — dont se déchargeait, systématiquement, sur moi, ma belle-mère — accompagnées de ses remarques délurées, devenaient, un plaisir.

Devenus complices, le samedi qui débute septembre, nous décidons de parcourir la boucle de la Marne, durant l'après-midi. Nous quittons la maison à quatorze heures. Rapidement, nous voilà franchissant le pont de Créteil, traversons Saint-Maur-des-Fossés, pour retrouver, après bien des hésitations, la rive droite de la Marne, face à la ville de Champigny. Pour le retour, nous décidons de suivre la rive du fleuve en longeant La Varenne, afin de rejoindre le pont de Créteil. Nous observons le fleuve paisible et les canotiers — heureux riverains ou parisiens venus en balade — les gens en tenue estivale ou sportive, les berges, bordées d'arbres, ou de bosquets et quelques pêcheurs venus oublier l'agitation des villes. Nous découvrons des îles dont certaines habitées, avec de les

superbes villas de propriétaires nantis. Ce jour ensoleillé de début septembre, et l'agréable spectacle qui se déroule, au ralenti, sous nos yeux, est source de fugaces instants de bonheur.

Mais le temps passe. Il est dix-sept heures et, après un parcours de presque huit kilomètres, nous avons atteint la Varenne. Je ressens la fatigue. Ginette accepte de s'arrêter et de s'asseoir auprès d'un bosquet. Très naturellement, elle s'allonge sur le dos. Je m'assieds près d'elle. Elle cueille un brin d'herbe, le mâche en fixant le ciel, puis ferme les yeux. Son corsage échancré laisse apparaître le dessus d'un sein bronzé. Sa courte jupe libère le début de deux cuisses bien dessinées. Pour la première fois, je suis troublé par cette demoiselle intelligente, belle, simple et généreuse. Je m'approche d'elle, l'enlace et très doucement, l'embrasse. Elle m'embrasse à son tour. Je me sens autorisé à progresser. Tout en prenant ma main dans la sienne, Ginette met un terme à ce tendre échange. Me fixant d'un regard radieux et enjoué, désireuse de ne pas me faire perdre la face, elle déclare gentiment :

« Dis donc, tu embrasses bien pour ton âge ! J'ai bien failli fondre, d'autant que tu ne déplais pas. Mais, je pense que si les choses doivent se faire, il nous faudra attendre un peu,… jusqu'à la fin de ton apprentissage ! »

Médusé, malgré tout satisfait de la maturité de Ginette, et ramené à la réalité par la simple prononciation du mot apprentissage, je reprends mes esprits. Il est désormais dix-huit heures quinze à la montre de communiante de Ginette.

Alors, nous avons accélérer, longé le pont de Bonneuil, parcouru le quartier de la Pie, avant de franchir, à nouveau, le pont de Créteil. Pour la dernière partie du trajet, devant l'auberge « au petit cochon de lait », Ginette m'a donné le bras et m'a rassuré pour la suite :

« Écoute moi bien Pierrot…Quand on va arriver à la maison, il sera vingt heures, donc très en retard… Ma tante ne va pas manquer de nous ramoner… et va, sûrement, s'en prendre à toi, comme d'habitude. Alors, tu ne dis rien… C'est moi qui lui répondrai… ; et comme on a passé un bon après-midi, je suis en forme.. »

À notre arrivée à la maison, la porte de la cuisine est ouverte et l'apostrophe, prononcé à haute voix, débute, alors que nous sommes encore dans la cour :

« Ah ! enfin, les v'là, ces sales mômes. Vous pensez que c'est une heure pour rentrer ? Vous croyez qu'on a qu'ça à foutre, de se demander ce qui a pu vous arriver… »

Alors que nous sommes à table, l'orage, recentré sur moi, reprends de plus belle :

« Et toi, qu'as-tu bien pu inventer pour disparaître six heures et entraîner ta cousine dans tes aventures ? Tu sais pourtant qu'on n'aime pas que tu ailles galvauder trop loin… ! »

Comme convenu, je me suis tu. Ginette s'est alors levée, le regard brillant fixant la mégère, et lui a rivé son clou en hurlant de façon à atteindre les oreilles des voisins :

« Dis donc ma tante…. Tu vas arrêter d'emmerder le Pierrot. Je suis venue en vacances et j'en ai profité pour visiter les bords de Marne avec lui. On a, c'est vrai, sous-estimé la durée du parcours ; tu peux nous le reprocher, mais sans hurler à la ronde comme tu le fais ! »

Estomaquée par le ton et l'audace de l'adolescente, ma belle-mère faillit lâcher la cocotte contenant les pommes de terre rissolées. Mon père arbitra en faveur de sa nièce et invita sa compagne à plus de mesure dans le ton. Celle-ci contrariée, puis boudeuse, fit son repas d'un seul morceau de fromage. Ginette me donna, sous la table, un léger coup de pied. Faussement contrit et silencieux, au terme de cette chaude journée, je savourais cet instant.

* * *

Le lendemain, dimanche, veille de mon entrée au Centre d'instruction d'Air France, fut consacré à mon trousseau, à mes documents et aux recommandations de mon père. Mon esprit vagabondait sans effacer pour autant, la scène de la veille. Pensant à Ginette et rattrapé par une phrase entendue d'un copain, admiratif, je me répétai mentalement :

« Non seulement elle n'est ni con, ni moche, mais elle en a dans le buffet, cette nana ! »

La mère Jouin, autre voisine en rez-de-chaussée, infirmière en hôpital — trogne ridée comme vieille pomme, clope pendante à la bouche, esgourdes sur « écoute permanente », empathie en bandoulière, et gouaille parigote toujours à portée de salive — retour de l'hosto, m'a fait signe dans la cour. Elle a tout confirmée, à sa façon ;

« Dis-moi, môme, hier soir, c'est bien la gamine qu'a claqué l'bec à ta belle-doche, celle qui ne peut pas te blairer, qui te gonfle et qui t'emmerde à chaque occase. Alors là, chapeau ! Elle en a déjà dans l'bénouse la p'tite… et toi t'as drôlement dû te marrer… et, sûr, que t'as siroter du p'tit lait ! T'en fais pas, mon p'tit Pierrot, viendra un jour où elle te cassera plus les bonbons… !

C'est sur cette déclaration réconfortante, lâchée entre une bouffée de gauloise et une quinte de toux, que je terminais les vacances de ma dernière année scolaire à Créteil.

* * *

Vilgénis, Centre d'instruction d'Air France.
(septembre 1949/juillet 1952)

Situé sur la commune de Massy, héritier d'une longue histoire[1], acquis par l'État, pour le compte d'Air France, en 1946, le domaine de Vilgénis, a ouvert, dès 1948, la voie noble de l'apprentissage aux métiers de l'aéronautique. Air France y forme son personnel technique au sol, et à partir de 1949, y instruira son personnel navigant technique.

C'est dans la Peugeot 203 de mon père — accompagné de Ginette dont le lycée professionnel n'ouvre que la semaine suivante — que le cinq septembre 1949, à huit heures — après avoir reçu, du gardien Trovel, l'autorisation de stationner intérieurement — je franchis, pour la première fois le domaine. Mon père me remet la valise contenant mon trousseau et m'invite à accepter avec courage ma nouvelle vie d'apprenti en internat. Ginette, petite bonne femme en herbe, me serre dans ses bras et me confie à l'oreille, qu'elle m'écrira au moins une fois par mois. Je les quitte en esquissant un sourire.

Me dirigeant vers les bâtiments d'internat une émotion de double nature me parcourt. D'une part, le parfum de Ginette et sa franche étreinte de séparation ont déclenché en moi un trouble qui incite mon esprit à vouloir prolonger la douceur de mes derniers jours de congés, d'autre part le paysage que je découvre progressivement et impose, peu à peu, la réalité de mes nouvelles conditions de vie, m'invite à chasser cette rêverie qui n'est pas de mise.

La découverte des chalets en bois, aux fonctions de cuisine, réfectoire, dortoirs, et de salles de cours ainsi que l'aperçu du château sur fond d'immense parc, d'emblée me rassurent. Ce plan de masse, rigoureux, aéré, établi sur fond bucolique me convient. C'est donc, décontracté que je pénètre dans la chambre de douze lits où, déjà, s'installent les premiers occupants. Puis, la chambrée, au complet, est invitée à aller chercher draps et couvertures à la lingerie, à dresser des lits impeccables et à terminer le rangement de ses affaires dans le placard personnel situé au-dessus de la tête de lit.

Soudain, dans le chalet affecté aux « premières années », fusent les commentaires, quolibets et rires de soixante et un élèves — originaires de tous les coins de France, Corse et territoires d'Outre-mer inclus — qui font bruyante connaissance. Accéder, soudain, à l'ensemble musical des accents toulousain, marseillais, franc-comtois, chtimi, corse, breton, bourguignon et réunionnais, en plus de l'accent parisien, en imaginant les imitations possibles, fut pour moi un plaisir. Après avoir connu le Berry, puis Paris et sa banlieue, il me semblait aujourd'hui, d'une certaine façon, que je découvrais la France. Cela convenait à ma curiosité.

Avec mes très récents quatorze ans, j'étais parmi les trois plus jeunes. J'enviai les plus âgés, qui portaient taille, allure et, pour certains, barbe, d'adolescents. Dès les premiers jours, mon accent parisien et ma gouaille, ma coupe de cheveux « quatre centimètres avant l'heure », mon mètre cinquante-trois de hauteur et mon poids de quarante-trois kilos qui témoignaient plus d'un poulbot que d'un apprenti mécanicien, me valurent le sympathique surnom de Titi.

Notre régime, semaine de 54 heures, allait du lundi matin au samedi midi, à raison, de 16 heures journalières — 8 heures de cours (sauf jeudi après-midi consacré aux sports), deux heures d'études obligatoires, 6 heures de coupures pour « décrassage matinal, repas, poses » — et 8 heures de sommeil (22h30/6h30). J'avais choisi d'être totalement interne. Sauf quelques rares fois, je demeurais en compagnie des provinciaux chaque fin de semaine.

La prise de connaissances des installations et moyens techniques se fit progressivement, mais ce qui déclencha, d'emblée, notre étonnement et notre admiration fût de découvrir les trois avions utilisés pour la formation pratique de 3ème année : un Dewoitine D 332, un Caudron C 440, et un Martin

[1] Les lecteurs sont invités à consulter le site très riche et particulièrement intéressant *aviatechno.net/vilgenis*.

B 26 marauder. Par ailleurs, un banc d'essais moteurs Pratt et Whitney R 1830 Twin WASP (moteur équipant l'appareil Douglas DC 3) et une maquette du circuit hydraulique du Douglas DC 4, complétaient le dispositif technique mis au service de notre formation spécialisée concernant avions, circuits et équipements.

S'agissant des cours et travaux pratiques, le nombre de le contenu des matières enseignées, la qualité des professeurs et instructeurs, favorisaient un très bon niveau d'instruction, et donc de nature à favoriser l'évolution ultérieure de chacun d'entre nous. Sur le plan du développement et de la condition physique, en sus d'un décrassage matinal journalier, le champ des activités sportives, allant de l'athlétisme au vol à voile en englobant sports d'équipe et judo, offrait à des adolescents une large et intéressante palette d'activités.

À Vilgénis — subissant le contre coup psychologique de ma réorientation scolaire et d'une croissance exceptionnelle (30 cm en deux ans et demi) — continuellement fatigué, je fus un élève moyen pendant sept trimestres, bon élève le trimestre suivant et dixit le directeur Jean-Louis Rattier, « tardif sujet brillant », le dernier trimestre. Sur le plan disciplinaire, la seconde année, j'ai reçu un avertissement pour avoir fumé dans l'enceinte de l'école et, lors de la même semaine du dernier trimestre, un second avertissement (mérité) pour comportement inadmissible envers le personnel du Centre et des félicitations pour mes résultats scolaires.

S'agissant des professeurs, les souvenirs visuels et sonores sont encore nombreux : calme d'un D'Étienne passant un auteur au fin tamis d'une appréciation littéraire ; colères accentuées d'un père Fraïssé faisant de la lettre X une inconnue de l'Occitan Express ; air décontenancé de monsieur Quina, brandissant comme un scalp, l'épreuve d'assemblage en queue d'aronde « laissant passer le jour », de notre copain Castanier ; conviction d'un brave Georges Le Morvan donnant autant de valeur à un carnet de travaux pratiques bien résumé, qu'à un prix littéraire d'une bonne saison ; fabuleuses et hilarantes reconstitutions historiques d'un René Lahogue, faisant revivre la Révolution française en mettant successivement en scène Hébert et son journal appelé le Père Duchesne, Danton, Robespierre, Saint-Just et Couthon le paralytique ; et aussi, hélas, le souvenir de ce grand personnage au regard glacé, cheveux en brosse, portant par temps de pluie un imperméable gris qui le faisait ressembler à un officier allemand, certes desservi par sa mission de Surveillant Général, et qu'on appelait Herr Totoff.

Concernant les copains, ceux présents le week-end, quelle que soit leur année de promotion, tant à travers d'interminables parties de football, jouées sur le terrain avec buts proche du château, que lors des longues conversations tenues à l'intérieur des chalets par mauvais temps devinrent les plus proches. Et puis, en plein été, il y eut toutes ces délicieuses promenades en direction de Verrières. Furent également précieux tous ces moments où, bravant l'interdit et échappant au regard des moniteurs — planqués dans un coin du parc en compagnie d'un ou deux copains, tirant lentement sur nos bouffardes bourrées d'Amsterdamer — demi-silencieux face aux volutes de fumée, nous tentions d'imaginer notre destin. Le souvenir personnel le plus joyeux que je conserve, demeure mon numéro d'imitation de dix-huit personnes adultes du Centre, numéro décliné en finale à la cantine devant l'auditoire des professeurs et des moniteurs d'internat.

Deux anecdotes, significatives, ayant chacune pour origine un camarade de promotion, valent à mes yeux, d'être rapportées. La première a pour origine Louis Raynal, dont le frère aîné était metteur au point et travaillait à Orly. Dès les premiers jours, Louis nous conta ce récit :

« Il y a peu de temps, il a été demandé au personnel d'exprimer la façon dont il voyait la Compagnie Air France. Oh ! surprise, quelqu'un dessina une vache avec un énorme pis et de nombreuses mamelles que suçaient des personnes de tous bords syndicaux ou politiques »

L'histoire fit, sur l'instant, rire la chambrée. Bien des années plus tard, elle me revint en mémoire, à l'occasion de situations évoquées dans d'autres chapitres du récit. La seconde, a pour origine André

Idrac et fait apparaître, sous un autre jour, le personnage détesté que fût le Surveillant Général Crivois. André Idrac — bon camarade, toujours disponible pour rendre service, offrir une gauloise ou participer à une aventure douteuse, judoka sérieux, rapide acquisiteur d'une ceinture verte — jeune homme disposant d'une forte vitalité, mais d'esprit moyennement mature, manifestait une indiscipline à plusieurs registres. Durant le dernier trimestre de sa troisième année, notre ami André — déjà titulaire de trois avertissements, dont deux pour avoir fumé dans l'enceinte de l'école — ne ralentissait en rien le rythme de ses transgressions concernant le règlement. Non content de lutiner la fille du concierge — laquelle, chaque dimanche, en toute innocence, influençait le flux hormonal de son apprenti — demeuré fumeur invétéré malgré les sanctions et la menace d'être renvoyé, notre héros, déjà addict au tabac, était devenu, en plus, adepte du *quilbus* de rouge qu'il se procurait par un étrange circuit utilisant la chère donzelle. Voulant, à la fois, être homme sympathique, courtois et organisé, André, ne doutant de rien, ne manquait pas d'aller, deux fois par semaine, saluer le concierge Trovel afin de pouvoir reluquer sa fille quelques instants. En d'autres termes, notre copain vivait dangereusement, à la merci d'un faux-pas ou d'une dénonciation. Lorsque je recevais les confidences qu'exprimait sa juvénile vantardise, je lui répondais qu'il déconnait complétement. Inconscient, il n'avait cure de mon jugement. Dans ces conditions ce qui devait arriver arriva. Son cas parvint sur le bureau du Surveillant Général et, dans le Centre, se répandit le bruit d'une importante affaire en cours. Informé, André, devenu soudain conscient, adopta le profil bas, ignora concierge, donzelle et pinard, semblant enfin maîtriser ses fâcheuses pulsions. Il alla dorénavant fumer dans le parc. Puis, au bout d'une semaine, l'importante affaire sembla s'éteindre, puis s'éteignit vraiment. Toujours un peu immature, soulagé, affichant un radieux sourire, André me prit à part ainsi que Papini (modèle corse d'omerta et fidélité à la parole donnée) et, sur un mode confidentiel à l'accent fanfaron toulousain, lâcha l'information récente dont il disposait :

« Bondu con(g), les gonzes, je suis sauvé, mais j'ai eu chaud… Si je n'avais pas eu mon oncle, je l'avais dans le cul et j'étais bon pour la lourde… ! »

Puis, affectant une sérénité de sénateur radical-socialiste tout en fixant nos visages en attente d'explications, il alluma une gauloise, tira une bouffée et précisa :

« Eh bé, oui, mon oncle, c'est un nommé André Bergeron, ponte à Force Ouvrière. Il a téléphoné à Maurice Bailleul, élu Force Ouvrière au Conseil d'administration de la Compagnie. Ils sont francs-maçons comme Crivois et ont le bras long pour arranger une affaire. Alors, tout Surveillant Général qu'il soit, le Cricri, il a dû se coucher !… »

Je fus content pour lui, satisfait d'apprendre que Crivois avait dû céder, mais cependant interloqué par la façon dont l'affaire avait été traitée. André Idrac, qui allait à la messe chaque dimanche, banalisa la situation et traduisit sa reconnaissance d'une façon remarquable :

« Que ce soit un maçon ou un cul béni qui m'ait sauvé la vie, je m'en fiche, d'ailleurs je suis en règle, j'ai remercié le Bon Dieu ! »

* * *

Suite à notre refus d'effectuer les courses en montagne, lors du camp de vacances de Barèges — séjour payé par Air France — et après instruction du dossier par Crivois, les sanctions étaient tombées. Outre la sanction générale d'avoir à rembourser les frais, la mise à la porte de plusieurs copains fût décidée sur motif supplémentaire de résultats scolaires insuffisants. Au retour de Barèges, cantonnés à Vilgénis, nous ne retrouvions notre liberté qu'en compagnie d'un parent, » invité » à venir nous chercher. Dans l'attente de mon père, me retrouvant seul et me remémorant la mansuétude dont avait bénéficié notre copain Idrac, je sollicitai Crivois pour plaider la cause de mes camarades virés. Attentif à ma plaidoirie, mais le regard devenu de glace quand je

fis allusion à telle mesure de clémence pouvant avoir été prise dans tel ou tel cas, il me pria de ne pas insister et de bien vouloir m'occuper de mes seules affaires.

* * *

Cinq semaines avant mes dix-huit ans, j'ai quitté Vilgénis, breveté Mécanicien « avion ». Avec recul, la formation suivie durant trois ans, mérite deux observations importantes :

- la première veut valoriser la notion même de ce chemin initiatique qu'est l'apprentissage. Acceptation d'une discipline à la fois nécessaire et utile, considération et respect envers ceux qui vous apportent leur savoir, bénéfice de l'alternance théorique, technique et de la prise en mains de l'outil qui relie le cerveau à la matière et conduit à l'ouvrage. Imprégnation lente mais durable du savoir-faire, du sens des responsabilités, des notions de sécurité de solidarité, et en finale, outre le bénéfice d'un métier, celui d'une citoyenneté bien construite
- la seconde, veut saluer tous les acteurs de l'époque — direction, encadrement, enseignants, réalisateurs de maquettes et circuits — en charge de cette mise en œuvre qui, au sortir de la seconde guerre mondiale, par leur volonté, établirent et développèrent ce centre d'instruction. La qualité et la gratuité de l'enseignement, situe cette aventure, non seulement comme une réussite sur le plan technique, mais s'agissant du devenir de jeunes gens, le plus souvent de modeste extraction, comme une véritable réussite sociale.

Avec Vilgénis et les différentes formations dispensées aux différents personnels, Air France passait de l'ère valeureuse des pionniers, à celle plus rigoureuse, moins individualiste des métiers de l'aéronautique observant les standards professionnels les plus élevés. Ainsi, après le judicieux choix et la mise en service des Lockheed Constellation, des hommes et des femmes capables de travailler ensemble, aux quatre coins du monde, la Compagnie à laquelle désormais j'appartenais, sous la conduite de son valeureux Président Max Hymans, allait connaître un développement prometteur.

Nuits de chine (par allusion à tabac de chine…tabac qu'on se fait offrir) (fin août 1952)

J'ai pris mon travail, comme mécanicien au Centre d'Exploitation d'Orly (CEO), le 18 août 1952, une semaine avant mes dix-sept ans. Je demeure encore à Créteil. Le trajet journalier (bus-métro-bus), de trois heures aller-retour, s'ajoute aux neuf heures journalières de travail. Travailleur de moins de dix-huit ans, mon salaire va subir un abattement de vingt pour cent et, sur la somme restante, durant six mois, un pourcentage équivalent sera retenu au titre du stage de Barèges que je dois rembourser à la Compagnie. Ma maigre perspective salariale m'invite à me porter volontaire pour faire des heures supplémentaires. Effectuées, le soir, en semaine, elles prolongent ma journée jusqu'à 22.50 heures. Dans ce cas, je rejoins Créteil vers minuit trente et dois repartir à 6.15 heures. Et si le soir, à 19.15, alors que j'en ai plein les bottes, ma belle-mère, me considérant comme un coursier, me demande d'aller faire les courses… alors j'y vais pour ne pas faire d'esclandre. Comme j'ai déjà arrêté de me rapprocher d'Orly, en devenant, le 1er septembre colocataire d'une chambre d'hôtel à Savigny-sur-Orge, je décide de ne pas rentrer à Créteil le soir du 26 août et de chiner, près des copains, trois nuits afin de ne rentrer à Créteil que le vendredi soir et voir la tronche de dame belle-doche.

Compte tenu de ce choix, je suis immédiatement conduit à solliciter les anciens de Vilgénis, pour négocier, au débotté, un « clos et couvert » de trois nuitées. Claude Jésu et Germain Corbin, qui, comme moi, travaillent sur la chaîne des Grandes visites des avions Lockheed Constellation, sont sollicités en premier. Aussi décontracté que lorsqu'il ajuste une queue d'aronde, le gars Jésu, me donne son accord pour une nuit. Germain Corbin, qui trouve ma demande aussi banale que si j'étais venu lui taper une cigarette me répond affirmativement et part en se marrant. Potes sympa, ouverts, pas curieux et décontractés au possible. J'ai une idée concernant la dernière nuitée, mais il me faut attendre 14.30 heures, pour joindre un certain Louis Raynal — pote de chambrée à Vilgénis, complice de Barèges et qui plus est, gonze toulousain toujours prêt à s'amuser d'une provocation — qui travaille, en horaire décalé, aux Petites Visites Constellation, exécutées dans le tonneau ouest du hangar. À l'exposé de mes motifs, Louis, prend appui d'un pied sur l'arrière de la huchette appartenant à son équipe, puis tapote sa main gauche avec un tournevis plat, signes qui chez lui, méfiance et gamberge, pour la circonstance, associées, cherchent à traquer le virus. Louis habite, à Orly, une confortable piaule louée à une dame âgée, veuve, sympathique, mais à cheval sur les principes question fréquentation des lieux. Myope, madame F., à travers ses rondes lunettes, affiche souvent un regard soupçonneux. Moqueur, Louis régale son auditoire en l'imitant. Compte tenu de tous les points précédents, Louis ne veut pas prendre le risque de perdre sa piaule. Mais lorsque j'ajoute que c'est pour une seule nuit, que l'horaire de travail permet l'intrusion nocturne, et que je dégagerais à six heures, Louis, acquiesce :

« Ça marche…. Mais i faudra s'organiser ! Rendez-vous ce soir, à vingt-trois heures, là où je gare mon vélo. Atal con, si on se fait gauler… »

À quinze heures le programme est arrêté. Ce soir je dors chez Raynal, demain chez Corbin et après-demain chez Jésu. Manuel, mon équipier, m'invite à me remettre au travail et Balcon, autre compagnon, me propose de le remplacer ce soir pour changer un dégivreur. Tout bon ! Je dînerais à la cantine et finirai en même temps que lui.

À Louis Raynal (promotion 49/52) : Nocturne au parc d'Orly.

À vingt-trois heure, Raynal, poussant son vieux clabel[2], et moi, quittons la zone industrielle. À gauche, en face, le café « Robidoux » et devant nous un vieux lampadaire, dispensent leur modeste éclairage. Nous progressons à droite pour échapper à toute curiosité ; Une opération de l'envergure projetée, ne peut démarrer qu'abritée des regards. Vélo d'équipement minimal, au cadre robuste, éclairage avant assuré par une pile, fixée avec du fil à freiner sur l'axe porte guidon. Avec l'assurance d'un chevronné metteur au point, Louis vérifie la pression des pneus et l'aptitude du frein à main. L'objectif est connu avec précision, la détermination des deux compères est totale. Les dernières consignes sont prononcées avec émotion :

Tu te trouves une assise correcte sur le cadre, tu te cramponnes au plus près du milieu du guidon, pour que je demeure maître de la conduite, tu positionnes tes jambes de façon que je puisse pédaler et tu essaies de ne plus bouger, pendant tout le parcours… »

La check-list est épuisée. La rue du docteur Marie est choisie comme la piste d'envol. Moteur ! Trois années de décrassage matinal — même effectué sur le mode train économique toulousain — ça finit par vous muscler les mollets. Louis, sérieux et grimaçant tel Géminiani, « chassant » aux six jours de Paris, va pédaler (grognant à chaque fois que je bouge), jusqu'à la place du Marché d'Orly, où je retrouve enfin, ma verticalité d'homo erectus. À gauche, on laisse l'Hôtel des Charmilles où logent six ou sept toulousains de promotions précédentes. Et montons jusqu'au parc de la Cloche. La logeuse de Louis, possède un des pavillons en meulière qui, avec leur jardin respectif agrémentent, ce charmant endroit. Afin de normaliser la respiration et le rythme cardiaque avant l'exploit, nous marquons un temps d'arrêt. Louis reprend la check-list au paragraphe « procédure à suivre en arrivant » :

« Pas de bruit…On aurait l'ai con si on réveillait Mémère et que l'on doive s'expliquer ! Et après, je n'aurais plus qu'à me chercher une autre piaule.. Alors, je rentre le premier, je range le vélo, j'ouvre la porte du pavillon. Au bout de trois minutes, si aucun bruit ne nous parvient et si aucune lumière ne s'allume, on fonce…Fais gaffe à ne pas te casser la gueule dans l'escalier qui monte à ma chambre ! »

Dix minutes plus tard, couchés, une marrade nerveuse, nous saisit :

« Putain(g), si elle vient à nous découvrir, elle tombe raide la vieille ! »

Puis, vient une dernière information concernant le voisin — chaudronnier aéronautique, âgé de vingt-huit ans, originaire de Marignane, atteint de surdité professionnelle — qui ronfle dans la chambre voisine. Demain matin, à six heures trente, après avoir bu un mauvais café, avalé deux tranches de pain d'épices et dégagé les lieux en silence, c'est lui qui m'emmènera, à Orly, dans sa vielle bagnole.

Au moment du départ, Louis est doublement satisfait ; il a banané sa propriétaire et je me tire à temps. Je le remercie à voix basse. Bourru, observateur et impertinent, il me lance :

« Dis donc, j'ai vu que tu n'avais pas de brosse à dents… »

Louis, sans attendre ma réponse, se retourne dans le lit, bien décidé à pioncer jusqu'à midi.

[2] Vélo, en patois aveyronnais

Certes, c'est son jour de repos, mais en plus il aime son confort le Loulou. À Vilgénis, le matin des dimanches où il demeurait interne, il tenait un max au pieu.. À tel point qu'une fois, il a loupé le petit déjeuner. Pendant un bon quart d'heure, on a eu droit au râle toulousain.

Gilbert Fuset, type sympathique, m'invité à monter dans sa guimbarde, qui se trouve trente mètres du pavillon. Nous rejoignons Orly et, le stationnement intérieur étant autorisé à l'époque, et nous nous garons face à l'atelier de chaudronnerie, à l'arrière du hangar double tonneau. La nuit a été courte. J'ai faim. Aux environs de neuf heures, je vais essayer de me procurer un casse-croute. La pointeuse indique sept heures et demie.

2/ À l'énigmatique Germain Corbin (48/52) : Un clos et un couvert pour moi seul.

Le gars Corbin, c'est un calme, un posé, un mec qui gamberge, et intériorise très calmement. Ce n'est pas son avis, il prétend qu'il pique aussi des colères et qu'il est parfois désagréable. Avec moi, ignare en électronique, le 4ème année radio, a toujours été avenant, sympathique et régulier. J'avais vite repéré ce type — bouille ronde, cheveux châtain clair, frisés avec une moustache d'ado qui servait de siège à son nez — parce qu'il était ailleurs et au-dessus… Ailleurs parce qu'il vivait sur la planète « électronique » et au-dessus, parce que le jeudi après-midi, il pratiquait le vol à voile (audace que je n'avais pas eue). Par ailleurs, malgré ses trois ans de plus, il n'avait jamais cherché à exercer un quelconque ascendant sur moi. Autre motif de rapprochement, début juin mil neuf cent cinquante-deux, lui et ses copains de la tribu de la diode, avaient installés, en cour d'honneur — avec un peu d'avance et mis au service de mes interventions — les haut-parleurs, destinés à la cérémonie de fin d'année scolaire. Pendant une dizaine de jours, mes imitations — envisageant, en plus de Robert Lamoureux, une vingtaine de personnes, y compris le tourmenteur Crivois — avaient amusé au-delà des apprentis. C'est donc au titre de notre bonne camaraderie et de notre confiance réciproque que Germain, mec compréhensif et décontracté, m'avait spontanément offert de m'abriter pour, au moins une nuit.

Après une douche prise au hangar, à dix-huit heures nous prenons le bus 285, direction Porte d'Italie. On parle des nouvelles personnes dont on a fait connaissance au travail. Tout est nouveau pour nous, et il faut s'intégrer… Puis métro, jusqu'à Denfert-Rochereau. Un peu de marche, pour rejoindre un petit immeuble du côté d'Alésia. Le logement, en rez-de-chaussée, qu'il me fait visiter, en toute simplicité est bien éclairé et coquet. En cette fin août, Germain l'occupe seul. L'endroit semble très calme. D'emblée, je me sens à l'aise.

On boit un verre en échangeant quelques mots sur ma situation présente. Quelques questions, peu de commentaires mais des silences complices. Enfin, après une respiration plus profonde, s'adressant à moi et, peut-être, à lui-même, laconique, il ajoute :

« Bah ! faut pas trop s'en faire, la roue va tourner… »

Retour à l'immédiat. On se lève. Il m'entraîne vers le réfrigérateur de 120 litres. Germain, la veille, a fait les courses : généreuses tranches de jambon, riz cuit à réchauffer, fromage (je note qu'il aime le camembert au lait cru) et des fruits. Pas de vin, mais une bouteille d'un litre de bière à bouchon mécanique. Pas de problème, on va survivre.

Alors que je pense venu le moment de mettre la table, Germain ne sort pas les assiettes. Il se met à me dévoiler tout le rangement de la cuisine, m'indique la petite poubelle d'intérieur, me sort une serviette de toilette, un gant, s'inquiète de la présence d'une savonnette sur le lavabo de la salle de bains. Que se passe-t-il ? Il joue au valet de chambre ? On revient s'asseoir au salon. Germain semble de plus en plus préoccupé. Il toussote, puis sort un paquet de Lucky Strike. On allume les

cigarettes. Un peu de fumée s'envole. Nouveau toussotement. Je sens qu'il récite mentalement sa check-list. Inquiet, j'attends sans me douter de quoi il s'agit. L'air très ennuyé, il libère, enfin, sa parole :

« Ah ! au fait, je n'ai pas voulu te le dire avant pour ne pas sembler vouloir te décourager de venir, mais ce soir… »

Il se lève. Son visage est celui d'un Humphrey Bogart, qu'aurait oublié son texte. Il reprend :

« Oui, j'avais oublié, mais ce soir, je suis pris…. »

Rasséréné, ayant retrouvé ses gonades, il m'affiche fièrement la finale :

« Ouais, excuse-moi, mais ce soir, j'ai un rencart… et je suis déjà à la bourre… »

Je n'ai pas le temps de lui demander si elle a une copine, il me tend les clés de la maison.

« Si je ne reviens pas dormir, demain matin, tu veilles à bien fermer la porte et tu me rendra le trousseau au boulot »

Puis, généreux :

« Tu fais comme chez toi,.. Excuse-moi encore. Salut ! »

Le lendemain matin, j'ai bien fermé la maison. Germain, arrivé au boulot avant moi, avait peu dormi. L'adepte du vol à voile, qui m'avait donné le bon pieu sans confession, n'avait pas qu'une vie intérieure. Lui remettant les clés, qu'il ne me réclamait pas, je l'ai charrié. Il s'est mis à sourire. Nos contacts ont duré jusqu'en mars mil neuf cent cinquante-trois.et puis nous nous sommes perdus de vue.

* * *

Juin mil neuf cent soixante-dix-huit. Tokio. Hôtel Méridien. En mission, au titre O.A.C.I, je dois assister, à Hanéda, à une rencontre internationale, concernant l'équipement industriel des transporteurs commerciaux les plus importants. Réveillé à six heures, je m'habille et descend à la cafétaria, située en rez-de-chaussée de l'immeuble. Peu de monde. À courte distance du buffet, vers lequel je me dirige, seul à sa table, un gus type européen, en survêtement. Soudain le type relève la tête tout en traumatisant sa tartine. Il me dévisage. Je me mets à gueuler :

« Putain… Corbin… c'est pas vrai… »

Sans émotion apparente, bien que sortant en « emergency » de sa planète, il me reconnait

« Tu prends une tasse avec moi… ? »

On reprend la conversation où on l'a laissée, en mil neuf cent-cinquante-deux. II se souvient de tout, sauf de sa décarre. Puis on actualise. Comme espéré, il est devenu navigant, et mieux encore, il est désormais « cocher » sur B 747. Il semble au courant concernant mon évolution et s'en montre heureux. Chacun dans sa tête pense à la roue. On continue de deviser pendant un petit quart d'heure. On cite les copains… Puis soudain, il s'agite. Regard à droite puis à gauche pour faire signe au serveur, pour lui donner son numéro de chambre. Je fais semblant de ne pas comprendre et continue de parler, pour ne pas me faire « corbiner » trop vite. Mais il s'est levé et me joue le même film :

« Bon, tu vas devoir m'excuser à nouveau, mais on décolle de Narita, à midi heure locale, et ce n'est pas tout près… Très content de t'avoir vu, bon séjour à Tokio et à un de ces… »

Je suis à la fois satisfait et déçu. Une rencontre improbable qui me fait remercier le hasard un contact fugace, au cours duquel les souvenirs précieux du temps de l'adolescence ont allumés une bougie. Quant à Corbin, je l'ai déjà dit c'est un discret, un type sympa, mais un fluide et un éphémère.

3/Au regretté, bon vivant, Claude Jésu (49/52) : Dans la maison de Jésu…

Vilgénis, terre ceinte d'un long muret, offrait en quelque sorte à Claude Jésu, un autre chez lui. Il n'en abusait pas, se satisfaisant d'un très bon classement, devant ses bons apôtres. Ce que j'avais retenu de lui tenait en quatre phrases : c'était un bon vivant dont la trogne — aux pommettes légèrement saillantes et rougies, éclairée de deux grands yeux bruns et portant une mâchoire volontaire — bien qu'imberbe, témoignait de maturité ; un jeune homme appliqué au visage sérieux lorsqu'il « guyennonait »[3], sur le tatami, arborant une ceinture verte ; un très bon élève, qui, sans prononcer un mot, remettait aux moniteurs Quina et Dubois, chargés de l'ajustage, souvent avec une heure d'avance, un C.A.P[4] très bien exécuté (qui suggérait de bien vouloir progresser aux besogneux de la bâtarde[5], dont j'étais) ; et enfin, cette façon qu'il avait en fin de semaine, de quitter l'atelier, en pressant le pas : Jésu ne courait pas, mais accélérait, à petits pas, empêché qu'il était, par le pantalon de ville enfilé depuis midi, sous le bleu de travail dont il devait se délivrer.

Il avait reçu ma demande d'autant plus spontanément que ses parents étaient en congés. Tous deux, travaillant en horaire administratif, nous quittons le hangar et prenons ensemble le bus, puis le métro. Toute la durée du parcours, je lui ai raconté, en détail, La rouquine du lac[6] et on s'est marré. Le trajet ne nous a pas semblé long. Décontractés et de bonne humeur, nous atteignons son village.

Ménilmontant. Dans un habitat majoritairement modeste, le Paris populaire y a établi ses quartiers de noblesse. En cette fin de journée, en sorte de fond sonore, on imagine Maurice Chevalier libérant son accent parigot et Charles Trenet, poète aux cordes plus méridionales, chantonnant la romance.de Paris.

La gouaille est partout. Elle court dans les rues, s'échappant, aussi bien de la bouche d'un titi ou d'un saute-ruisseau que de celle d'un ouvrier ou d'un colporteur. Habile, elle se mêle, avec autant de succès, au langage du cordonnier et à l'argomuch du louchébem. Et, ici Jésu, le petit gars de Ménilmuch qui roule les mécaniques, mais n'oublie pas de répondre, en souriant, aux gamins du quartier qui le reconnaissent, est vraiment chez lui. ;

On arrive Rue Chevreau, je crois. En tous cas, il me semble, mais je ne peux pas être certain. Petit immeuble de trois niveaux, grille ouverte sur une petite cour fleurie. En passant devant la loge, Claude salue la bignole avec amabilité mêlée de considération. Dans peu de temps, je vais en comprendre les raisons.

Présentation des lieux : cuisine assez spacieuse avec frigo, salle à manger au parquet bien ciré, modeste salle d'eau, très propre, chambre de Claude, avec un lit de bois foncé, gardé par deux belles tables de chevet que mon regard ne quitte plus…. Sur chacune de ces tables, installé en sorte de sentinelle du temps, veille un énorme réveil, tandis qu'au-dessus de la tête du lit, insolite et amusante à la fois, trône une clochette d'environ dix centimètres de diamètre, reliée par un fil solide

[3] Néologisme voulant traduire sa volonté d'imiter, le mieux possible le moniteur de judo, monsieur Guyennon.
[4] Épreuve d'ajustage de niveau Certificat d'Aptitude Professionnelle.
[5] Lime bâtarde utilisée pour dégrossir la pièce à exécuter.
[6] Bouquin à l'humour satirique et coquin de Marcel-Émile Grancher, bourguignon, Président du club des « pus de deux cents livres ».

mais peu discret, via la fenêtre de la chambre, à la loge de la concierge. Jésu, observant mon regard plein d'inquiétude, prend les devants :

« Ah ! tu sais, moi quand je dors, je dors… alors comme mes parents ne sont pas là, j'ais mis deux réveils qui explosent à cinq minutes d'intervalle. Et, pour le cas où je me réendormirais, après avoir vérifié que mon volet de chambre n'est pas ouvert, a comme consigne de tirer, vigoureusement sur la cordelette… »

Incroyable ! Je pense à l'Armée, championne du réveil en fanfare. J'imagine un juteux, tirant actionnant, depuis sa piaule une cordelette agitant une cinquantaine de clochettes.. !

On passe aux choses sérieuses. Jésu déballe la réserve de cochonnailles et sort une boite de sardines. De quoi faire un bon casse-croute, mais Jésu n'a parlé que des entrées. Concernant la tortore, c'est un partisan du repas complet… Alors, on part chez le boucher, connaissance de Claude, chercher deux belles entrecôtes.

Dans la boutique, je lâche quelques mots d'argot. Le louchébem regarde Jésu en souriant :

« Dis donc, il a l'air dans le coup ton pote… »

Jésu ramasse la monnaie et acquiesce, tout en précisant que mon paternel est charcutier.

Cinquante mètres plus loin, je décide de croquer mes deniers picaillons, dans un petit Bordeaux que l'épicier me recommande, par affection pour l'entrecôte.

On goûte à toute la charcuterie. On fait disparaître la boite de sardines. On dévore l'entrecôte avec une boite de petits pois. On déguste le Bordeaux que l'on termine avec l'assistance d'un camembert. C'est gala ! Il est vingt et une heures trente. Morphée me sollicite. Jésu, la face rubiconde, semble en pleine forme. On fait la vaisselle, histoire de laisser l'établi bien propre comme le père Le Morvan nous l'a appris…

Au moment où j'envisage d'aller me coucher, le gars Jésu attrape une serviette, fait un brin de toilette, passe le rasoir électrique sur son menton, dirige rapidement un coup de peigne et, après avoir interrogé la glace, me confie d'un ton enjoué, son programme :

« Bon, je vais te laisser la maison, parce que j'ai quelqu'un à voir. D'ailleurs, je suis déjà en retard… »

Je le fixe sans rien dire. Il précise :

« Et ma môme, est à cheval sur l'horaire… ! »

Abasourdi, je tente l'humour et je murmure :

« Sur l'horaire seulement…, »

Il se marre, alors qu'i vient de m'asséner « le coup de Corbin ». Je réfléchi un instant :

« Ouais, mais après un bon gueuleton, c'est plus classe… »

Il est parti. Je suis désormais seul maître des réveils.. Mon intestin tente de venir à bout des petits pois. Et, j'ai besoin de dormir…

Vers deux heures du matin, quelqu'un se glisse dans le lit (quand je dis se glisse, c'est un euphémisme) et me déplace à coups de reins. Grognements. Deux minutes plus tard, deux copains dorment profondément.

À cinq heures quarante-cinq, le réveil posé sur ma table de chevet explose. Je bondis, arrête la sonnerie et me précipite pour « désarmer » l'autre. Jésu occupe le milieu de son lit et tente de prolonger son somme. Je le secoue sans ménagement. Il proteste :

« Salaud, laisse-moi dormir… »

« Déconne pas Claude, on bosse aujourd'hui… »

J'ouvre les volets et fais un peu de bruit, histoire d'entre en complicité avec la bignole[7]. Il se lève. Les yeux mi-clos, il prépare le café. On se partage une saucisse sèche et un entier pot de confiotte. Brin de toilette respectif.

Peu après six heures trente, on quitte la maison. La bignole attendait devant sa loge. Elle nous fixe, puis affiche un sourire goguenard et positionne un sarcasme à portée de salive ;

« Bonjour M'dame.. »

« Pas besoin de sonner la cloche, ce matin…'devriez venir tous les jours.., Oh !,il a pas l'air très frais, ce matin seigneur Jésu… »

Claude, pas encore passé sur « on », et peu désireux d'aller à confesse, ne répondit pas. Ainsi se terminait, un matin de fin août mil neuf cent cinquante-deux, dans la bonne humeur d'un Paris qui s'éveillait en suggérant Dutronc, ma troisième nuit de chine.

[7] Pendant longtemps, il n'y a de concierge ou de portier que dans les immeubles cossus. Au début du XIXème siècle, le concierge devient la personne de confiance du propriétaire, chargée de surveiller les locataires, d'empêcher les déménagements à la cloche de bois ou de donner leurs congés aux mauvais payeurs. Cette mission, quasi de police, suscite la naissance d'un argot — lourdier, cloporte, pipelet, chez Eugène Sue dans les Mystères de Paris ; bignole (de bigner : regarder par en-dessous, surveiller, sans en avoir l'air…) avec Ferdinand Céline, dans Voyage au bout de la nuit — qui égratigne, un peu, la population gardienne.

Au temps… et autant des Constel's.

Orly-nord, Entretien des Lockheed Constellation L.749. (Fin Août 1952).

La Section Constellation — l'appellation Division, interviendra en 1956, avec le directeur Jacques Scherer et son organisation d'une Direction du Matériel — du Centre du Matériel d'Orly (C.M.O), dont les hangars double tonneau, sis à l'est du bâtiment de Commandement, abritent les activités, est alors placé sous la responsabilité et le commandement d'une sorte d'armoire à glace, au cheveu déjà gris-blanc, au regard métallique à la fois incisif et malicieux, dont la seule présence, sonorisée d'un pur accent alsacien, impose l'attention, le respect et, pourquoi ne pas le préciser, une certaine admiration.

Ancien résistant — connu pour être, à la fois, un chef exigeant, et un homme de parole — Willy Bœlher, la quarantaine bien avancée, à l'origine, ingénieur des Eaux et Forêts, est, à la fois, craint et aimé de la plus grande partie du personnel, placé sous ses ordres. Dans ces conditions, pas question de refuser de renforcer une équipe afin de procéder, en heures supp', le soir ou de nuit, au remplacement d'un moteur, au retour d'un courrier transatlantique. Après tout, la Prime de Continuité Aéronautique (P.C.A), existe.

Pierre Lafon, petit homme rond et affable, cinquantaine entamée, ingénieur Arts et Métiers, pionnier du Centre de Dakar — intarissable sur la beauté des îles du Cap Vert — Adjoint technique de la section, chapeaute le groupe des contrôleurs et un modeste bureau d'études déjà fort occupé par le traitement des incidents techniques et les modifications, d'origine constructeur, à exécuter sur l'avion.

Le père Venne — cinquantaine avancée, longue blouse grise, paire de lunettes appuyée sur une rambarde nasale, voix de fausset — chargé du suivi du programme et de la régulation des avions, logé au premier étage, descend régulièrement dans le hangar, pour se tenir informé de l'avancement des travaux, afin de confirmer, au fur et à mesure, la disponibilité des appareils.

La gentille et belle Gisèle Bourot, secrétaire de monsieur Bœlher — future madame Fraikin (spécialiste « instruments de bord » à la fois compétent et sympathique), traverse parfois le hangar et sa chevelure rousse, réchauffe par sa flamboyance, le cœur, soudain désemparé, des jeunes mécanos.

* * *

Les activités de Petites Visites L.749 — Visites Journalières (inspections ou travaux de courte durée pouvant avoir lieu en piste ou au hangar appelées V.J), Visites des avions en Transit au hangar (interventions de durée plus importantes, certaines reliées à une notion de potentiel d'heures de vol, appelées T1 ou T2) — non encore couverte du vocable de Petit Entretien avions, et l'emblématique équipe « changement moteur » — hyper occupée, à l'époque, par les moteurs Wright 3350, suite aux sollicitations de trafic liées à l'ouverture récente des liaisons Paris-New-York- Mexico et Paris-Tokyo — ainsi que le groupe affecté à l'entretien des « speedpack » (sorte de bedaine accrochée sous le fuselage de l'avion, pour transporter les matériels encombrants, telle une voiture de course) — positionné côté ouest du hangar, relèvent d'un chef d'atelier en charge de la fonction Production, peu charismatique nommé, Chaillot. Le contremaître, alsacien comme son « big boss », se nomme Noeppel.

Que ce soit au hangar ou en piste, une équipe de » petites visites », tant en ce qui concerne les plans organisationnel, technique, matériel des travaux, que les aspects de la vie administrative et sociale, s'établit autour d'un équipement mobile — sorte de bahut sur roulettes (à ne pas confondre avec une servante d'atelier) qu'on déplace à l'aide d'un petit tracteur ou de quatre à cinq personnes — comportant un plan incliné formant pupitre, des casiers latéraux (grillagés ou non) destinés à recevoir caisses à outils, outillages, momentanément matériels révisables et diverses matières

consommables… et, même un casier mieux équipé et fermé d'un cadenas, pourvu en boissons apéritives, qui contrairement au magasin d'atelier, ne devait, en aucun cas, manquer d'être approvisionné. Point d'appui (sens propre et sens figuré) et de ralliement des équipiers, la zone servant de pupitre au chef d'équipe, voit défiler le dossier de visite identifié (matricule, nombre d'heures de vol, type de visite) de l'avion, accompagné des documents de travail (sur lesquels seront recueillies les signatures des compagnons et, si nécessaire, du contrôleur), les bons de perception « matières », les bulletins de mouvements du personnel, les feuilles d'heures supplémentaires, et accueille, une fois l'an, la cérémonie des notations professionnelles.

Ce mobilier aéronautique — qui, au fil des ans, recueille confidence des peines et joies des équipiers, est témoin de toutes les cérémonies célébrant, avec respect le départ en retraite de valeureux anciens ou, avec curiosité, l'arrivée des jeunots libérés par Vilgénis — important par la charge symbolique qu'il concentre, porte le nom, somme toute, poétique de « huchette ».

* * *

La mise en place, à son point de stationnement, à l'aérogare, de l'avion traité au hangar, était réservée aux agents ayant déjà fait preuve d'autonomie. Témoin ce témoignage de Raynal :

« Avant de « monter » à l'escale, on appelait la Régulation centrale, pour bénéficier d'un tracteur avec chauffeur venant s'atteler au train avant de l'avion, puis l'on s'installait au poste pour demander, à la Tour de contrôle, l'autorisation d'emprunter les taxiways. À l'escale, en liaison avec l'Officier Mécanicien Navigant (O.M.N, on faisait la visite » Prévol » qui consistait en un ensemble de vérifications visuelles et en une vérification des débattements des gouvernes des trois axes
Pendant ce temps, les pétroliers exécutaient les pleins. Pleins effectués, le mécano au sol devait accéder aux ailes, pour jauger— avec une règle en céleron, sertie entre deux lamelles graduées (en duralumin). En hiver, quand les ailes étaient verglacées, on se déplaçait en se cramponnant à un manche à balai, tenu par un manœuvre, se tenant lui-même à un escabeau. Lorsque les passagers étaient à bord, la mise en route des moteurs s'effectuait à partir de signaux échangés entre le mécanicien au sol et l'O.M.N.
Ensuite, l'avion roulait pour prendre sa piste d'envol. On attendait qu'il ait décollé pour demander à la régulation de nous envoyer une camionnette pour retourner au hangar.

* * *

Les Grades Visites (G.V) — future appellation : Grand Entretien (G.E) — à raison de deux chaînes d'immobilisation, ont lieu dans le hangar double tonneau Est, sous l'autorité du chef d'atelier René Durand. Ce matin du dix-huit août mil neuf cent cinquante-deux, c'est lui qui m'a accueilli, dans son bureau, situé au premier étage de l'annexe — Échelon Préparation et magasin au niveau zéro, bureaux (commandement atelier et ensemble de la fonction Contrôle en étage — qui séparait les deux chantiers en cours. Après s'être vigoureusement raclé la gorge, il avait enchaîné, en laissant transpirer son accent toulousain :

« Adieu, jeune… Alors, vous venez nous donner un coup de main ? »

Puis souriant et après m'avoir invité à le suivre vers l'atelier :

« Je vais vous mettre dans l'équipe Labarrère… Je compte sur vous ! »

Ce fût, à la fois sobre, aimable et suffisant. Au fil des années carrière, j'aurai de très bonnes relations avec René Durand. Elles deviendront très cordiales, lorsqu'en place à Toulouse, et à l'occasion de notre participation commune à l'inauguration de la Croix des aviateurs à Albine, j'aurai le plaisir d'être invité à dîner à son domicile de retraité, à Saint-Amans-Soult.

* * *

Une Grande Visite de L.749, représente un chantier d'environ 8000 heures de main-d'œuvre réparties en un nombre important de spécialités, représentées par :

- des équipes installées à demeure au hangar : « électriciens », « radios » « instruments de bord », « conditionnement d'air », « cellule » (tous circuits et éléments révisables, y compris cabine), « mastiqueurs » chargés de l'étanchéité des réservoirs carburant (logés dans un local à part, aux renouvellements d'air plus importants, et suivis médicalement, compte-tenu des produits « sensibles » utilisés), et la très importante (et parfois tumultueuse) équipe de « manœuvres » qui effectuent les nettoyages des zones alaires et trains sur avions (avec des pistolets projetant le white spirit) et le polissage (ou polishage), réalisé à la main de l'ensemble du fuselage ;
- les intervenants des professions annexes (chaudronniers, menuisiers, selliers, peintres), alors rattachées hiérarchiquement et géographiquement au Centre de Révision d'Orly et installées dans les travées, à l'arrière des hangars ;
- les mécanos de l'équipe spécialisée « changement moteur » des Petites visites, qui procèdent, en début ou fin de visite, aux démontages et aux remontages des Pratt et Whitney.

Aux immobilisations qui durent quatre ou cinq semaines en dock, il faut ajouter une durée minimale de deux jours et demi pour les essais avant livraison à l'exploitation (points fixes moteurs, compensation des compas, essais en vol), et des reprises ou retouches liées à ces essais.

Affecté à la chaîne, dirigée par un compétent contremaître nommé Jean Robinet, appartenant à l'équipe du sympathique et génital Maurice Labarrère — homme plein de santé, défrayant la chronique avec ses prouesses hormonales — j'ai été confié aux bienveillants soins de Manuel Diez — jeune mécano « cellule » de vingt-huit ans, intelligent, compétent, connaissant le Constellation L.749, comme sa poche et ayant le souci de transmettre son savoir — lequel va guider, fraternellement, mes premiers pas à Orly.

Pour qui voit, pour la première fois, un avion en G.V — abandonné par ses quatre moteurs, la cabine délestée de ses sièges, cloisons, de ses moquettes et ses planchers (remplacés en partie par des faux planchers), poste de pilotage dépouillé de ses instruments et tableaux, rack radio dévalisé — et observe, stupéfait, cette imposante machine volante, comme vaincue, ceinturée par des docks et passerelles — le long desquels cheminent les câbles d'alimentation électrique des baladeuses et les longues et fuyardes tuyauteries distribuant l'air comprimé — l'idée qui vient immédiatement à l'esprit est celle d'une salle hospitalière de réanimation.

Et tandis que les salves, bruyantes et répétées, des pistolets des « choumacs » retentissent dans l'atelier et se mêlent au brouhaha de la ventilation des réservoirs vidangés de leur carburant, l'interrogation qui suit immédiatement vise à se demander si cette quasi-dépouille — dont les « artères » retiennent encore quelques litres de liquide hydraulique » groupe » Univis J 43 — retrouvera, un jour, ses capacités et sa superbe.

S'agissant de ce type de visite, pour un mécanicien « cellule », les travaux jugés nobles et les plus gratifiants intéressent l'ensemble des commandes de vol (ailerons, direction, profondeur, volets d'intrados dont la visite inclut chaque fois le remplacement des éléments mobiles), les trains d'atterrissage et le circuit hydraulique. L'ensemble direction/profondeur — confié à la responsabilité de mon tuteur Manuel et sur lequel, j'ai eu l'honneur de faire mes débuts — va du poste — où, reliées au manche de pilotage, outre les câbles principaux, sont les bobines de commandes des flettners (petits volets de compensation des gouvernes des trois axes dont la maîtrise de bobinage est difficile) — se poursuit le long du fuselage — ou accessible par les panneaux latéraux des soutes, chemine la câblerie aboutissant au bloc servocommande — révisé sur site (échanges standard des éléments hydrauliques, révision et réglages des pièces s mécaniques) durant le cycle — fixé sur la cloison la plus arrière du fuselage. Et, concernant la câblerie des trois axes de vol, de petits régulateurs de tension, d'aspect identique et anodin, vulgairement traités de

matériels consommables : un, taré à 20 lbs pour la direction, un taré à 40 lbs pour la profondeur, deux, chacun taré à 20 lbs pour les ailerons. Équipements modestes mais redoutables, à l'origine de l'incident suivant :

« L'affaire a concerné le Bravo Alpha Zoulou India. Au retour du vol d'essai effectué en sortie de G.V, une difficulté de stabilisation en vol, concernant l'axe des lacets, est rapportée par l'équipage. Les vérifications et essais sont entièrement repris au sol, sans que rien ne soit découvert. Un second vol d'essai déclenché débouche sur le même constat. L'aile extrême gauche ayant dû — pour motif de réparation structurale — être remplacée durant la visite, il est décidé de remonter l'élément depuis réparé. Cette disposition n'offrant aucune garantie quant au solde du problème rencontré et l'émotion technique étant à son comble sur chaîne et dans les services, Manuel Diez — chauffage des neurones sur « max », j'en fûs témoin — se croit autorisé à suggérer au contrôle, de faire démonter et faire tester au banc d'atelier du Centre de Révision d'Orly, les deux régulateurs de tension des câbles d'ailerons. Une fois n'est pas coutume, sitôt dit, sitôt fait et l'on découvre que, d'un côté est monté un régulateur taré à20 lbs, donc convenant à la commande d'ailerons, mais que de l'autre côté était monté un régulateur taré à 40 lbs destiné à la commande de profondeur… Dès lors, ces matériels furent classés en classe « révisables », et munis d'un « sérial number » différent, mesures de nature à supprimer tout risque de confusion.

La correction de cette erreur, très illustratrice de la loi de Murphy, entraîna, immédiatement la disparition du phénomène constaté et, fit, que cessa l'inquiétude dans le landerneau technique. L'affaire suivie par tous les mécanos, assura, à juste titre, la notoriété et l'accès à la noblesse de Manuel — baptisé Manuel d'Entretien par ses potes — auprès du commandement.

Dès après le démontage des volets d'intrados (type Fowler), les inspections concernant les rails et commandes, impliquaient, pour une large part, de travailler le long du longeron arrière d'aile, en passant tête et épaules à travers les logements des portes de visites, en s'éclairant d'une baladeuse et en inhalant, contre son gré, les fortes odeurs d'un récent nettoyage de la zone, au white spirit. Les chaines équipant les barres d'accouplement, étaient, pour la plupart récupérées, après un vigoureux et long brossage, immédiatement suivi d'un bain, d'huile à faible température pendant douze heures. Les réglages des chariots d'entraînement des volets — équipés de galets roulant sur des rails structuraux — dont dépendaient en finale les corrects débattements et pincement (en position « rentrée ») des volets, exigeaient, par de successives et pragmatiques approches, un ajustement de ces galets, ajustement qui devait tenir compte des usures — dans des tolérances fixées par le constructeur — des rails rivé sur la structure. Les volets d'intrados du L.749 bénéficiaient d'une possibilité d'une manœuvre de secours manuelle ; après ouverture d'un plancher de cabine situé à hauteur de l'avant de la soute arrière, le mécanicien navigant devait actionner une manivelle à taille d'homme, qui par l'intermédiaire d'un boitier d'engrenages — fixé sur le longeron arrière du caisson central de l'avion — entraînait l'ensemble des barres, commandant ainsi, en cas de nécessité — après un décollage ou avant la manœuvre d'atterrissage — la position des volets hypersustentateurs. Petite mais importante précision, en manœuvre manuelle de secours, le débattement total des volets nécessitait environ 525 tours de manivelles !

L'accès au caisson central d'ailes, pour vérifier l'état des câbles des commandes de vol et le torquage — couple de serrage mesuré avec un appareil appelé torquemètre et témoigné par alignement des traits de peinture sur les boulons de fixation des ailes — s'opérait par la porte de visite d'appartenance structurale, fixée par cinquante-deux boulons, sur la face arrière du caisson d'ailes. Après voir ouvert cette porte, écarté les câbles d'ailerons et s'être glissé, par-dessus les barres de volets, le compagnon devait faire son chemin à travers les nervures, dans l'isolement et le soudain silence du caisson, tant redouté des claustrophobes… mais avec la présence obligatoire d'un autre agent, appelé à jouer le rôle d'une sorte de guette au trou, en scrutant et rassurant son collègue, momentanément « dans la cage ». Alors, à chaque visite, une quête organisée en l'honneur

des « pauvres du caisson », donnait lieu à un apéritif destiné à exorciser les plus ou moins bons souvenirs des contorsionnistes intrus.

Les logements de trains principaux comportaient une curiosité de semblable nature. En partie supérieure, accessibles par des portes de visite latérales, deux niches (appelées dog house), permettaient d'accéder à la fixation supérieure du vérin de relevage, au verrou hydraulique du train en position « basse », et de mesurer la longueur de tige sortie d'un amortisseur de choc à l'atterrissage nommé Damper. Mes 183 centimètres refusèrent de s'y engouffrer.

On ne saurait terminer ce tour d'horizon, sans évoquer les dégivreurs pneumatiques d'ailes. Gonflés par l'air comprimé distribué par les cycles d'un répartiteur, déformant à la demande, le profil du bord d'attaque, ils étaient prévus pour faire éclater la glace en cours de formation. Le remplacement, à chaque visite, de ces équipements consommables spécifiques, s'effectuait presque toujours en vacation du soir, par quelques volontaires en heures supplémentaires. Après avoir talqué la face interne du dégivreur, le montage et la fixation par vis, s'effectuait à cinq personnes (trois sur le dock dont une montée sur un escabeau, et deux agenouillées sur l'aile), dont trois d'entre elles — équipées d'un crochet (manche en bois de douze centimètres prolongé perpendiculairement d'une corde à piano, recourbée et acérée à son extrémité, le tout mesurant une trentaine de centimètres — pour positionner le dégivreur par rapport aux trous de fixations sur la structure, et les deux autres en charge de fixer, au fur et à mesure, par vis, le dégivreur sous tension. L'opération, à conduire avec précaution pour ne pas déchirer le dégivreur, entrecoupée par le repas du soir, durait, au minimum, trois heures et demie.

Ainsi, avec le concours des professionnels, s'appuyant sur des procédures de travail, souvent très générales auxquelles la connaissance et l'expérience pratique suppléaient, les très récents avions commerciaux d'Air France, retrouvaient régulièrement leurs capacités opérationnelles et, du fait d'une propreté extérieure impeccable (*appearance* pour les anglo-saxons), un éclat valorisant leur bel aérodynamisme. Au fil de sorties de chaîne d'entretien des appareils, tous les jeunes nouvellement embauchés étaient invités à participer au vol d'essai, moyennant, il est vrai, une condition ; s'être présenté au magasin et avoir demandé, pour la circonstance, à bénéficier d'un introuvable parachute.

Mais, après quelques mois, plusieurs apprentis de la promotion 1949/1952 reprennent les études en vue de se préparer à de futurs stages préparant à la fonction d'Officier Mécanicien Navigant1. J'y songe moi aussi, mais sans conviction véritable, comme si, inconsciemment, je pressentais un autre destin.

* * *

Au-delà des souvenirs qui précèdent, c'est celui des compagnons d'équipe de cette époque désormais tous disparus — Balcon, Barbazange, Charpentier, Délit, Diez, Leroux, Marquis, Pickel, Veyrier — gens très simples, le plus souvent valeureux, venus d'horizons divers, et qui au niveau industriel, avaient, dès l'année mil neuf cent-quarante-cinq, « redémarré » la compagnie Air France — à qui nous devons beaucoup, qui demeure très fort. Cet hommage posthume s'étend également à la maîtrise — avec les contrôleurs Masson, Piche, méridionaux et Parisot, le solognot, et les chefs d'équipe, en particulier au ch'nordiste Maurice Labarrère qui a passé sa retraite dans le Cher et au pyrénéen Émile Vitalis qui repose dans ses belles montagnes — ainsi qu'à Jean Robinet contremaître, à René Durand, chef d'atelier et à Willy Boelher, qui chacun à leur façon — et pas simplement sur le plan technique — ont contribué à ma formation.

Quand j'ai eu terminé de rédiger ce texte — un dimanche après-midi d'été ; après un amical repas débuté par un verre d'un minéral et fruité Sancerre — je l'ai soumis à mon vieux pote Manu dont

l'âge s'approchait alors de quatre-vingt-douze ans. Après lecture, ému, souriant, puis redevenant soudain sérieux, et réagissant comme si une ancienne douleur réapparaissait, il avait ajouté :

« Ouais, mais rappelle-toi, le plus difficile, c'étaient les robinets de vidange rapide, en vol, des réservoirs carburant, appelés vide-vite. Ah ! tu te souviens, c'était un sacré coltin ! »

Je lui ai répondu que je me souvenais surtout du pénible remontage des filtres hydrauliques principaux… Et de la clé qui m'avait échappé et avait glissé sous le plancher de soute. Puis on a parlé un long moment. Le temps qui nous avait vieillis, n'avait pas changé nos cœurs.

Manel Diez[8] — mon pote l'Espinguoin, compétent, généreux, méritant, éprouvé par la perte de son épouse et d'un de ses fils, par ailleurs fier, très indépendant et peu désireux d'exercer une quelconque autorité — à mon très grand regret, n'avait jamais voulu devenir agent de maîtrise. Il se disait heureux comme cela. L'était-il vraiment ? Il demeurait en bonne santé, au fil d'une vieillesse somme toute favorable et j'en étais heureux à mon tour.

[8] Manuel Diez, mon frère, est décédé début décembre 2019, dans sa quatre-vingt-quinzième année. J'ai appris son décès, lequel fût suivi d'une incinération, dix jours plus tard, suite à un appel de ma part. Invalide, je n'aurais pu me rendre à la cérémonie. Un mec comme ça mérite d'être bien accueilli là-haut.

Chez le père Gaston avec les Bretons

Savigny-sur-Orge (1er septembre 1952/ 18 avril 1953).

René Bloch[9] (mécanicien « cellule ») — bouille ronde empruntée à un normand, cheveux noirs, yeux marrons foncés, au corps plutôt costaud, calme et gentillesse toujours disponibles — et René Le Dez[10] (électricien)– figure austère, anguleuse, timide au regard captivant son interlocuteur, corps maigrichon — deux authentiques et sympathiques bretons (nourris depuis origine au délicieux beurre demi-sel), de ma promo (1949/1952) — Yves Roué[11] breton lui aussi — profil grec, cheveux châtain clair légèrement ondulés regard bleuté de pêcheur scrutant un horizon marin, taille moyenne, corps dessiné par le sport, adroit footballeur, major du groupe cellule de la promotion précédente, et ado qui se la joue romantique — et André Chandy (mécanicien « cellule »), le gars de Chablis — trogne bourguignonne étonnée mais attentive, détachement, puissance et finesse d'un « Grenouilles 1947 », et compagnon de chambrée d'Yves à Vilgénis — sont déjà installés dans l'hôtel-restaurant, tenu par un couple aveyronnais abordant la cinquantaine, et sis avenue de la République à Savigny-sur-Orge. Tous sont des potes.

René Bloch — qui laisse un tiers de sa paye pour la location d'une chambre à deux lits — a finalement convaincu l'aveyronnais, d'accepter de louer cette chambre à deux clients qui se partageront un loyer de même montant. Après trois nuits de chine et un dernier week-end à Créteil, le lundi, en fin de journée, empruntant, mais dans le sens inverse, la ligne de bus 285, je rejoins Savigny, en vingt minutes de trajet.

Comment se présente la situation ? Bloch, Le Dez et moi, classés échelle 5 travaillons en horaire administratif. Chandy et Roué, classés échelle 6, travaillent en horaires décalés. Au global, ils gagnent trente pour cent de plus. Les trois bretons, gens solidaires, censés avoir une bonne situation chez Air France, aident leur famille. C'est particulièrement significatif dans le cas d'Yves Roué, orphelin dont la mère est demeurée veuve. Chandy qui, secret et déterminé, prépare le concours d'Officier Mécanicien Navigant, rejoint la Bourgogne durant ses jours de repos, afin de travailler et manger convenablement. Autant dire qu'on le voit très peu. Agé de dix-sept, avec mon abattement de vingt pour cent sur mon salaire (merci au législateur) et ma retenue mensuelle au titre de « mutin du camp de Barèges », je me sens beaucoup plus proche d'A.T. D quart monde que de Rockefeller. Autrement dit, personne, parmi nous, n'a ouvert de livret d'épargne, et malgré l'important bénéfice que constitue l'accès possible à la cantine Air France.de l'aérogare d'Orly, quand vient la dernière décade du mois — après avoir réglé la piaule, le coûteux petit déjeuner du matin, le transport, le nettoyage du linge, et les quelques repas du soir pris en commun à l'hôtel, le plan « hors fric » est déclenché.

L'hôtel est propre, paisible, bien tenu. Le père Gaston est un sobre, un courageux. Toujours l'œil aux aguets, ce n'est pas un mauvais bougre. Seul problème, à la place des doigts, il a des pinces. Comme dira ou non, plus tard Fernand Raynaud : il n'est pas radin, il est aveyronnais. Son épouse est avenante au possible, mais en épousant le père Gaston, elle a épousé ses règles budgétaires. Assise sur un tabouret, souriante, ce qu'il faut cambrée et fière d'exposer ses très appétissantes rondeurs, elle veille sur sa caisse comme sur son bijou de famille. Ainsi, dans de telles conditions, quelle que soit l'échancrure offerte du corsage, et quel que soit le parfum qui s'en échappe, sachez, demandeur ou soupirant éventuel, qu'aucune marge de manœuvre n'est possible. Pour toute négociation, veuillez voir monsieur Gaston.

[9]René Bloch deviendra responsable des Essais non destructifs (tous essais en laboratoire et radiographies sur avions de la Direction du Matériel. Il est décédé d'un cancer du visage au voisinage de sa retraite.

[10] René le Dez qui un jour, sans prévenir, m'a rendu visite chez Brit Air, est parti le 27 janvier 2012. *Trois amis que le Karriguel an Ankou a emportés vers l'autre rive. Kenavo Ker.*

[11] Yves Roué, que j'ai revu et fréquenté à Toulouse en 1978, a terminé sa carrière comme contremaître détaché, à Casablanca auprès de Royal Air Maroc, nous a quitté le ;28 mai 2012, dans sa 79ème année, après 2 années d'invalidité suite AVC.

Avec Gaston, on a pu négocier le prix du plat sans viande :

« Moitié prix, mais ça ne vaut que pour les légumes. La viande seule ce sera plus cher… »

Devant notre interrogation, pour mieux nous convaincre, l'air attristé, il a ajouté :

« Pour la viande, je ne peux pas faire mieux, sinon j'y perdrais… »

Mais la négociation intéressant « » le p'tit noir, accompagné d'un p'tit sandwich pain/ beurre » pris chaque matin a échoué, car on a voulu conserver le beurre.

Alors, les derniers jours du mois, la Bretagne généreuse, prenait le relais pour nourrir ses enfants et le copain d'iceux. Le beurre demi-sel, tartiné sur les deux tranches d'une baguette, mangé dans la chambre, avant de partir, le matin, c'est très bon. L'andouille de Guéméné, en morceaux de soixante centimètres de long, et quasi six centimètres de diamètre, expédiée du Finistère, arrive, par colis de trois kilos. Toujours dans la chambre, le soir, on la dévore avec du gros pain et, quand l'un des deux René en reçoit, avec des crêpes faites avec de la farine de sarrasin. Le soir, après s'être bien « crêpé » l'estomac, ventre repu n'ayant peu d'odorat, nous nous endormons dans une odeur de charcutaille. Alors, beurre et gras d'andouilles, anonymes, silencieux et pervers, s'accrochent à nos innocentes artères.

* * *

Un qu'on voit peu, car il est d'une discrétion et d'une discipline totales, c'est Ali, un Kabyle de quarante-cinq ans qui travaille, en qualité de bagagiste, chez Air Algérie. Au bled, vivent son épouse et ses deux enfants. Alors, tous les mois, Ali calcule, serre la dépense et envoie le mandat qui convient. Il effectue les horaires décalés, regroupe une partie de ses jours de repos avec ses congés et les passent dans son pays, utilisant, deux fois l'an un billet compagnie. Il mange très rarement au restaurant. Néanmoins, quand on va le saluer, dans sa chambre, où un poste radio diffuse, en sourdine, des airs de musique arabo-andalouse, il propose toujours un thé à la menthe. Et il est heureux Ali que des français viennent lui dire bonjour. Et quand, du bled, il rapporte les gâteaux à la fleur d'oranger, préparés par sa fatma, ému et l'œil brillant de fierté, il nous en offre en partage. Ali est un chic type, courageux et généreux. Nous, on est comme des cons, qui ne peuvent même pas lui offrir, en retour, un bout d'andouille ou un pot de rillettes.

Un qu'on voit de temps en temps, au restaurant où il fait dinette, et avec lequel on a fini par sympathiser, c'est un jeune inspecteur de police, breton pure origine lui aussi, qui effectue un stage au commissariat de Savigny. Sapé d'un costard de bon faiseur, mise globale « nickel », et tronche de célibataire mal payé, l'inspecteur, fait lui aussi, partie de ceux qui ont les toiles de poches qui se touchent[12]. En les circonstances, et au nom du principe élémentaire « qui se ressemble, s'assemble », nous l'accueillons. Rien de tel qu'une équipe semblable pour penser qu'elle peut s'offrir du bon temps à peu de frais. Imaginez alors, un samedi soir, cinq jeunes gens qui déambulent dans les rues mal éclairées de Savigny, en essayant de se distraire par leurs échanges. On atteint très rapidement, mais il est vrai en toute sécurité, le point d'orgue du pathétique. En effet, l'inspecteur de police stagiaire — qui ayant pris acte de notre degré d'enthousiasme a fini par nous avouer qu'il enviait notre situation à Air France — nous assure que si une patrouille venait à nous arrêter pour délire collectif sur la voie publique, il se ferait fort de mettre le holà à cette entreprise. Un tel pouvoir de protection ne saurait se voir refusé, mais en ces soirs d'hiver, ou il arrive que je me gèle avec mon blouson de demi-saison, sur le ton de la plaisanterie j'ose prétendre, qu'en guise de protection, je préfèrerais un manteau bien chaud. Ce modeste sarcasme sonne le glas de notre divagation et le retour chez l'père Gaston. Qu'est-ce qu'on peut s'ennuyer, un samedi soir, sans thune, dans une ville de banlieue !

[12]Ceux qui n'ont pas un brin de monnaie dans les poches, pas un fifrelin dans les fouilles, pas de vaisselle de fouille, en clair ceux qui sont fauchés.

* * *

Un soir de début décembre, mon père vient prendre de mes nouvelles. Spontanément, il a offert le dîner à la bande des quatre ; Quand le père Gaston s'est pointé, je lui ai dit avec une certaine insistance qu'on prendrait le plat complet. Immédiatement complice, mon père croit que je plaisante. Yves Roué lui explique qu'on charrie un peu le patron. Mon père m'examine et me demande si tout va bien. Je lui réponds que oui, mais j'ajoute que parfois c'est tangent. Le repas se déroule agréablement. Chacun est joyeux et mange avec appétit… avec beaucoup d'appétit. Chacun commande un part de tarte et un café. La tarte est très fine, mais les parts sont minces, ajustées, mieux encore, elles sont « gastonnées » !

Au comptoir, la Gastonne est radieuse tant le tiroir-caisse chauffe. Quand elle regarde mon père, sa poitrine se gonfle et semble réclamer du secours. Je suis sûr que si ça ne tenait qu'à elle, pour lui, le café et les croissants seraient chaque matin gratuits. J'aimerais bien voir ça. Mais le moment vient de se quitter. Je raccompagne mon père jusqu'à la Peugeot 203. Sur le siège de droite il se saisit du saucisson sec et du pot de rillettes qu'il n'a pas oublié d'apporter, enveloppés de feuilles de papier glacé. Il me les tend gentiment et m'invite à venir déjeuner à Créteil, quand je voudrais…faussement détaché, je m'entends répondre que je suis bien avec les copains. J'ajoute aussitôt que j'ai été bien content de le voir. Il semble satisfait et soulagé. Je le suis également. Je voudrais ajouter que je l'aime, mais rien ne sort de ma bouche.

La voiture s'éloigne. Je rentre à l'hôtel et rejoins ma chambre. Ce soir, elle ne sent pas l'andouille de Guéméné. René me dit que mon paternel est gentil. J'acquiesce en lui montrant le saucisson et les rillettes. Puis, je revis la soirée écoulée. Une vague de tristesse m'envahit. Respectueux et discret, comme tout breton qui connaît tout du vent et de la pluie, René s'est tu. Cette fois encore la nuit profonde devra apaiser des peines.

Octave Beausancé dit le canard.

Orly-nord, Entretien des avions Lockheed Constellation L.749 (décembre 1952)

Toulousain de souche ayant conservé l'accent de la ville rose et la démarche d'un paysan du Lauragais — vieux syndicaliste Force Ouvrière (dont la cotisation, aura au fil des périodes, respectée la tradition socialiste locale, puis obéie à un intérêt personnel très bien compris, et finalement répondue à l'habitude puis à une confortable routine), ancien de Montaudran puis mécanicien à l'escale de Dakar dès après la fin de la seconde guerre mondiale, et muté ensuite à Saïgon (à l'époque de la colonisation et du trafic des piastres) — le désormais mécanicien cellule, classé « metteur au point », Octave Beausancé, était venu terminer sa carrière — et échapper ainsi à la pratique, pénible aux personnes âgées, des horaires décalés — au service de la chaîne d'entretien des appareils Constellation L.749.

Yeux marron clair, légèrement tombant et entourés de rides, peau halée, à reflets olivâtres sous l'éclairage artificiel du hangar, portant un visage buriné, surmonté de fins cheveux gris, légèrement ondulés, Octave Beausancé, sorte de Tonton Cristobal version afro-asiatique qui, par ailleurs, souffrait d'hémorroïdes, offrait, selon le moment, une mine tantôt réjouie, tantôt renfrognée.

À cinquante-cinq ans, doyen d'âge de la chaîne, Octave appartenait à l'équipe d'un certain Jules Mathis — homme de petite taille, cinquantenaire au parler tonique et parfois bruyant, portant visage rond, regard d'acier et cheveux plats, habillé d'un bleu de travail dépareillé de couleur grise (pantalon une taille au-dessus tendu par un fessier fort, retenu par de larges bretelles et veste ouverte) — chef d'équipe très dynamique, qui comme on disait à l'époque, avait la réputation d'être un meneur d'hommes. Jules, qui dans le privé possédait quelques hectares de terre et un tracteur agricole était malicieusement et régulièrement traité de capitaliste. Sans s'offusquer outre mesure de l'allusion, Jules, répondait :

« Si se remuer le cul pendant le week-end, pour faire ses légumes et du grain pour ses poules, mérite d'être fustigé par cette appellation, alors j'assume ! »

Sans excès ni insolence, mais avec ce qu'il fallait de calcul et de fermeté pour rappeler chaque fois que nécessaire, son rang hiérarchique, Jules Mathis interpellait, son âgé compagnon en le nommant familièrement *le vieux.* Plusieurs mécaniciens qui, connaissant les particularités de l'Octave — façon très lente qu'il avait de rejoindre son poste de travail et automatisme, dont il semblait doté, pour mettre ses mains à l'abri de ses poches à chaque occasion — l'avaient, avec une causticité qui évoquait les pattes du palmipède, surnommé *le canard.* Observant, face à cette situation, une impassibilité quasi extrême orientale, notre Octave, qui au moins sur le plan salarial, bénéficiait de l'échelle 7B — à l'époque, à raison d'un avancement tous les cinq à sept ans et un essai professionnel pour accéder aux échelles 7A et 7B, sauf à « être sorti de Vilgénis », il fallait, attendre près de quinze ans pour passer de l'échelle 6 et atteindre le maximum hiérarchique de la filière exécution — s'était, de lui-même, installé numéro deux de l'équipe, et progressivement, avait pris quelques aises.

Ainsi, notre vieux briscard, qui arrivait toujours le premier au hangar — communément une bonne demi-heure avant la prise de travail à sept heures cinquante — passait rapidement au vestiaire mettre son bleu de travail (et bien sûr, endosser, dès l'automne, la moumoute que sa frilosité de « sudiste » et — soyons respectueux — son âge, exigeaient), et à sept heures trente au plus tard, occupait, sans droit de succession, le siège et le pupitre de son chef d'équipe. Déposant alors une vieille sacoche, qui outre l'appétissante gamelle du midi, contenait un souvent considérable casse-croûte matinal, le lascar marquait d'une odorante empreinte, le petit territoire hiérarchique de l'impétueux Jules.

Après avoir installé un grande serviette d'un coton épais, puis ouvert avec lente précaution son Douk-Douk[13] (cadeau reçu d'un militaire lors de son séjour à Saïgon), Octave Beausancé déballait et dégustait avec appétit la proposition du jour, qui pouvait aussi bien être une boite de sardines de Douarnenez, deux beaux filets de harengs accompagnés de rondelles d'oignons confites à l'huile qu'une simple petite omelette ou deux œufs durs et plus rarement du poulet froid. Ce rituel petit « régalou » était systématiquement conforté d'une belle part de fromage. En règle générale, *le canard* veillait à finir, ce qu'il appelait son petit « mangeaillou », pour huit heures, soit tout de même dix minutes après que tout le personnel fût au poste de travail, et tandis que les effluves de son casse-croûte parfumaient l'arrière du hangar où se tenaient alignés les pupitres de tous les chefs d'équipe. Si d'aventure, l'un d'entre nous faisait allusion à ces désagréables relents, l'ancien, décontracté au possible, indiquait alors qu'il ne prenait qu'un seul café avant de quitter son domicile et que le fait de manger en arrivant au travail, correspondait, à la fois à son horaire d'appétit, et à son souci de ne pas répandre ces odeurs dans sa petite cuisine qui serait alors empestée, durant le petit déjeuner de son épouse.

Quant à Jules Mathis — qui voulait éviter toute allusion à son pouvoir et tout conflit ouvert avec son metteur au point Octave — il avait pris l'habitude, à son arrivée sur la chaîne, de monter sur le dock d'ailes et de faire un tour de chantier et saluer les compagnons déjà au poste de travail. Puis, à huit heures, depuis le dock de nez, il s'assurait de la libération de son pupitre, avant de redescendre pour en reprendre possession et usage.

Mais un matin de décembre 1952, voilà que notre « casse-croûteur-en- chef » installe sur le noble pupitre de dégustation, une superbe carcasse de poulet qui, bien que délestée de ses blancs, avait conservé un cou généreux et un arrière copieusement croupionné. L'ensemble rôti et froid — moyennant couteau adéquat, application et délai suffisant — promettait un très bon démarrage de cette froide journée d'hiver, d'autant que la dévouée épouse de l'exigeant mari, avait, en ultime attention, ajouté au reste de carcasse, un petit bocal de cornichons.

Octave Beausancé, qui, depuis sept heures quarante, pratiquait avec soin, ce qu'il appelait un nettoyage de carénage, en était à tirer son cou — plus exactement celui du gallinacé — lors que montres de chefs et pendule du hangar s'accordèrent à marquer huit heures dix. Dans le silence de l'instant, la ligne rouge venait d'être dépassée et comme disent les amis marseillais « ça commençaient à sentir le sûr ». Maints compagnons, la respiration ralentie, borgnotaient le pupitre ou officiait le coupable…

L'orage, comme il est d'usage, vint d'en haut. Un Jules Mathis, appuyé sur la rambarde du dock de nez de l'avion, révulsé par le spectacle de l'Octave tardant à remballer son couvert, explosa subitement :

« Dis donc, l'vieux, c'n'est pas bientôt fini ton cirque… Tu veux que je descende te chercher pour te conduire au boulot… et peut-être, aussi, te mettre les clarinettes dans les mains…»

Quoique très surpris par le ton de l'invective, le mis en cause, semblant demeuré impassible, et empruntant un ton familier, balbutia :

« Oui, Jules… ça va… on va y aller… on y va ! »

Devant tant d'indifférence et d'indépendance feintes, Jules Mathis, dont les pouces appelaient ses bretelles à témoin, perdit son sang-froid et éructa :

[13]Initialement, ce couteau de poche fabriqué à Thiers, après 1930, était destiné au marché Mélanésien. Le personnage frappé sur le manche est à l'effigie du dieu mélanésien Douk-Douk. Ce couteau réunissait deux qualités difficilement conciliables : son très bas prix de vente et sa qualité supérieure. À la veille de 1939, ce couteau définitivement adopté, était devenu, en Algérie, province alors française, le couteau de poche national. Puis, il fût considéré comme arme de guerre et distribué aux militaires. Le Douk-Douk, allait alors gagner, par voie militaire, le Liban et l'Indochine.

« T'as intérêt à te bouger fissa, sinon, tu vas voir… C'est à coups de pompes dans le cul, que j'vais te conduire au boulot… »

L'ancien n'insista pas, mais accusa pleinement le coup. Il rangea ses affaires. Puis observant ce qu'il fallait de lenteur, se dirigea vers l'escabeau de la plateforme du moteur 3, à partir de laquelle il terminerait le remontage du circuit de dégivrage à l'alcool. Ignorant son abus et son incorrection et ulcéré par la basse attaque dont il s'estimait victime, le vieux — qui n'avait pas manqué de repérer le petit auditoire qui s'était constitué à partir de ce très vif échange — pensant sans doute venger son honneur et puisant au plus profond de sa réserve culturelle, se mit à lamenter comme un chant funèbre, cet extrait de chanson de corps de garde :

« Jules…,Il pleure quand on l'enc… »

L'éloquente complainte — que Jules Mathis fût seul à ne pas avoir entendu — accompagna comme un De Profondis, les dernières odeurs du festin d'Octave. Tandis que Jules, retrouvait en même temps son pupitre et ses esprits, son collègue Maurice Labarrère, syndicaliste CGT, s'approcha de lui. Usant d'un ton doucereux et d'un langage provocateur, il lui glissa :

« Dis donc Jules, il pousse un peu ton Octave…, jamais un ouvrier CGT, ne parlerait ainsi, même à un capitaliste… ! »

Ironique et ayant retrouvé son aplomb, Jules Mathis lui rafraîchi la mémoire :

Ah ! bon…Alors, mon cher Maurice, tu ne te souviens pas, comment, dans l'autre hangar, vous avez insulté et molesté Didier Daurat, il y a deux ans.. ? »

Subissant sa troisième semaine d'immobilisation pour chantier de Grande Visite, n'ayant pas encore retrouvé tous ses attributs, l'appareil Constellation, immatriculé F-BAZM, à la fois énigmatique, impassible mais peut-être confondu, enregistrait les parfois savoureux épisodes de la vie des « gens du sol » qualifiés, parfois, par les mauvaises langues de « rampants ».

La clé sous le plancher .

Orly-nord, Entretien des appareils Lockheed Constellation L749 (février 1953).

Nous sommes en troisième semaine de février mil neuf cent cinquante-trois. La révision du Constellation F-BAZG se termine. Après dégagement des différents docks d'accès, l'appareil — qui durant quatre semaines a subi les très nombreuses interventions des différentes équipes de spécialistes et les inspections et certifications de conformité de la part des contrôleurs de chaque spécialité — libéré de son « corset d'accès », offre l'impressionnant spectacle de ses brillantes surfaces, de ses décorations et inscriptions fraîchement repeintes et apparaît comme neuf. Dès le jeudi treize heures, à l'instant précis ou, poussé par un tracteur, l'avion à la fine silhouette retrouvée quitte le hangar, reçoit la lumière naturelle et retrouve sa superbe, tous les compagnons, émus, regardent et silencieux songent à l'important chantier réalisé. Alors, seuls, le bruit du tracteur, les ordres hurlés par le chef de la manutention et les éventuelles réactions des vigies surveillant l'exécution de la manœuvre enlèvent un peu de solennité à ce moment de fierté. Mais la machine volante, au spectaculaire aérodynamisme, qui affiche à nouveau sa toute-puissance, va cependant devoir démontrer ses qualités et faire la preuve de sa capacité à transporter, de nouveau, des passagers.

Ainsi débute, ce qu'on appelle les « travaux de sortie de chaîne de révision » — interventions comportant deux essais de performances des moteurs et des circuits opérés par les accessoires des moteurs (points fixes au sol), d'une compensation des compas de navigation (sur aire avec repères au sol) et d'un vol d'essai (équipage et contrôleurs), chaque étape faisant, chaque fois que nécessaire, l'objet de travaux, (qu'il s'agisse de reprises de réglages ou de remplacement d'accessoires), qui seront, là encore, certifiés par engagement signé des contrôleurs — d'une durée de deux jours et demi, qui précèdent la livraison à l'exploitation de l'appareil redevenu « apte au vol commercial ».

L'équipe de compagnons chargée de ces opérations, dite « équipe de sortie », susceptible d'être renforcée ou de dépasser l'horaire de la vacation — en cas de remplacement moteur par exemple — comprend cinq contrôleurs chacun spécialiste (moteur, cellule/conditionnement d'air, électricité, instruments de bord et radio), un chef d'équipe, six professionnels et deux manœuvres. Amateur, en tant que de besoin, d'heures supplémentaires, j'ai très vite accepté de faire partie de cette équipe. Pour la première fois depuis mes débuts à Orly, je suis donc de sortie et… inévitablement, je vais devoir arroser cet évènement !

L'avion est conduit en premier sur l'aire de compensation des compas, aire sur laquelle il observera plusieurs positions. Environ une heure et demie plus tard — après avoir fait, entre temps, appel aux pétroliers pour pleins carburants intéressant les essais — il est positionné (en fonction d'un vent dominant éventuel) sur l'aire de point fixe. Les résultats de la vérification attentive des performances des moteurs, des essais de fonctionnement des différents circuits (hydraulique, pneumatique, électrique, communications radio), ainsi que les débattements sur les trois axes des commandes de vol (gauchissement, direction, profondeur), sont relevés. Au total, ces essais peuvent durer deux heures. Les anomalies constatées et les suites à donner sont consignées sur des feuilles de travaux, remplis par le contrôleur de chaque spécialité. Après terminaison du premier « point fixe » l'appareil, fonction à la fois de la météorologie, de la nature et de l'importance des travaux à réaliser, sera, ou non, reconduit immédiatement reconduit au hangar. Les travaux correctifs opérés sont appelés « retouches ».

Dans le cas présent, afin d'effectuer les retouches à température plus clémente qu'au dehors, un nouveau tractage est opéré pour repositionner l'avion au hangar. Ce soir-là, je suis chargé du remplacement des filtres principaux du circuit hydraulique. Ces deux cartouches chargées de récupérer les impuretés en circulation dans le circuit, éléments sont contenues dans une cuve à

double corps fixée, latéralement, à l'avant gauche de la soute avant de l'avion. Pour permettre l'accès, le panneau de soute latéral correspondant doit être démonté. La cuve alors en place est raccordée aux tuyauteries hydrauliques. Précaution importante à observer : pour éviter toute coulure et infiltration de liquide hydraulique dans la soute et pour interdire toute chute ou glissement d'une clé sous les panneaux inférieurs de soute (plus précisément que la clé « batte » entre le revêtement de l'avion et les revêtements de soute), il convient d'en fermer les accès par chiffons. L'opération consiste à supprimer la pression du circuit hydraulique en « purgeant » à partir de la bâche principale, puis à démonter l'ensemble de la cuve afin d'en disposer sur établi, sortir les cartouches, rechercher la présence d'impuretés (information au contrôleur) et, dans le cas présent, réinstaller des cartouches neuves, refermer la cuve et réinstaller l'ensemble sur avion. Au total, il s'agit d'une opération non difficile, mais délicate, compte tenu du peu pratique poste de travail et du poids des éléments.

Lorsque je démarre le remontage de l'ensemble sur avion, il est près de vingt-deux heures, et je suis au travail depuis huit heures du matin. Le copieux et indigeste haricot de mouton servi, ce soir-là, dans la vieille cantine en bois, accentue encore ma fatigue. La baladeuse qui éclaire la zone, me brûle un peu les yeux. Alors que je procède au serrage final des écrous raccordant les tuyauteries du circuit hydraulique à la cuve, mes genoux appliqués au profil du fuselage se mettent soudain à glisser. Je lâche alors la grande clé plate (un pouce un quart), et entraîne dans ma glissade, les chiffons assurant la protection recherchée. La clé tombe, glisse et va se loger, comme redouté, sous un des grands panneaux en céleron — fixé par de très nombreuses vis aux nervures disposées entre les couples structurant le fuselage — du fond de soute. Après avoir poussé un retentissant juron, très embarrassé par la suite, je termine mon serrage avec une autre clé.

En aéronautique, et cela vaut pour ce qui concerne l'entretien des avions, les professionnels ont obligation — sous peine de perdre la confiance de la hiérarchie et des collègues — d'une communication rapide, claire et précise quant à l'information et ses données. Il n'est donc pas question de cacher, à mon responsable, ce qui est arrivé. Je peux tout au plus, proposer de dépasser l'horaire, et avec l'aide d'un autre volontaire, démonter le panneau pour récupérer la clé, laquelle. à long terme, avec les vibrations en vol, pourrait endommager la structure. Mais cette opération, doublée du remontage du panneau, même effectuée avec l'aide d'une autre personne, exige un délai d'au moins deux heures trente. C'est donc avec gêne et crainte que j'informe le metteur au point responsable d'équipe. Après avoir analysé les différents aspects de la situation et, curieusement, sans m'adresser aucun reproche, décline ma proposition de rester au motif que l'équipe doit être au travail demain dès sept heures et qu'il sera encore temps d'aviser, après avoir informé, dès huit heures du matin, le contremaître, Jean Robinet.

Après une courte nuit et un sommeil difficile à trouver, le lendemain, à sept heures, je rejoins le hangar. Dès huit heures, informé de la situation par un mot laissé la nuit précédente sur son bureau le père Robinet rejoint l'équipe de sortie déjà en place sur le tarmac. Monsieur Robinet est un homme simple et affable, expérimenté, attentif et rigoureux. Après avoir entendu mon récit et pris notes de mes regrets pour la situation créée, il m'interroge pour s'assurer que j'avais bien pris les mesures de protection intéressant l'opération. Puis, s'adressant tour à tour à moi, et au responsable de l'équipe, calmement, il conclut :

« Vous imaginez bien que je ne vais pas vous féliciter pour ce type de résultat, mais je conçois qu'une telle situation puisse arriver… Cela s'appelle aussi l'expérience…, alors tâchez d'en faire votre profit ! Bon, il n'est évidemment pas question que cette clé demeure longtemps à vibrer contre la tôle de l'avion pendant le vol, mais, sachant le programme de sortie arrêté avec le contrôle et l'équipage, il est impossible qu'on intervienne avant le vol d'essai. Je vais donc contacter les petites visites pour savoir s'il accepte un retard à la livraison ou si, compte tenu du programme, ils

choisissent de récupérer la clé, avec deux gars à nous le cas échéant, lors de la visite T2[14] *qui est prévue chez eux, dans trois semaines. Donc pour vous l'affaire est terminée, mais n'oubliez pas de signaler cette situation sur la feuille de retouches et d'en informer votre correspondant, au moment de la livraison de l'appareil à l'exploitation. »*

Je sortais à bon compte de situation, avec en plus, beaucoup de considération pour mon responsable d'équipe e le contremaître Robinet, avec qui je prolongerais de bonnes relations lorsque devenu dix ans plus tard Agent technique qualifié, j'aurais à traiter avec lui, en sa qualité de chef du contrôle « avion ».

Trois semaines après cet incident, je suis invité à aller récupérer la fameuse clé, au magasin des petites visites, du hangar double tonneau voisin. En compagnie du père Lasnier — taille moyenne, trogne de bull terrier et œil goguenard adoucis par une paire de lunettes, cheveux gris, longue blouse de même couleur, et de par son état chef magasinier — se tient, Ali, un manœuvre d'origine Kabyle toujours souriant, et un peu en arrière, un magasinier corpulent et rougeaud qui, après avoir reçu ma demande, lève un regard suspicieux et observe une moue, avant de me remette *l'outil qui a fait un long voyage.* Le chef du magasin qui veut tenir son rang, ne se prive pas d'un compliment à mon endroit :

« Bon, maintenant que tu as récupéré ton outil, tu pourras en prendre soin, car il a dû prendre de la valeur en voyageant autant… Mais, dis donc, quand j'y pense, t'étais pas un peu jeune dans le métier pour déjà mettre la clé sous le plancher…»

Dès le lundi suivant, je raconte par le menu, à mon désormais copain Manuel, cet incident qui fût également pour moi un enseignement. Dans un premier temps, satisfait de la franchise de mon comportement, il minimise l'incident et sourit de mon aventure. Mais dans un second temps, se ravisant soudain et mettant à nu une composante de l'affaire, sévère, il ajoute :

« Tu devrais peut-être diminuer le nombre d'heures supplémentaires, car je vois bien, par moments, que tu fatigues… Oui, ce serait certainement plus raisonnable,…sinon tu vas payer l'addition, un de ces jours ! »

[14]Les différents niveaux d'entretien des avions obéissent à la notion de potentiel fixé par le constructeur. Ces potentiels sont exprimés en nombre d'heures de vol. Pour un type d'appareil donné, ces potentiels évoluent en fonction de l'expérience acquise par les utilisateurs. En plus des inspections journalières, les " petites visites " comportent les niveaux A ou T1, B ou T2 et C ou Bloc. Pour des raisons d'écrêtement des charges de travail, la visite est le plus souvent répartie en quatre quarts et accolée à une visite T2, d'où l'appellation T2+1/4 de bloc. Concernant les grandes visites, pour les mêmes raisons de recherche d'équilibrage des charges, également pour ne pas trop attendre concernant les inspections structurales intéressant le vieillissement de l'appareil, le niveau " révision générale " est le plus souvent réparti par quart et associé au niveau " grande visite ".

Hôpital intercommunal de Créteil (avril 1953/ août 1953).

Les évènements se sont, hélas, précipités, donnant raison à Manuel. Avec toux et température élevée, j'ai dû être alité, chez mes parents, à Créteil le jour de Pâques. Quatre jours plus tard, appelé en renfort par le généraliste local, le Professeur Kreitz, pneumologue, diagnostiqua une tuberculose évolutive. Sur le coup d'une émotion violente, ma belle-mère se montra à la porte de la petite chambre. Sur un ton confidentiel, feignant compassion, tout en tordant ses mains, le regard quasi épouvanté par le risque de contagion, demeuré à distance, elle me débite :

« Écoute moi… On ne te l'a jamais dit, mais moi je vais te le dire, ta mère…oui ta mère…Eh, bien… elle est morte de tuberculose… »

Je reçois l'information comme un coup donné à l'estomac. Désemparé, je ne réponds pas.

Accompagné de mon père et de notre voisine infirmière la mère Jouin, le lundi 13 avril, je fais une entrée matinale dans le pavillon Villemin de l'hôpital Intercommunal de Créteil. Placé sous l'autorité du docteur Liebert, le service comporte une quarantaine de lits, répartis dans des chambres destinées à deux ou six patients. Aidées, d'une infirmière, d'une aide-soignante par vacation, et d'une femme de ménage le jour, celles qui — de sept heures à vingt et une heures (à deux heures près consacrées chaque jour à Dieu et à la Sainte Vierge), d'un œil de maître et d'un cœur divin — règnent sur l'établissement d'une propreté impeccable, sont les Sœurs de la Charité. Dévouées, souriantes, elles dispensent leurs soins six jours sur sept.

Sorte de géant, coiffé d'un bonnet carré et tout de blanc vêtu, visage hâlé — tout au long de l'année me dit-on — équipé de lunettes de soleil RayBan, le docteur Liebert — après un mois de trithérapie[15] sans succès, vis-à-vis d'un BK qui demeure +++ à l'examen direct — m'imposera un pneumothorax. Ce jour-là, pendant que le docteur introduit l'air entre la face interne de ma cage thoracique et la face externe de mon poumon gauche, il me semble bien que son récit — la veille un pneumothorax qu'il a pratiqué en sanatorium a échoué — et la direction de son regard accordaient plus d'attention à l'agréable corsage de l'infirmière qu'à mon poumon mité par un infiltrat du tiers supérieur portant au centre une caverne. Il est vrai que même avec un peu de sueur coulant de mon front, mais uniquement bien sûr (?), pour me donner du courage, j'en faisais autant.

Literie confortable, édredon de correcte dimension bien rempli, entourage dévoué, nourriture de qualité, et maladie indolore, ma condition était supportable, n'était-ce le bacille de Koch qui résistait toujours aux antibiotiques, bien qu'assistés de la mise au repos de mon poumon. Le constat, hebdomadaire, de la présence bacillaire, me préoccupait de plus en plus car j'avais compris qu'en cas d'échec la question de la thoracoplastie se poserait ; et ce, d'autant plus que le docteur Meyer, phtisiologue à l'hôpital Boucicaut, et médecin-chef à Air France était un adepte de cette chirurgie que je considérais comme définitivement invalidante. En attendant la suite, j'avais comme tous, l'obligation utile mais désagréable d'utiliser un crachoir.

L'évènement, qui va tout bouleverser le cours des choses me concernant, a lieu le 16 juillet, aux environs de quinze heures. D'une ambulance, en provenance du Val de Grâce, installé sur un brancard, mais portant sur uniforme d'officier, arrive un jeune lieutenant. Sœur Jeanne, revenue de la prière et la jeune infirmière prennent connaissance du dossier médical, adressent quelques mots de bienvenue au patient amaigri. Les ambulanciers le transportent jusqu'à la chambre voisine de la mienne. L'infirmière et l'aide-soignante le déshabillent, l'installent et prennent soin du Saint-Cyrien précédemment engagé en Indochine. Le soir même, dans les couloirs du pavillon des tubars, circule le bruit que ce jeune combattant, supposé au dernier stade d'une tuberculose pulmonaire bilatérale, est venu mourir à proximité de sa famille.

[15] Streptomycine associée au P.A.S (para-amino-salicylate de sodium) et Isoniaside (acide isonicotinique) plus connu sous l'appellation commerciale de Rimifon.

Vers onze heures le lendemain, après qu'il eut déjeuné et qu'on eut terminé sa toilette, je décide de lui rendre visite. Je découvre une personne offrant un visage émacié, mais de grande noblesse, portant de fines lunettes et un collier de barbe qui lui conférait un air christique. Je lui parle, avec respect, lui dit quelques mots de bienvenue, lui précisant avec maladresse qu'il sera bien « chez nous ». L'homme esquisse un sourire, puis d'une voix calme et douce précise sobrement que pour lui, le sort est jeté. Quelques instants de silence et certainement un temps de repos succèdent à cette déclaration. Puis, rassemblant ses forces, semblant soudain pressé, il m'interroge sur mon cas. Suite à mes explications, me fixant avec intensité et me parlant avec grande conviction, il libère son message :

« Jeune homme, écoutez-moi attentivement…Sachez que j'aurais peut-être pu guérir, si je m'étais rendu en temps utile à la bonne adresse au lieu de faire confiance, comme c'est l'usage à la médecine officielle… C'est une adresse qui m'a été recommandé par une personne de qualité, qui a été guérie de la tuberculose par un vaccin que pratiquent discrètement un certain nombre de médecins parisiens. Alors, ne faites pas comme moi, n'attendez pas qu'il soit trop tard, notez l'adresse du plus expérimenté d'entre eux et, je vous en prie allez le voir sans tarder car plus la maladie est récente, plus vous avez de chances de guérir. Croyez un chrétien proche de la mort. Et sachez qu'en ma qualité d'officier je ne vous raconte pas n'importe quoi. Allez chercher la guérison auprès du docteur Maurice Amestoy, rue de la Pompe à Paris ! »

Exténué, mon interlocuteur se tait. Son visage s'est apaisé comme s'il venait d'accomplir la dernière mission qu'il s'était fixé. Muet, livide, totalement bouleversé par la véhémence de ce message, je rejoins ma chambre. L'infirmière vient me demander de bien vouloir ne plus fatiguer mon voisin, car sa faiblesse est extrême. Le jeune lieutenant décède le lendemain. À la fois consterné, abattu et extrêmement nerveux, je tente cependant de mettre de l'ordre dans mon esprit. Mon imprégnation d'ancien enfant de chœur, reçoit le message de cet officier comme un signe de la Providence. Ma raison et ma curiosité m'incitent à aller consulter ce praticien. Mais l'entreprise n'est pas facile. Je dois d'abord convaincre mon père, ensuite obtenir un rendez-vous, avec le praticien, un lundi après-midi (jour de repos de mon père), et opérer secrètement vis-à-vis de l'hôpital.

* * *

Vingt-sept juillet, 15.00 heures, salle d'attente du docteur Amestoy, rue de la Pompe, à Paris. Au premier étage de l'appartement, dans une confortable pièce, quatre patients, dont trois sont accompagnés, sont déjà installées. Pas de mines tristes, mais des conversations portant sur les améliorations et guérisons obtenues. Au mur, voisinant avec des esquisses de Daumier, sont affichées les différentes condamnations et aussi les relaxes du praticien devant les tribunaux. Mon père et moi vont aller de surprise en surprise. Un patient observe notre étonnement. Souriant, œil vif et mine réjouie, il nous initie à sa façon :

« Notre docteur continue de pratiquer le vaccin Auto-Résistant de Tortue de mer(A.R.T), car condamné pour la forme ou relaxé, à chaque procès, c'est un défilé de patients guéris qui viennent témoigner devant le tribunal… Du coup, il a même été amené à soigner un juge ! Par ailleurs, c'est un ami du Président Edgar Faure, alors il est un peu protégé… ! »

Une heure plus tard, l'épouse du médecin — grande, élégante, grâcieuse, laissant deviner un accent étranger — nous introduit dans le cabinet de consultation. Grand, svelte, deux yeux bleu éclairant d'intelligence un visage avenant, une voix apaisante, le docteur Amestoy nous reçoit. Un interrogatoire serré, complet, centré sur la pathologie — résultats de mes analyses sanguines et bactériologiques, lecture du compte-rendu de ma radiographie initiale — suivi d'un questionnement intéressant mes antécédents, mon appétit, ma digestion et mon sommeil, précèdent une radioscopie envisageant les deux poumons. Le praticien s'empare ensuite d'une seringue d'un petit modèle, extrait d'un petit flacon étanche, environ deux millimètres d'un liquide d'ordinaire destiné au

traitement de la tuberculose bovine… et me l'injecte en mode intra- musculaire au niveau de la fesse. De retour au cabinet, le docteur prend la parole sur un ton amical :

« Bon, il s'agit d'un infiltrat important et d'une petite caverne, que je n'ai pu bien observer, du fait du pneumothorax. Rien à l'autre poumon. Pas d'antécédents (silence de mon père). Un état général actuellement bon… Dans un mois et demi à deux mois, nous serons fixés quant à l'action du vaccin. Dans les jours prochains et dans les six semaines qui vont suivre, votre toux et vos expectorations vont notablement augmenter. Ne vous inquiétez pas, au contraire, ce sera bon signe… Deuxième vaccin dans trois mois… si ça fonctionne comme je le pense, vous serez certainement guéri pour Noël ! »

Subjugué par le ton assuré et la conviction du praticien, je tente de garder la tête froide. Je lui confie mon ignorance concernant ce vaccin et lui demande de bien vouloir m'en dire un peu plus. Impassible, le docteur Amestoy me tend alors *Le Toubib*, périodique médical pour lequel il a produit récemment un long témoignage (cf Annexe B) sur l'origine et les résultats de ce vaccin en thérapeutique humaine. Il me demande de bien lire le document. Et, alors que nous quittons le cabinet, il me prend par l'épaule et me demande de lui faire confiance. Je l'informe de mon futur départ pour le sanatorium et de mon inquiétude concernant les vaccins suivants. Il me rassure immédiatement, me précisant que sous réserve de recevoir, dans moins de trois mois, une enveloppe timbrée à ma nouvelle adresse, il me fera parvenir le vaccin buccal, sous forme d'un sachet de poudre, à prendre à jeun.

Silencieux, mon père et moi sommes montés dans la voiture. J'essaie de mettre de l'ordre dans mes observations. Cette petite dose de vaccin tirée d'un flacon utilisé habituellement par les vétérinaires, ne m'a pas convaincu. Pourtant l'homme m'a semblé compétent et sincère. Par ailleurs, les témoignages, entendus en salle d'attente, étaient tous favorables. Fatigué par cette séquence et occupé à conduire la Peugeot, mon père se range à mon avis. Ce médecin ne doit être ni un fumiste ni un escroc… mais de là à réussir à me guérir, attendons de voir… C'est dans cette disposition d'esprit que je rejoins, peu avant le dîner, et bien décidé à garder tout cela pour moi, l'hôpital de Créteil.

Dès le lendemain, j'ai lu, ou plutôt dévoré, l'article écrit dans le fascicule professionnel que le docteur Amestoy m'avait confié. Au fur et à mesure de la lecture de cette rigoureuse plaidoirie, je découvrais que la médecine — domaine qui s'honore de tant de valeureuses et dévouées personnes — domaine d'intérêt et d'intérêts, n'échappait pas aux égos de certains, aux luttes de pouvoir et aux mensonges. Depuis l'affaire Semmelweiss[16] et du tragique destin de ce médecin, rien n'avait donc changé. Révélant l'historique exact du vaccin et le nom des acteurs de la découverte du vaccin — impliquant, une tortue de mer, animal à sang froid, devenue tuberculeuse au zoo de Berlin — mentionnant les turpitudes médicales et abus commerciaux du Professeur Friedmann, puis le sérieux travail en France des docteurs Calmels et Joly, citant la thèse du docteur Flandin à l'hôpital Saint-Louis, les choix officiels du Professeur Rist, ainsi que les résultats obtenus en clinique humaine, le texte rigoureusement étayé du docteur Amestoy, constituait indubitablement un convaincant plaidoyer. Il convenait donc d'attendre et d'observer les effets du vaccin durant les prochaines semaines.

Les réactions concernant la toux et le volume des expectorations eurent lieu et furent si fortes qu'elles entraînèrent mon inquiétude, puis mon désarroi et enfin ma révolte. Perdant soudain confiance, l'avant -veille de mes dix-huit ans, j'eus un très agressif échange sœur Marie-Ange venue me dire quelques mots. Je prolongeai ce brutal accès, d'un écrit violent, argumenté au ton blasphématoire dans lequel je demandai, à cette religieuse, quelle lourde faute j'avais bien pu commettre, pour être atteint de tuberculose et retenu à l'hôpital le jour de mes dix-huit ans.

[16] Ignace Philippe Semmelweiss, médecin hongrois, précurseur des pratiques d'asepsie et d'antisepsie. Il avait constaté que le seul fait de se laver les mains, évitait aux femmes en couches d'être atteintes par la fièvre puerpérale. Il finira en martyr du corps médical.

Malheureux, volontairement insolent, je lui demandai également de me dire quel plaisir Dieu pouvait ressentir devant cette injuste situation. Sur le moment, sœur Maris-Ange[17], italienne d'origine, au fin visage éclairé de deux beaux yeux marrons en amande, très peinée, m'avait regardé avec compassion, sans répondre. Mais, au matin du 25 août, jour de mon anniversaire, sur ma table de chevet, je trouvai — déposés durant la nuit — un petit bouquet de fleurs des champs cueillies dans le jardin de la communauté, accompagné d'un poème et d'une petite carte. Sur cette carte, était écrite, une importante pensée de Saint-Éxupéry : *« Le silence est le seul espace de l'esprit ou il peut ouvrir ses ailes. »* J'embrassai les fleurs, lu et relu le poème plusieurs fois, et méditai la phrase de Saint-Ex. J'étais bouleversé et heureux. Je relu l'article d'Amestoy.[18]

[17] J'ai quitté l'hôpital de Créteil pour le sanatorium de La Grange-sur-le-mont, deux jours après, sans revoir Sœur Marie-Ange. J'ai mis sous verre son poème que j'ai souvent relu ainsi que la citation de Saint-Ex. Après quelques Années de retraite, j'ai retrouvé trace des Sœurs de la Charité, à Tours. Depuis, chaque année, je leur fais parvenir un don et cette modeste action exprimée tardivement nous fait respectivement plaisir.

[18] En 1998, j'ai conversé au téléphone, avec le docteur Amestoy, lors en maison de retraite, près de Marly-le-Roi. J'ai évoqué ma carrière, non pas pour étaler une quelconque vanité, mais pour le remercier avec force de ses soins datant d'un demi-siècle. Il fût je crois, très surpris et très touché par mes marques de reconnaissance et de sympathie.

Sanatorium de la Grange-sur-le-Mont (39110)

fin août 1953/mars 1954)

L'immense bâtisse du sanatorium — comportant deux étages, entourée de communs et d'une chapelle ancienne — desservie par la gare ferroviaire d'Andelot-en-Montagne, se situe à proximité du village de Pont d'Héry, et fait face à la forêt de Joux. Au rez-de-chaussée, outre les locaux techniques et une zone de magasinage, sont installés une très grande cuisine et un spacieux réfectoire. Au premier étage sont implantés le laboratoire d'analyses sanguines et bactériologiques, les appareils de radiologie, un récent appareil à effectuer les tomographies, et un bloc opératoire — chaque vendredi un chirurgien extérieur procède aux exérèses et aux thoracoplasties — complété de deux chambres de réveil. Au second étage de l'immeuble, se situent les chambres des pensionnaires et un grand balcon de cure (repos avec héliothérapie du visage) journalière, de durée deux heures (14 à 16 heures), pour tous les pensionnaires non alités. Rapidement conduit par l'agent qui me reçoit, je suis installé, sans perdre de temps, dans une chambre comportant quatre lits.

Dès le lendemain, après radiographie, et prise en compte de mon dossier médical, le docteur Claude Schipmann, médecin-directeur, en présence de son adjoint le docteur Pierre Vautier, m'informe d'une première disposition me concernant :

« Jeune homme, vous êtes toujours bacillaire à l'examen direct, ceci après plus de quatre mois de trithérapie. Vous avez reçu un pneumothorax au poumon gauche. L'examen de ce jour nous confirme que le lobe supérieur de votre poumon a légèrement basculé autour de votre bronche. En conséquence, nous allons, dès aujourd'hui, rehausser les pieds de votre lit, pour tenter un retour à une situation plus normale. Tant que le lobe du poumon se trouve dans cette position, nous ne pouvons entretenir le pneumothorax que de façon transitoire, ce qui diminue son activité. Par ailleurs, concernant les antibiotiques, nous allons supprimer la pénicilline, le P.A.S. Nous conserverons seulement le Rimifon. »

Durant deux mois, je demeure alité avec les pieds de mon lit rehaussés de 30 cm. L'excellente ambiance de la chambrée, m'aide à supporter cette situation — et les nausées résultantes —dont je suis libéré aux seuls moments des repas.

Pour les patients totalement alités, le rituel hebdomadaire une visite journalière effectuée par le seul docteur Vautier et une visite, plus approfondie, conduite par le docteur Schipmann en compagnie de son adjoint. Le vendredi entier, réservé aux opérations chirurgicales concernant certains patients alités et sans résultat, est pour tous jour de tristesse. À titre personnel, compte tenu de mon éloignement de Paris, les dispositions concernant mon second vaccin d'A.R.T, à effectuer au sanatorium, ont été prises avec le docteur Amestoy. Mi-septembre, je le reçois, au sanatorium, sous forme d'un sachet rempli d'une poudre à laisser fondre lentement sur la langue, un matin à jeun. Les fortes quintes de toux et les nombreuses expectorations sont en nette diminution, mais un examen effectué troisième semaine de septembre, confirme, de nouveau, ma positivité bacillaire. Je suis inquiet, mais me souvenant des assurances données par le docteur Amestoy, je demeure confiant. Fin septembre, un examen direct se révèle négatif. Il est immédiatement mis en culture sur animal.

Dès le lundi cinq octobre, les choses se précipitent. En matinée, je suis convoqué dans le bureau du médecin-directeur. Aimablement reçu, mais très impressionné je suis invité à m'asseoir face à l'impressionnant bureau en chêne ciré du praticien. Après quelques commentaires intéressant mon bon état général, le docteur Schipmann, sur un ton se voulant neutre mais cependant empreint de conviction, en vient au fait :

« Voilà, cher jeune homme…J'ai tenu à vous recevoir pour faire le point sur votre situation. Avec ce pneumothorax à l'effet insuffisant et dans l'attente du résultat du tubage mis en culture le

23 septembre, sachant que fin août vos examens étaient encore positifs à l'examen direct, l'évolution réelle de votre pathologie nous préoccupe, et nous envisageons d'avoir à effectuer une thoracoplastie, en fonction de la situation que nous allons découvrir après avoir abandonné votre pneumothorax. En conséquence, je vais devoir écrire une lettre à votre père, pour lui demander son accord au sujet de la réalisation de cette opération… »

Je reçois cette information comme un coup de poing à l'estomac. Ainsi nous voilà rendus à la tant redoutée thoracoplastie — sectionnement de plusieurs côtes du patient pour affaisser en la comprimant, une partie du poumon, afin de priver le bacille de Koch d'oxygène — opération qu'au sanatorium, on considère comme une sorte de boucherie susceptible d'entraîner, selon le cas, insuffisance respiratoire et scoliose, et interdit, ultérieurement toute activité physique du patient. Le praticien gêné, examine attentivement ma dernière radiographie. Je reprends progressivement mes esprits. Puis à la fois abattu, révolté, désespéré devant une situation qui me semble sans issue, mais décidé à me battre, je fais mentalement appel à la Providence, et d'une voix blanche, suppliant le médecin du regard, je me lance dans une bien audacieuse et incertaine plaidoirie :

« Docteur Schipmann, ce n'est pas la peine d'écrire à mon père, car même avec son autorisation, il n'y aura pas d'intervention… Si je dois mourir de cette maudite tuberculose, je mourrais, mais sans être invalide à mon âge… Sauf à ce que vous me confirmiez par écrit, que cette thoracoplastie, dont on sait les dégâts, me permettra de réexercer mon travail de mécanicien sur avion, je maintiens mon refus… officiellement. »

J'ai terminé d'une voix basse, presque éteinte tant il y avait en moi d'émotion. Surpris par mon audace le médecin m'avait écouté avec une très grande attention. Son fin visage et son profond regard brun si habituellement rayonnant d'intelligence s'étaient peu à peu empreints d'émotion puis d'humanité. Le voyant ainsi, impuissant comme moi, je me mis à pleurer. Après quelques instants d'une intense réflexion, ébranlé par ma pathétique déclaration, il corrigea sa proposition :

« Bon, avec vos mots forts, vous m'avez au moins convaincu d'attendre un peu… voilà ce que nous allons faire… nous allons relâcher le pneumothorax et dans trois semaines nous effectuerons une tomographie de votre poumon et, en même temps, nous mettrons un autre tubage en culture. Ensuite, nous aviserons… »

Tranquillisé par cette perspective qui intègre le délai de trois mois qui correspond à la mise en culture sur animal d'un tubage, je m'apaise et, sourire retrouvé, je remercie chaleureusement le médecin de sa décision. Semblant lui aussi soulagé, il me regarde alors avec beaucoup de gentillesse. Puis, souriant et complice, il ajoute :

« Oh ! Vous avez très bien défendu votre affaire… Cela doit bien signifier quelque chose… »

Je quitte son bureau rasséréné, confiant et le cœur reconnaissant. Les trois semaines qui suivent la décision d'abandonner le pneumothorax et d'exécuter les tomographies, sont un long temps d'appréhension. Le vingt-huit octobre, le résultat, m'est enfin communiqué, par le docteur Vautier, lequel se montre surpris : l'infiltrat du tiers supérieur du poumon ainsi que la caverne sont disparus, et seules des traces cicatricielles demeurent sur les coupes. Devant ma joie, prudent, le praticien me dit vouloir attendre le résultat de la mise en cultures des derniers prélèvements, avant de crier victoire. Pour ma part, je n'ai plus en tête que mon troisième vaccin A.R.T dont l'envoi, sous forme de sachet, doit me parvenir mi-décembre.

Début novembre, j'abandonne mon régime d'alité diurne, retrouve ma liberté de circulation intérieure et extérieure au sanatorium et j'ai dorénavant accès à la cure de chaque après-midi. Les deux heures de chaise longue, par froid vif ensoleillé, sous protection de trois couvertures offrent un délicieux moment de silence qui, associé à la majesté du massif forestier de sapins, sont propices à une réflexion en profondeur. Je ne manque pas de méditer plusieurs sujets, mais celui qui me tient le plus à cœur est le lien entre l'individu et les maladies. Ainsi, dans le métro parisien, haut lieu de

la densité multi-bactérielle et virale, non seulement on ne décède pas souvent, mais tout un chacun, y compris le fumeur toussant-crachant, n'est pas atteint par le redoutable bacille de Koch. D'ailleurs, une observation récente faite à l'heure de la toilette, m'a confirmé que la maladie s'établissait sur une notion commune propre à des individus physiologiquement très différents. En effet, un matin, je me suis trouvé en présence d'un type, bâti comme un athlète — épaules larges, torse bien développé, musculature présente aux bras et aux jambes — portant, comme on dit, sa santé sur son visage. Comparé à lui, je fais figure de rachitique. Alors, quelle n'est pas ma surprise d'apprendre que ses deux poumons atteints de plusieurs cavernes sont soignés depuis près de deux ans. J'en viens donc à penser qu'en plus de conditions communes (nourriture ou privations par ex) à plusieurs individus, chacun dispose de moyens spécifiques, ou plutôt en fonction de systèmes d'appellations identiques, mais de capacités différentes, vis-à-vis des agressions microbiennes. Mon approche intuitive s'arrête cependant là et je devrais attendre une dizaine d'années avant de découvrir, paru aux éditions Que sais-je, le livret du professeur Raymond Kelh, concernant le rôle des glandes endocrines et des hormones et, cinquante années plus tard, découvrir l'endobiogénie, avec mon regretté médecin traitant, le docteur Christian Duraffourd.

Lors des moments de liberté, je passe de longues heures de promenades en montagne avec un autre agent d'Air France, lui aussi en soins. Rédacteur, travaillant au siège de la compagnie, auvergnat d'origine — taille moyenne, visage au front large et haut doté de deux yeux bruns très mobiles, âgé d'une cinquantaine d'années, affublé d'un invalidant pied bot — le nommé Jean Agut[19], est une personne intelligente et cultivée sur le plan littéraire. Soucieux de justice, de progrès, au caractère à la fois rigoureux, exigeant et déterminé, mais tolérant envers autrui et sensible à l'humour, ce franc-maçon fièrement proclamé, est un homme de qualité. Au cours de longues promenades en montagne, il m'apprend beaucoup. Constatant mon attention intellectuelle et ayant pris en considération mon attitude devant l'éventualité d'une thoracoplastie, il me prend en estime et me manifeste progressivement une pudique amitié.

Enfin, je me suis ouvert à lui de ma situation familiale. À cette occasion, j'ai observé une certaine tristesse sur son visage, avant qu'il ne se ressaisisse à sa façon habituelle :

« Dis donc p'tit, il ne faut pas s'attarder sur les choses tristes, elles nous rongent… il ne faut pas qu'elles aient le dernier mot… Compris ! »

L'esprit bien occupé et le moral retrouvé, je n'ai pas vu passer le mois de novembre ni la première quinzaine de décembre. Cependant, à la réception de mon second sachet de poudre d'A.R.T, mes préoccupations refont surface. Bien qu'en forme, je deviens un peu nerveux. Quand, l'infirmière, en fin de matinée du vingt-trois décembre, me demande d'aller voir le docteur Vautier, je n'en mène pas large. Mais le sourire, inhabituel, qui éclaire le visage du praticien, à mon arrivée dans son bureau, et sa proclamation immédiate, faite à haute voix, vont m'émouvoir encore bien plus :

« Alors là, plus d'interrogation possible, après quatre-vingt-dix jours écoulés, la culture est demeurée négative… Nous avons gagné… Félicitations ! »

Le soir de Noël — en compagnie d'une vingtaine de personnes — j'assistai à la cérémonie, célébrée dans la petite chapelle que je n'avais jamais visité… Alors que chantant le cantique de Noël, ma voix, au souffle associé de mes deux poumons en état, couvrait celle des autres, le docteur Schipmann présent, avec à son coté sa si jolie épouse, me regardait en souriant. Le cœur empli de joie, je lui rendis un sourire à mon tour. Moment rare où l'on accède à un bonheur infini, en ressentant, l'espace d'un instant, comme une protection divine.

[19] Un jour d'été 1954, un jour ou la vie semble belle, me parvient une bien triste nouvelle. L'ami Jean Agut, qui avait quitté peu avant moi le sanatorium, s'est suicidé à son domicile. Durant plusieurs jours, dans l'incompréhension de la situation, je demeurai bouleversé.

Mi-janvier 1954. Le docteur Schipmann me communique le résultat négatif de ma seconde culture bactériologique. Il me confie être très satisfait du dénouement de mon affaire. À titre de précaution, il me demande de bien vouloir observer dix semaines supplémentaires de cure. Mon départ du sanatorium est en conséquence fixé à fin mars. Sur le moment, je suis tenté de lui parler du vaccin A.R.T, mais par crainte d'effacer cette sorte de complicité qui règne entre nous, je renonce. Quelques jours avant mon départ, comme la tradition le veut, je suis invité à déjeuner par l'équipe médicale. À la suite de cet agréable repas, le docteur Schipmann[20], me remet différentes pièces intéressant mon séjour, en postcure à Coubert (seine et marne), et un certificat résumant mon parcours de soins et mon état de santé :

« Tuberculose du tiers supérieur du poumon gauche. Après cinq mois de trithérapie sans succès, les importantes lésions et la cavité n'ont régressées qu'avec un pneumothorax entretenu de façon transitoire et de longs mois de repos en sanatorium. Au total, guérison inespérée du malade. »

En conséquence, réformé définitivement et ne participerai pas aux « évènements d'Algérie. »

Curieusement, le fait de quitter le sanatorium, fût un mélange de joie et de tristesse. J'y avais vécu des moments intenses, difficiles, mais utiles pour la suite. Je quittais l'établissement avec un caractère plus trempé. Avant de rejoindre la gare d'Andelot, c'est d'un regard embué que j'embrassai avec émotion, les bienfaiteurs sapins de la forêt de Joux et parti en postcure à Coubert. Je reprendrai le travail, à Orly, le 4 octobre 1954.

[20] J'ai eu, au téléphone, le docteur Schipmann en mai 1998. Veuf, il demeurait toujours dans le Jura et, âgé, ne se déplaçait plus. Mon appel lui apporta un moment de joie.

Antoinette François, une maîtresse femme.
Le parc d'Orly (octobre 1954/novembre 1957).

« *Margueriiite… ! Margueriiite… !* »

C'est du pied de l'escalier, impeccablement ciré, donnant accès aux chambres du premier étage, que Madame François, déterminée à se faire entendre, malgré le bruit d'un aspirateur en action, appelle sa femme de ménage. L'appel renouvelé, en conservant sa finale stridente, finit par obtenir l'extinction de l'aspirateur et sur le palier du haut, apparaît alors une personne grande et bien bâtie, portant un visage aimable, au regard naturellement attentif et bienveillant. Marguerite est femme de ménage.

Antoinette François, retrouvant alors le ton calme et posé, qui seul sied à un employeur convenable, lui réitère une consigne qui lui tient à cœur :

« *Marguerite, j'ai oublié de vous le rappeler, mais veillez à ce que mes savonnettes de la salle de bains ne se mélangent pas avec le savon de mon locataire…* »

La dame qui vient ainsi d'interpeller son employée, sur un motif futile, porte avec beaucoup d'allure ses soixante-six ans. De taille moyenne, sans embonpoint, des jambes encore fines, le plus souvent habillées de bas en soie, Madame Antoinette François — née aime-t-elle à dire, sous le signe du Taureau — arbore un solide visage terrien, surmonté de cheveux gris-bleutés coiffés avec soin, et éclairé d'intelligence par deux yeux marron, dont le regard appuyé et très pénétrant d'astigmate, est abrité par de très jolies lunettes prenant appui sur un nez légèrement épaté. Lorsque madame François s'adresse à un interlocuteur, son regard et, par la suite, le ton de la voix et les mots utilisés, s'associent pour exprimer en synthèse, une atavique méfiance, une indéniable intelligence et, chaque fois que nécessaire un solide sens paysan. Ancienne brillante élève du lycée Sophie Germain, veuve depuis près de cinq ans d'un ingénieur issu de l'École supérieure des Arts et Métiers, dame à n'en point douter curieuse, cultivée, et très vive d'esprit, toujours très attentive, douée d'une autorité naturelle, Antoinette François dispose d'atouts qui font d'elle une très intéressante, mais redoutable personne. Or, depuis ce début d'octobre mille neuf cent cinquante-quatre, Madame François qui, possède — au nord-ouest du parc du village d'Orly, sur un beau terrain d'angle — un élégant pavillon de deux étages en meulière construit sous le régime de la loi Loucheur, pour des motifs touchant certainement à la fois, principalement sa solitude, et moindrement ses revenus, a pris, en ma personne, pour la première fois, un locataire.

Dès notre premier contact, Antoinette François, personne organisée, m'a, il faut le reconnaître, avec beaucoup de rigueur, interrogé sur ma personne, mes goûts et mes horaires. D'emblée, je lui révèle être un ancien tuberculeux qui, ayant terminé sa postcure, doit reprendre son travail chez Air France. Après cette déclaration, elle marque un temps d'arrêt qui me fait redouter son refus. Au contraire, le ton se fait devient apaisé, puis compréhensif, et enfin pudique, pour me confier qu'elle avait, également, plus jeune, connu la tuberculose et le sanatorium. Dès lors, je comprends que Madame François, qui avance semble-t-il le cœur masqué, me prendra comme locataire. Aussitôt après cette confidence, mon interlocutrice, s'est rapidement reprise pour me préciser qu'aucune visite ne me sera autorisée dans ma chambre. Ni copain, ni évidemment de copine précise-t-elle d'une voie douce mais sans appel, tout en guettant ma réaction. Puis elle me présente chaque pièce de sa coquette habitation, s'arrêtant plus longuement au premier étage, et m'indique successivement la grande chambre, joliment meublée, comprenant une très belle armoire, une table et deux lits de quatre-vingt-dix centimètres de largeur, qui va être la mienne, après avoir été celle de ses deux enfants. Puis, elle me fait visiter la salle de bains, à l'état impeccable, à laquelle j'aurais accès. Enfin, elle ouvre, mais sans entrer, la porte de sa chambre. Au-dessus du lit, un beau tableau rectangulaire offre, étendu et pudique, un superbe nu à, l'intimité tout juste voilée. Je ne sais refréner un murmure d'appréciation. Alors d'une voix légèrement hésitante, détournant légèrement

son regard, tout en souriant, comme pour s'excuser, elle me précise qu'il s'agit bien d'elle, jeune, le tableau ayant été réalisé par un ami de son mari, peu après son mariage. Coquetterie et profonds regrets simplement énoncés par une personne de qualité et test éprouvant ma maturité. Après examen de points d'intendance, dont les dispositions intéressant le petit déjeuner et le montant du loyer, madame François me donne son aval à un aménagement que je réalise le jour même.

Ainsi commencent deux années confortables et très satisfaisantes quant à la qualité de mon logement et de mes conditions de vie. Suite à mes antécédents pulmonaires j'ai décidé, sauf exception, de ne pas sortir le soir pendant deux ans, et de ne pas boire d'alcool durant ce délai. Par contre, en reconnaissance de ce qu'a fait pour moi la Compagnie, pendant un an et demi, je suis déterminé à m'investir totalement au travail. Dans cet esprit, ayant en tête l'éventualité de futurs examens, dès le début de l'année mille neuf cent cinquante-cinq, je m'inscris au cours de mathématiques par correspondance d'Eyrolles, proposé gratuitement par Air France. Bien que n'ayant pas forcé mon talent, ni obtenu d'excellentes notes suite aux corrigés des exercices, cette reprise me sera cependant favorable lors de l'examen d'agent technique de décembre de la même année.

Le calme de ma nouvelle habitation et ce confort, nouveau pour moi, incitent, il est vrai, plus à la rêverie et à la lecture qu'à l'étude scientifique. Sur l'incitation de Louis Raynal, qui loge à l'angle opposé du même parc, mais que je ne rencontre qu'en fonction des coïncidences de nos horaires respectifs, je me suis abonné au Livre du Mois. À rythme mensuel, cette collection de qualité, me permet de découvrir de nouveaux auteurs. Je commence ainsi, certes timidement, mais avec volonté, à me constituer une future bibliothèque.

Le jardin de ma propriétaire, très bien entretenu, avec le concours d'un voisin retraité, ajoute encore à mon plaisir. Dès le printemps, un majestueux cerisier, situé dans l'axe de la fenêtre de chambre, offre une superbe floraison. Au long de l'été, avec ses productifs fruitiers, durant l'automne avec ses ors, ses roux, puis la perte de ses feuilles, je passe de longs moments à le contempler. Je me plais à suivre du regard ma propriétaire ramassant au fil des saisons, avec patience et application les cassis, groseilles, mirabelles, abricots et enfin les poires lourdes et juteuses, d'arbres en espaliers, fruits dont elle faisait, avec soin et talent ses confitures. Puis, étendu sur mon lit, il m'arrive souvent, comme j'en ai pris l'habitude en cure, en scrutant les magnifiques paysages de la forêt de Joux, de méditer sur la beauté de certaines choses, le sens des situations, des personnes et la signification des instants vécus.

Cependant, ma propriétaire demeure une gérante appliquée en toutes choses et tous domaines. Et les agréables moments des conversations, échangées, l'été sous la véranda de sa cuisine, le plus souvent à mon retour du travail, n'interdisent pas, chaque fois qu'elle le juge nécessaire, les mises au point ou reproches. Ces jours-là, un bonsoir volontairement sobre, précède une phrase suivante automatique :

« *Ah ! Dites donc, il faut que je vous dise, il y a quelque chose qui ne va pas…* »

Puis Antoinette François, sur le mode argumenté d'un procureur, tout en conservant un ton bourgeois, volontairement mesuré, aux finales musicales, développe, avec franchise, ses doléances, intéressant le plus souvent la tenue de ma chambre ou l'état, quelque peu dévasté, de mon lit au réveil.

Une fois, par pure fantaisie, j'ai l'idée de dormir dans le second lit de la chambre. La femme de ménage me rapporta en souriant, qu'en découvrant la situation, Madame François s'était, tout de suite, demandée à quoi pouvait correspondre ce manège, et si j'avais émis l'intention de changer de lit. Le soir même poussant son interrogatoire à fond, ma propriétaire n'obtient comme seule réponse que j'avais voulu faire un essai pour apprécier si mon sommeil serait plus calme, dans ce nouveau lit, perpendiculaire au premier. Jugeant ma réponse insuffisante voire incongrue, Antoinette

François, me fixant du regard, avait affichée, courtoisement, une formulation dont elle a le secret, et qui, me plaît énormément :

« *Alors c'est tout ce que vous avez à me répondre… Mais, dites-moi, s'il y avait d'autres lits de disponibles, vous continueriez votre curieux manège ?* »

Je la rassure immédiatement, en lui affirmant que je conserve le premier lit. Dès le lendemain, l'incident trouve une fin heureuse avec l'offrande d'un petit bouquet qui lui fait très plaisir. La femme de ménage, Marguerite, qui connaît bien sa patronne me rassure définitivement :

« *Mais si, qu'elle vous aime bien, mais son sens de l'ordre, son caractère autoritaire… et sa vésicule biliaire qui la fait souffrir, font qu'elle ne résiste pas au soulagement obtenu en faisant une remarque… »*

Une commerçante du village, en riant, me confirme, les sentiments de ma logeuse :

« *Votre liberté de comportement et votre dynamisme l'effraient parfois, car elle tient à tout contrôler, et veut que tout soit toujours impeccable chez elle. Sachez qu'elle envisage de partir en voyage organisé cet été, alors elle souhaite avoir une totale confiance en vous durant son absence. Mais rassurez-vous, la dernière fois elle m'a dit que vous bouleversiez ses habitudes, mais elle a ajouté qu'elle appréciait beaucoup vos conversations et votre gentillesse…* »

Alors, au retour du travail et avant d'aller dîner, lors de l'été 1955, je fais en sorte, chaque fois que ma propriétaire se tient, occupée, dans la véranda, de déclencher un amical échange. Je lui rapporte quelques échos concernant mon emploi et le travail sur avion. Madame François se montre toujours très attentive, interrompant parfois son ouvrage en cours, ouvrant à son tour, d'autres sujets d'intérêt. Et, les fois où j'arrive à la surprendre, par une information ou par une anecdote, je suis récompensé par une de ces formules qui sont siennes, qui a le mérite d'une sincère et originale appréciation :

« *Ah ! bien ça, c'n'est pas banal… mais alors, pas banal du tout…. C'est vrai qu'à notre époque, il se passe de ces choses…* »

Malgré les efforts progressivement exigés, à juste titre, au travail, dans mon nouveau poste, la qualité de ma relation avec madame François et le confort domestique dont je bénéfice en qualité de locataire, font que ma vie est à la fois équilibrée et agréable.

La fréquentation des copains, anciens de Vilgénis, tant dans le village d'Orly, où *vespaait*[21] mon complice Louis Raynal, que le groupe dont le quartier général est à Paray-Vieille-Poste (cf. le temps des copains), fait de cette période un temps heureux.

Le mois de février 1956 est marqué par deux vagues successives d'un froid venu de l'Est. À Orly, sur les parkings accolés au hangar, les agents réchauffent régulièrement les voitures en les laissant tourner une dizaine de minutes. Dès le mois de mai, les beaux jours sont là, et la rencontre, de celle qui deviendra ultérieurement mon épouse, marque le point d'orgue de cette période heureuse et sans soucis.

Madame François, qui s'est offert, la première décade de septembre, un voyage organisé en Sicile, après moult recommandations effectuées les derniers jours d'août, m'a confié la garde et la surveillance de son pavillon, allant jusqu'à me laisser le numéro de téléphone de son fils aîné, en cas de besoin. Un soir, je mets à profit le fait d'être seul pour, enfin, laisser accéder ma curiosité au second étage de la maison où, m'avait dit madame François se trouve encore le bureau de son défunt

[21] Louis Raynal, copain de promo, qui ne se déplaçait qu'avec son scooter Vespa, (d'où le néologisme vespaer), portait beau dans le Val de Marne. Toujours à l'affût des bonnes adresses, Louis m'avait présenté sa lingère qui nous rendait linge de corps et toutes chemises impeccables, les coiffeurs de l'aérogare, artistes de talent, qui transformaient n'importe quelle tête, en acteur d'Hollywood, et un certain Moisset, tailleur à Villeneuve-le-Roi, qui par le truchement d'un superbe tissu Prince de Galles et d'épaulettes bien disposées, terminaient nos allures de jeunes premiers. C'est dans cet équipage que Louis, réalisait le triple exploit de frayer les jeunes filles, défrayer la chronique et effrayer ses potentielles belles-mères.

époux, lequel avait travaillé comme ingénieur chez E.D.F. J'y fais la découverte d'une simple mais agréable pièce, avec ce côté intime des logis sous combles, dans laquelle est demeuré, collé contre un mur, en témoin précieux d'un temps écoulé à jamais, le simple mais joli secrétaire, en noyer, de feu monsieur François. Sur le côté, une bibliothèque ouverte, à structure et étagères en chêne, contient une cinquantaine de volumes et un certain nombre de dossiers. Rangées sur un angle du bureau, plusieurs chemises empilées offrent leurs couleurs. Dans un petit pot à crayons, en céramique, se dressent encore quelques pointes taillées avec soin et un stylo. À côté, un répertoire jaune, de format 120X180 attire mon attention. J'écarte doucement la chaise affectée au bureau et, après m'être très lentement assis, j'ouvre, avec précaution, ce carnet. C'est un résumé de physique qui fixe en synthèse, les lois et points essentiels ayant trait aux différents domaines de l'électricité : électrostatique, total électromagnétisme et aimantation, courants den divers milieux, ondes électromagnétiques, courants alternatifs ainsi que les représentations symboliques. L'écriture est souple, fine et agréable à lire. Les croquis sont soignés. Les notas et observations sont posés avec précision. Je repose le carnet avec respect. Je me lève et balaie d'un rapide regard toute la bibliothèque : mathématiques, mécanique, organisation scientifique du travail, gestion, mais également poésie. J'apprécie, car je n'imagine pas un ingénieur qui ne soit pas cultivé. Puis le silence du lieu m'envahit totalement. Sous l'effet d'une rafale d'un vent d'automne, le second étage de la maison, accompagne de précieux murmures de structure, ce moment de paix déclaré par Saint-Ex, propice à l'ouverture de l'esprit. De nouveau assis sur la chaise de feu monsieur François, je me prends à rêver. Sans en avoir véritablement conscience, peut-être suis-je en train de m'imprégner.

Madame François a fait un excellent périple en Sicile et a rapporté une bouteille de Marsala. C'est sous la véranda, qu'un jeudi, entre dix-huit et dix-neuf heures, elle m'offre un petit verre de ce *superiore riserva* - quatre ans d'âge et me narre, par le menu, son voyage. Elle raconte bien, saisit le détail pittoresque et se montre précise dans les descriptions. J'apprécie son récit plein d'intérêt, mais je trouve qu'elle remise, trop rapidement, la bouteille de vin doux *nerelo mascalese*…. Imperturbable, elle continue en évoquant le *Cremovo*, jaune d'œuf mélangé au Marsala que les siciliens donnent comme fortifiant aux femmes enceintes… En pleine verve, Antoinette François évoque pour l'année prochaine son projet de visiter Dubrovnik, Split et la côte dalmate. Puis elle s'adresse plus directement à moi :

« *Et vous, avec les facilités de voyage que vous avez avec Air France, vous n'avez pas un projet de voyage… ?* »

« *Pas pour l'instant, car j'essaie d'économiser, pour, le moment venu, m'acheter un appartement…* »

Madame François, prends sa voix « mélodieuse » :

« *Ah, vous êtes un garçon sérieux, c'est bien, et vous avez raison, car à terme, vous serez gagnant… Oh, mon petit restant de blanquette de veau que je dois faire réchauffer pour ce soir… j'ai oublié… »*

C'est avec un appétit d'ogre que je prends congé et me véhicule vers la cantine de l'aérogare…

* * *

L'automne 1956 est marqué par l'insurrection de Budapest — révolte nationale du peuple hongrois contre la République populaire de Hongrie et les mesures imposées par l'U.R.S.S — qui dure du 23 octobre au 10 novembre. 2500 morts. Plus de deux cents mille hongrois fuient leur pays. L'affaire commence à ébranler la confiance des marxistes français et, dans les rangs de la CGT, à Orly, les mécontentements, nombreux, s'énoncent à haute voix… Air France, continue son développement. Devenue sixième compagnie internationale en termes de passagers, la compagnie qui a commandé dix Boeing (B 707-320) en début d'année, investit aussi dans douze appareils SE 210 Caravelle. La livraison des appareils Lockheed L.1649 (Superstarliner), commandés dès janvier 1955,

interviendra été 1957. Toujours installé au hangar N2, je travaille désormais sur la chaîne de révision des L.1049 (Superconstellation), placée sous le commandement de Robert Picard, fin périgourdin, compétent et rusé, à la fois cadre syndicaliste F.O, membre du parti socialiste et maçon fort bien renseigné, qui a débuté au Centre de Toulouse.

Sur le plan personnel, amoureux, je vogue sereinement vers d'officielles fiançailles. Je croque la vie à pleines dents, au propre comme au figuré, j'ai bon appétit et ne peut, en cette belle fin d'année l'état, me douter qu'une tragédie domestique se prépare dans un pavillon bourgeois de ce bon vieil Orly. Car il s'agit bien de cela, qu'annonce en soirée du vingt-et-un décembre, les douloureux trémolos de la voix empreinte d'émotion, d'une Madame François, qui s'efforce pourtant de respecter l'ordre habituel de sa procédure appréhensive. La morne plainte déposée, ce soir-là au tribunal des affaires dites domestiques, concerne les conditions d'exécution, de ce qu'un lord britannique portant convenable perruque, nommerait, avec la considération qui sied à tel sujet, un « breakfast agreement ».

En l'espèce et en le ton, le litige et les motifs envisagent l'accord pris, dès début de location, entre une Dame Antoinette F., propriétaire, et un sieur Pierre M, locataire, s'agissant du petit déjeuner.

« *Non mais qu'est-ce qu'il vous arrive… ? Depuis plus d'un mois votre appétit semble avoir redoublé… Non seulement vous mangez la demi baguette et quelques biscottes que je mets sur la table, mais vous détruisez à la vitesse grand V ma réserve de confitures… J'en fais pour aller jusqu'au mois de mai et là, au train ou vous y allez, il n'y aura plus rien d'ici fin février On ne peut pas continuer comme ça…!* »

À la fois accusé, partie si vile, et avocaillon, j'en appelle à toute ma mauvaise foi :

« *Il est vrai qu'avec cet abaissement de température, je ressens le besoin de manger plus et puis vos confitures sont tellement bonnes…* »

La plaignante n'est pas distraite par mes billevesées :

«*…et le café, c'est pareil, j'en fais pour deux personnes, et le matin la casserole est vide…* ».

Je sombre alors dans le dilatoire et le hors propos :

« *Le café, je le laisse sur feu doux pour ne pas qu'il refroidisse et il doit s'évaporer…. Quant aux pots de confitures ce sont vraiment des petits modèles… et puis, maintenant, nous sommes deux… Avez-vous bien calculé… et puis, vous avez eu des enfants, vous savez ce que c'est…* »

L'accusation tient bon et puise dans le langage pour me faire plier le genou :

« *Arrêtez vos coquecigrues et autres sornettes, qui n'ont aucune chance de me convaincre. Quant à mes enfants, ils n'ont rien à voir dans cette affaire, laissez les tranquilles !* »

Dans une ultime tentative, je tente un apaisement par accord économique :

« *Je peux régler ce que je vous dois, j'irais acheter les pots de confitures qui manquent… et puis augmentez le montant du forfait mensuel…* »

Drapé dans sa dignité, l'ordre bourgeois, présentement doté d'intelligence, de raison, mais aussi de détermination, dépose alors ses conclusions :

« *Non, je suis désolée, mais le mieux c'est de mettre fin à notre arrangement… Avouez que vous en avez pris un peu à votre aise… alors, après le premier janvier, vous prendrez d'autres dispositions pour votre petit déjeuner…* »

La sanction est tombée. Le tribunal et la plaignante, observant une unité parfaite, se retirent dans la salle à manger. Antoinette, apaisée bien que constatant à nouveau son manque de pots, ferme le confiturier. Je monte dans ma chambre. Seul, Pompom, chat européen de ma proprio, matou matois

et partisan, en les circonstances faisant fonction de greffier, dépassant d'un regard magnétique l'événement et l'heur du monde, reste finaliser les minutes du jugement.

Madame François, pas du tout méchante femme, n'a pas de rancune et moi je comprends que j'ai un peu dépassé les bornes. Au retour de son absence de début d'année — quelques jours passés avec ses enfants et petits-enfants — nous échangeons paisiblement nos bons vœux. Sans s'appesantir sur son sort, ma propriétaire m'informe que sa vésicule la fait de plus en plus souffrir et qu'elle doit désormais boire du thé… J'en suis pour l'instant réduit à prendre chaque jour mon p'tit noir dans un de ces modestes troquets de banlieue ou la matinale petite tasse de café et le croissant de la veille ont un goût de misère bien français.

Puis le printemps revient et les premières fleurs du cerisier redonnent à tous, consciemment ou non, de la joie et du cœur à l'ouvrage. Au soir d'une très belle journée, Madame François, quelque peu excitée, m'interpelle, usant de son registre habituel :

« *Ah, dites donc, il m'arrive quelque chose de pas banal… Vous savez que je suis agnostique et plutôt rationaliste… Eh bien ce qui m'arrive me laisse sur mon derrière…* »

« *Sur votre séant… ?* »

« *Oui, sur le cul, si vous préférez que je sois vulgaire… ! Mais là n'est pas l'essentiel… Figurez-vous que ma belle-fille a consulté une voyante et qu'elle a été tellement bouleversée par les révélations de la pythonisse qu'elle m'a convaincue de consulter moi-même… Et aujourd'hui j'ai reçu une lettre qui m'a stupéfaite par l'exactitude de ses déclarations…* »

Et, la gestionnaire réapparaissant :

«*… et en plus, ce ne peut être une escroquerie, puisque j'ai quatre pages rédigées contre l'envoi de dix timbres… je ne vais pas vous les faire lire, mais tant en ce qui concerne mon mari, moi et mes enfants, il y a des choses que je suis seule à connaître… et comme je n'ai eu aucune relation avec cette personne, cela ne peut pas être de la transmission de pensée… je trouve donc ça surprenant… »*

Elle marque un temps, puis conclut :

« *J'en suis à me demander, si pour vous, plus jeune, elle serait capable de prédire votre avenir… Vous ne seriez pas d'accord pour essayer,… pour dix timbres, ça ne vaut pas le coup se s'en passer… ?* »

Semblablement appâté, je n'ai pas résisté et ai donné suite. Et la vieille dame, voyante, de la rue Saint-Aspais, à Melun, m'a envoyé quatre pages d'une noble écriture révélant à l'analyse, simplicité, altruisme et grande bonté. L'essentiel était écrit, sans date, mais avec des repères quant au déroulement de ma vie. En lisant une phrase, j'ai pensé à l'épreuve de la tuberculose :

« *Très bonne situation à l'avenir, mais il vous faudra beaucoup de persévérance et de volonté pour vaincre les embûches tout au long de votre vie. Plus tard, nombreux voyages vers des pays très lointains…* »

J'informe Madame François de certaines des annonces de la lettre. Mon interlocutrice est de nouveau excitée et, ayant en tête nos « voyances » respectives, ébranlée, n'arrête pas de répéter que c'est incroyable, que c'est faramineux et… que, ce n'est pas banal !

Je lui propose de prendre rendez-vous avec la voyante, mais j'essuie un très ferme refus de la rationaliste :

« *Ah ! Non alors, je ne tiens pas à savoir précisément ce qui va m'arriver dans les dix ans à venir…*»

L'été 1957 est arrivé. Un soir, nous avons ouvert la discussion sur l'athéisme, l'agnosticisme et les croyances. Nous passons rapidement sur l'option de l'athéisme dont la conception du refus ou de la négation de toute croyance en quelque divinité que ce soit varient, selon les auteurs et les époques.

Concernant l'agnosticisme appelé aussi pensée de l'interrogation, j'interroge ma propriétaire. Après réflexion, Madame François me répond :

« *L'agnostique est avant tout un sceptique honnête, qui affirme qu'il n'existe pas de preuve, comment dire absolue, définitive, en faveur de l'existence ou de l'inexistence du divin. En conséquence l'agnostique, comme moi n'accorde aucune valeur aux religions et à leurs institutions. Ces dernières ne sont d'ailleurs que des constructions sociales chargées d'assurer une forme d'ordre et de cohésion dans les sociétés humaines…* »

En ma qualité prétendue de chrétien, je lui confesse volontiers que le scepticisme est, de fait, épisodiquement présent chez nombre de chrétiens à la foi inégale dans la conviction et/ou dans le temps. Je lui indique préférer m'interroger sur l'existence ou non d'une intelligence supérieure et m'étonne que, sur ce point, les agnostiques refusent de se prononcer. Je soutiens alors une thèse selon laquelle, que l'on suive la voie scientifique ou plus simplement son intuition, on est conduit, s'agissant de la création du monde ou de l'évolution des espèces, à admettre l'existence d'une énergie qui, dans ses modes d'expression obéit à des lois et, à terme, recherche une destination… J'ajoute que la musique est pour moi une forme d'énergie qui élève l'âme, transcende l'individu et l'invite à recevoir le sentiment de l'infini et du sacré… Madame François m'accorde que ma plaidoirie est agréable à entendre, mais qu'elle n'est pas de force à la convaincre.

« *Alors pour vous, comme pour Pierre Dac, il n'est qu'une seule certitude, la certitude du doute…* »

« *Vous savez qu'il était franc-maçon au Grand Orient ?* »

« *Un franc-maçon libre dans une loge libre… Mais la boutade de Pierre Dac ne résume pas la philosophie maçonnique, qui, sur le sujet qui nous intéresse, laisse ses membres libres de leur choix…* »

L'allusion à l'humoriste et à la franc-maçonnerie mit fin à notre échange. Les discussions avec Madame François m'intéressaient beaucoup. Sa grande liberté de pensée me convenait. Hélas, la bouteille de Marsala ne quittait jamais le buffet de la salle à manger ! Au fil du second semestre, nos entretiens deviennent moins nombreux. Désormais fiancé, je sors tous les week-ends et je suis souvent invité à dîner par mes futurs beaux-parents. Annie, ma future épouse, a la gentillesse de me préparer un thermos de café chaque matin, et la 4 CV abrite nos petits déjeuners. Pourtant quand Madame François s'absente, je continue de monter au second étage et de faire de rapides visites à la bibliothèque de son défunt mari.

En septembre je reçois une amicale carte de Split. Et les derniers mois passent rapidement, trop rapidement d'ailleurs, comme toutes les périodes heureuses. Antoinette François se plaint de plus en plus de sa vésicule dont l'état inflammatoire et les crises persistent. Son spécialiste lui donne des antibiotiques pour éviter tout risque d'infection. Je comprends de plus en plus qu'elle a un problème important avec sa maladie… et peut-être avec son spécialiste.

Puis vient la date de mon mariage et l'heure de quitter l'endroit où je vis depuis trente-huit mois. Au moment de quitter Madame François, je ressens, une fois de plus la douleur du temps qui passe et les souvenirs me serrent un peu la gorge. Je veux dire tant de choses mais ne peux qu'émettre un aimable au revoir.

Madame François, émue elle aussi, racle sa gorge avant de me souhaiter bonne chance. Après avoir attendu que je referme la grille de son portail, débridant alors, pour la première fois sa pudeur, elle m'adresse un geste amical et ajoute solennellement, d'une voie paisible, mais forte et résolue :

« *Pierre, vous réussirez votre vie, j'en suis sûre… Tenez-moi au courant. À bientôt…* »

Je fais semblant d'être fort, monte rapidement dans ma quatre-chevaux Renault, démarre à toute allure… et, le cœur serré, quitte pour toujours, la maison ou j'ai vécu tant d'agréables moments et cette chambre coquette, ou j'ai connu, un dimanche d'été mil neuf cent cinquante-six, et sans jamais oser l'avouer à Madame François, un inoubliable immense bonheur, en compagnie de ma de ma future épouse. Madame François fut présente, en compagnie de tous les copains, et du chef de division Jean Bavoux, à la cérémonie religieuse de mon mariage, en l'église d'Orly.

Après mon mariage, fin 1957, j'ai quitté Orly pour un appartement acheté, quelques mois plus tôt, à Choisy-le-Roi, mais je suis resté en relation, il est vrai espacée, avec Madame François. C'est seulement deux ans plus tard, après achat de notre salle à manger, que mon épouse et moi l'avons invité à venir déjeuner. Elle sembla prendre plaisir à cette visite et nous invita à son tour, deux mois après. Ainsi s'installât une relation agréable, durant laquelle madame François s'intéressait à ma carrière, complimentait mon épouse sur la tenue de l'appartement, et nous félicitait sur notre choix d'être propriétaire plutôt que locataire. Nos fortes contraintes financières, qu'elle considérait comme normales, lui rappelaient le temps où, jeune mariée, elle avait, avec son époux, fait construire le pavillon d'Orly, en empruntant sur un long terme. Ainsi, au fil des mois, une relation cordiale, s'établissait progressivement en amitié. Un jour, à son joli bouquet de fleurs, elle ajouta un pot de confitures. Coquine, me le remettant, avec un petit enrouement d'émotion dans la voix, elle déclara que ça me rappellerait le bon temps. Gardant la main, elle raconta à mon épouse, mon attitude de prédateur de pots de confitures…

Un jour d'hiver mille neuf cent soixante-quatre, alors qu'elle était inhumée depuis plusieurs jours, j'appris par une relation d'Orly, que Madame Antoinette François n'était plus. Je fus très contrarié de ne pas avoir été à la cérémonie de son départ. Durant quelques jours, j'eus aussi du chagrin, sentiment qui retint de la période vécue auprès de madame François, le souvenir d'une personne attachante, à la personnalité certes affirmée, mais qui avait accompagnée, de façon intelligente et utile, pendant plus de trois ans, mon retour de sanatorium et le début de ma vie d'adulte. Et, ce temps, regrettée et chère Madame François, j'en porte témoignage ici, n'avait jamais été banal…

Joël Le Somptier, employé administratif, artiste peintre et.. voyant Orly-nord/Savigny-sur-Orge.. (Janvier 1955).

Suite à mon séjour sanitaire — et pour cette raison, affecté au service préparation de l'activité « grandes visites » des appareils Lockheed L.749 (Constellation), sis dans le même hangar que celui ou j'ai travaillé, comme mécanicien, avant ma maladie — j'ai repris mon activité début octobre 1954. Placés sous l'autorité du chef de service, opèrent, un agent d'ordonnancement chargé d'établir le planning des visites, quatre préparateurs chargés d'identifier les besoins (référence des matériels « standard » et « spécifiques »), un agent chargé du suivi des kits de modifications, et deux employés administratifs. J'y tiens un poste de préparateur.

L'homme — dont la chevelure abondante, naturellement bouclée et désormais blanchie, offre comme un bouquet argenté — au centre du bureau de la Préparation des Grandes Visites des Constellation, d'origine normande, approche la soixantaine. Un front haut, portant nombreuses et profondes rides, deux yeux bleu clair, légèrement en amande, surmontés d'épais sourcils, avec ce qu'il convient de gaîté et de malice dans le regard, pour prendre l'avantage sur une modeste paire de lunettes, à la monture rouge clair, curieusement posée sur le nez, légèrement en trompette, d'un visage blanc rosé. D'une hauteur approchant le mètre soixante-quinze, avec un torse demeuré puissant comportant de larges épaules, le personnage porte costume et gilet, d'un prêt-à-porter de bonne facture — d'un tissu de qualité, mais tant lustré par les multiples remises en forme ménagères — évoquant certainement ce qui fut, précédemment, une période plus faste. Un embonpoint stomacal et une taille, avec l'âge, épaissie sollicitent fort les habits désormais en tension, et les efforts méritoires des boutons du gilet. La veste du vieux costume portée ouverte en toutes circonstances, achève de témoigner de cette contrainte par corps.

Joël Le Somptier — en son temps, artiste peintre et membre de ce que l'on pourrait appeler le deuxième cercle de la bohème, marié depuis une douzaine d'années, à une jeune dame plus jeune que lui de quelques vingt-cinq ans dont il a eu cinq enfants — tient depuis un peu plus de huit ans, un poste d'employé administratif contractuel, à Air France. Sa présente condition, extrêmement modeste, les importantes responsabilités familiales prises certes sur le tard, mais avec honnêteté et volonté, et les systématiques difficultés mensuelles qui découlent de cette situation, n'altèrent pas, chez lui, une journalière joie de vivre. On observe cependant, l'achat, à rythme toujours hebdomadaire des tickets de cantine nécessaires à ses repas de midi.

Sa large participation aux échanges du groupe est naturelle et d'autant plus appréciée que ses nombreuses connaissances artistiques et historiques — dispensées, sans aucune ostentation et accompagnées de beaucoup d'humour — sont nombreuses et témoignent d'un très bon niveau culturel. Et lors des pots d'arrosages — célébrant avancements, départs en retraite, congés, ou événements familiaux favorables — qui sont très nombreux à cette époque, il n'est pas rare de le voir faire preuve d'enjouement, voire de l'entendre pousser une chanson de corps de garde, en marquant, il est vrai, une certaine préférence pour le cordonnier Pamphile… Mais lors de la dernière semaine du mois ou dès que la santé de son épouse ou de l'un de ses enfants en bas-âge est en jeu, fragile, « notre vieux » père Le Somptier devient soudain triste, silencieux, parce que muet d'inquiétude. Ces jours-là, nous efforçant, en un premier temps de respecter son silence, plus ou moins maladroitement, nous tentons ensuite de l'aider. Alors, touché par l'attention ou le geste pouvant aller jusqu'à une petite quête, l'ancien, sensible à notre attitude retrouve, peu à peu, confiance et poursuit d'une fort belle écriture, la rédaction des bons roses, d'opérations supplémentaires, correspondant aux travaux découverts par les contrôleurs.

En finale, seul vient en discussion l'espoir qu'il nourrit, de voir son contrat prolongé au-delà de la soixantaine réglementaire, afin d'offrir, aussi longtemps que possible, à sa nombreuse famille le bénéfice d'un maigre salaire et, ultérieurement, celui d'une bien maigre retraite. Et, chacun, dans son

for intérieur, souhaite bien sûr que l'intéressé soit prolongé, jusqu'à atteindre les quinze années de cotisations nécessaires, pour prétendre à ses modestes droits.

Au gré des multiples conversations du groupe, entretenues au retour de la cantine de midi, un jour survient, par hasard, le sujet de la voyance. Chacun y va de son commentaire, énonçant selon son analyse ou expérience personnelle, qui son scepticisme profond, qui sa crédulité nuancée. Curieux, n'ayant aucune expérience et aucun avis précis sur le sujet, je note pourtant avec attention les avis des uns et des autres, appréciant autant les arguments des convaincus, qu'observant les sourires narquois et les haussements d'épaules de ceux, plus nombreux à qui on ne la fait pas… de ceux qui, esprits réputés forts, trouvaient que ce prétendu art divinatoire n'était que de la foutaise. Observateur des réactions et intéressé par le sujet, il ne m'échappe, que pendant toute la durée de ce long échange, Joël Le Somptier est, très exceptionnellement, demeuré coi. Coi, ne signifiant pas obligatoirement neutre, il n'en faut pas plus, connaissant les petites ficelles de l'ancien, pour que ma curiosité se mobilise et s'aiguise…

Je n'étais cependant pas le seul à avoir noté cette retenue, de l'ancien, demeuré très en retrait de la discussion. Quelques jours plus tard, profitant d'une absence du bureau de notre artiste, Jean Bouat, préparateur des matériels électroniques, esprit futé et également très observateur, s'approche de moi, prétendant prendre mon avis sur ma nouvelle activité. La conversation se nourrit alors de quelques échanges et banalités avant que Jean Bouat, l'œil brillant, en arrive au fait.

« *Dis donc jeune, que penses-tu du silence du père Le Somptier qui, la semaine dernière, n'a pas dit un mot lors de la discussion sur la voyance… ?* »

« *J'ai effectivement noté sa discrétion sur le sujet. Oh ! il a bien le droit de ne trouver aucun intérêt au sujet, sans vouloir le dire…* »

« *Tout à fait, sauf qu'en se taisant, il nous a fait une petite cachotterie le vieux…* »

« *Ah ! Il a goûté au truc… Il a déjà consulté… et ne veut pas l'avouer ?* »

Et Jean Bouat, esquissant un sourire malicieux et s'assurant du regard qu'il peut continuer, d'ajouter :

« *Mieux qu'ça…, on dit qu'il est voyant, ce vieux malin… !* »

Je stoppe immédiatement mes occupations et propose alors à mon collègue de faire un tour en marchant dans l'atelier pour qu'il m'en dise un peu plus, afin d'approfondir sa déclaration et de satisfaire ma curiosité. Je suis alors destinataire d'un récit époustouflant et d'une scène assez détaillée, à laquelle mon très disert collègue n'a pas assisté, mais qui lui a été rapportée, dit-il par un agent de maîtrise digne de foi et témoin de la scène. Ainsi m'est décrite l'essentiel de la consultation — réputée avoir été donnée par le père Le Somptier — insistant, y compris par une mimique significative, sur le moment assez stupéfiant relatant, un semble-t-il passage en catalepsie du prétendu « voyant ».

Aucun autre détail, aucune autre indiscrétion ne me sera confiée, ce qui à mes yeux honore mon informateur, lequel me confirme cependant, que le consultant prétendait avoir, à sa propre surprise, pu vérifier l'exactitude des prédictions « du vieux bonhomme ». Il excite enfin ma curiosité, en me suggérant de trouver une astuce afin d'être en mesure d'amener « notre père » Le Somptier à s'ouvrir à moi de la question.

Le contenu du récit m'avait intéressé et avait enflammé mon imagination. Tout en effectuant mes tâches journalières, je lorgnai de temps à autre vers l'ancien, lui prêtant de plus en plus de savoir et

de dons acquis au cours de son précédent parcours artistique. Le moment favorable se présenta la semaine suivante, à l'occasion des élections professionnelles. Ce jour-là, afin que tous ne partent pas voter et ne s'absentent en même temps du bureau, je propose d'assurer la permanence au travail avec Monsieur Le Somptier, en décalant notre vote. Alors que nous nous retrouvons tous les deux, seuls au bureau, je m'avance vers le vieil homme qui écrit, tout en sifflotant doucement :

« *Est-ce que je peux vous demander de m'expliquer le sens d'un mot, plus précisément du mot occultisme, Monsieur Le Somptier… ?* »

« A*h ! Voilà une curieuse question. Mais pour vous répondre simplement, je dirais que c'est ce qui relève de ce que l'on appelle le paranormal, les sciences occultes ou, pour être plus simple et plus précis : l'alchimie, l'astrologie, la divination, la voyance comme on dit… »*

Il vient de prononcer le mot que j'attends depuis le début de l'entretien, mais je me demande bien comment je vais bien pouvoir accrocher sur ce terme sans déclencher sa méfiance. Peu inspiré dans ma stratégie, un peu faux jeton, je me laisse aller à une pratique allusive :

« *Ah ! Oui, la voyance, c'était récemment un sujet de discussion. Je suis, personnellement, incapable de dire si ça existe réellement… Et pourtant, je voudrais bien savoir…* »

L'ancien marque un temps d'arrêt, hésitant sans doute quant à comprendre ce que j'aimerais savoir. Puis, il pose ses lunettes, les nettoie lentement avec le coin de son mouchoir. Il semble vouloir m'entendre aller plus loin, tandis que je suis de plus en plus désireux d'aboutir… Je me lance une dernière fois :

« *C'est vrai que si je connaissais un voyant, j'irais volontiers le consulter… dans la situation où je suis,… d'ancien tuberculeux… reclassé pour l'instant en préparateur, je me fais bien du souci concernant mon avenir, que ce soit sur le plan santé…ou sur le plan carrière…*

Monsieur Le Somptier remet ses lunettes et appuie ses deux bras sur le bureau. Il semble méditer quelques instants. Soudain, il respire profondément, et tourne vers moi un visage grave, me fixant plusieurs secondes avant de parler à nouveau :

« *Jeune homme, vous m'êtes sympathique, mais le sujet que vous abordez n'est pas anodin. Je comprends vos interrogations et tout ce qui peut vous soucier après l'épreuve qui a été la vôtre… Mais, interroger son avenir n'est pas sans risque. Imaginez que vous trouviez enfin quelqu'un qui ait, le cas échéant, un peu de capacité à vous répondre, comment allez-vous réagir si les informations qu'il vous délivre ne vous conviennent pas ? C'est délicat pour les deux parties, vous savez… et moi, j'ai assez de soucis comme ça ! »*

Suite à cette déclaration précise, je demeure muet, et tente de réfléchir. Mon interlocuteur, marque également un temps d'arrêt, semblant poursuivre une réflexion devenue silencieuse. Soudain, se ravisant, il se tourne vers moi, et après avoir mis ses lunettes en sautoir, m'interroge de ses deux yeux plissés avant de me lancer, un peu vivement :

« *Dites donc, toute cette discussion ne viendrait-elle pas de quelque chose que vous auriez entendu dire… »*

Je ne réponds pas, passant discrètement sur la défensive. Mon interlocuteur poursuit :

«*… je veux dire, entendu à mon sujet… ? »*

Penaud de voir mon manège découvert, je balbutie ce qui veut ressembler à une réponse :

« *C'est un peu ça, certains disent que… que vous avez un don… »*

L'ancien prend son temps, réfléchit avant de répondre. Puis, il poursuit, mais un ton plus bas :

« *Un don…, je ne sais pas, mais une aptitude peut-être… que, sachez-le, je redoute toujours un peu d'ailleurs… mais puisque vous semblez si fortement demandeur, je vous inviterai à la maison, et là on verra ce que je peux faire… »*

Puis, sortant un calepin de sa poche, l'ancien consulte un petit calendrier. Après quelques secondes de réflexion, il précise soudain :

« *Tenez, pas ce samedi-là, mais le samedi d'après si ça vous va, on essaiera d'examiner votre cas, vous viendrez chez moi à Savigny-sur-Orge… Arrivez entre neuf heures quarante-cinq et dix heures. Tenez, voilà l'adresse. Et, motus, je compte sur votre discrétion…* »

Un peu abasourdi de la rapidité d'aboutissement de mon manège, mais satisfait d'avoir obtenu sans trop d'effort, cet inespéré rendez-vous, je me confonds en vifs remerciements. Quelques mots seulement, lâchés à voix basse, me répondent. À l'apparition d'un collègue de retour au bureau, en vieux comédien habile, le père Le Somptier, écarte son siège, se lève, reprend un verbe haut et s'exclame :

« *Ah! les voilà qui reviennent… Alors, on va pouvoir aller voter et déjeuner à notre tour… Allez jeune homme, ne perdons pas de temps, on y va… »*

* * *

Ce matin froid de fin janvier, dans une rue triste d'une banlieue encore endormie, je rejoins, à l'heure demandée, un petit pavillon ancien, aux murs gris. Joël Le Somptier m'ouvre la porte sans tarder. Dans la pièce à vivre je découvre, offert comme un tableau de Renoir, son épouse encore jeune, jolie, au regard empreint d'une grande douceur et ses quatre enfants aux longs cheveux bouclés surmontant de beaux et souriants visages aux joues roses, éclairés, pour trois d'entre eux, des superbes yeux marron de leur mère. Seul, le plus âgé des présents, avec la forme de son visage, ses yeux bleus, et ses épaules déjà bien affirmées, annoncent la très forte ressemblance paternelle.

Lors d'une aimable présentation, on m'indique que l'aîné de la fratrie est à l'école. Je suis, à la fois, ravi de découvrir cette harmonieuse scène et honteux de ne pas avoir songé à acheter quelques friandises pour ces enfants. Devant ce spectacle familial, très admiratif et demeure quelques instants silencieux. Une peinture naïve, certainement réalisée par l'artiste peintre Le Somptier, attire mon regard mais, trop préoccupé et curieux de la suite et incorrect, je ne pose aucune question.

L'ancien m'entraîne alors vers la cuisine, pièce ou, semble-t-il, va se dérouler « l'opération ». Monsieur Le Somptier m'invite à m'asseoir, d'un côté de la modeste table, face à lui, et m'informe sans attendre :

« *Jeune homme, vous allez assister à une expérience qui vous semblera curieuse voire bizarre, et ce quel que soit votre appétit pour l'ésotérisme. Vous devrez prendre du recul pour juger. Si j'ai bien compris, vous avez deux sujets de préoccupation, votre santé d'abord et ensuite votre devenir professionnel. Je vais donc m'efforcer de répondre à deux questions que vous me devrez reformuler précisément, et en quelques mots, quand je vous ferai signe du doigt, environ deux à trois minutes après mon début de concentration. Ne soyez pas effrayé par le masque que prendra mon visage. Sachez enfin, que je n'aurai aucun souvenir des réponses faites et qui répondront, ou non, à vos préoccupations. Il sera donc inutile, à mon retour à la « normale », de me questionner pour tenter d'obtenir telle précision ou tel éclaircissement. Nous sommes bien d'accord… ?* »

Un peu embarrassé, la bouche rendue sèche par la tension progressive créée par le sourd et précis monologue de l'ancien, et quelque peu ému par la soudaine atmosphère, je balbutie une réponse que je confirme d'un acquiescement de la tête. Mon interlocuteur pose alors ses lunettes, me regarde quelques instants, m'indique d'un mot qu'il débute sa concentration et ferme les yeux. Un silence total s'est installé dans la maison. Curieux, un peu inquiet et figé sur ma chaise, j'observe mon vis-à-

vis. Ses mains sont demeurées à plat sur la table. Le visage s'apaise puis devient plus blanc, presque cireux. La respiration se fait moins profonde, plus saccadée. Les yeux s'ouvrent et fixent un point imaginaire. Le visage semble soudain être sous l'épreuve d'une immense tension.

Moins de trois minutes se sont écoulées quand je formule mes questions. Un silence, long d'une dizaine de secondes, s'écoule, puis, d'une voix sourde cependant audible, Monsieur Le Somptier, le visage las et le buste penché vers la table, s'adresse à moi :

« *Votre santé va se consolider. Vous ne serez plus jamais tuberculeux… Votre carrière… pas facile, une ouverture bientôt… changements successifs, progressions successives, et en finale, vous ferez aussi bien que monsieur Boehler, notre grand chef actuel… !* »

Puis plus rien… et mon sobre « voyant » qui semble assoupi, se redresse très progressivement, déplie lentement ses bras, retrouve son rythme respiratoire normal et me regarde à nouveau comme si nous n'avions jamais cessé de converser. Tout est terminé.

« *Alors, jeune homme, êtes-vous satisfait de ce que je vous ai dit… ?* »

Je demeure silencieux, très satisfait de cette annonce mais déçue par son inattendue brièveté. Je suis tout à la fois interloqué, pantois, crédule et dubitatif…

Puis, je rapporte, à monsieur Le Somptier sa « prédiction », qu'il est censé ne pas avoir retenu. Il semble soulagé par les aspects positifs de sa réponse concernant mes demandes et ajoute, très gentiment être bien content pour moi, principalement en ce qu'il appelle son pronostic concernant ma santé. Il me conseille cependant de ne retenir, par-dessus-tout, de cet entretien, qu'une seule chose : la certitude d'un avenir favorable, moyennant cependant efforts soutenus de ma part…

Mais le père Le Somptier ne souhaite pas prolonger l'entretien plus avant. Il va tout de même me confier ressentir une certaine fatigue comme après chaque expérience semblable. En sus, il m'indique qu'il doit aller faire les courses au marché. Il m'accompagne dans la salle de séjour, où, presque gêné, je salue son épouse et ses enfants, et le remercie une dernière fois avant de partir. Il ajoute un dernier mot :

« *Pas un mot au bureau, s'il vous plaît… Ils en feraient des gorges chaudes… vous savez bien…* »

J'acquiesce. Les enfants et la maman sourient gentiment

Sur mon scooter, alors que j'atteins Juvisy, j'ai bien du mal à reprendre mes esprits et à me faire une opinion objective sur ce qui vient d'avoir lieu. Au crédit de l'ancien, je mets la gratuité de l'entretien, la sobriété de son expression et l'absence de motif à se moquer de moi. À son débit, je retiens le caractère général de sa courte déclaration et l'objectif éventuel, de me rassurer pour me donner confiance en l'avenir. Je décide de prendre du recul, de réexaminer l'affaire plus tard, mais au plus profond de moi, je suis réjoui de ce que m'a « révélé » l'ancien.

Il est midi passé de quelques minutes. C'est donc souriant et légèrement émoustillé que je me dirige vers la première aérogare d'Orly ou stationnent fièrement deux Constels et un Douglas DC4, puis vers la cantine du personnel d'Air France pour y rejoindre Louis Raynal et Jean-Marie Ricaud qui ne vont pas manquer d'arriver pour déjeuner. Durant le repas, tout en ne manquant pas d'apprécier à leur juste valeur le contenu des uniformes des hôtesses d'accueil, les trois anciens apprentis que nous sommes, et qui, à cette époque occupent, chacun, une chambre en location dans le village d'Orly, évoquent les événements de la semaine écoulée. Raynal qui, comme moi, habite le parc d'Orly, relève, en bon observateur, que mon scooter n'était plus devant le pavillon de ma logeuse, ce matin à dix heures.

« *Ou étais-tu de si bonne heure pour un samedi… ? Et tu as l'air si satisfait… il n'y aurait pas une histoire de nana derrière tout ça… ?* »

Après avoir échangé un sourire avec eux, je reprends le masque sérieux, retrouve un ton laconique et leur raconte ce qui a eu lieu, en fait, la veille au soir :

« *Rien de tout ça les gars, j'avais simplement un rendez-vous d'affaire, avec un sergent de l'armée américaine, qui partait à Bruxelles en fin de matinée… Mais au lieu de me proposer des cigarettes ou des cigares comme d'habitude, il m'a présenté des sous-vêtements d'homme en nylon,… et en couleur s'il vous plaît. Alors, j'ai refusé, mais ça m'a fait marrer… Ils sont prêts à tout fourguer ces Ricains pour avoir du blé et aller faire la fête à Paris…* ».

Ricaud m'indique qu'il lui faudrait une cartouche de Pall Mall. Raynal précise qu'il préfère les Craven, plus *chicos* avec leur bout en liège…

« *Les gars, vous me parlez de cigarettes anglaises, avec les Américains on ne peut avoir que des Camel et des Lucky strike… et pour les cigares, les petits, ce sont les Robert Burns et les gros, les King Edward… vu l'arbre en boule… ?* »

Ce dégagement opéré, la matinée passée en compagnie du « voyant » Le Somptier , reprend possession de mon esprit. Je reste cependant en compagnie de mes deux copains, pour prendre un café… et reluquer le voisinage.

« *Tu as vu cette fille. Woua, elle est jolie… quelle superbe paire de roberts elle a… !* »

« *Va falloir passer navigant les mecs, car elle ne sort qu'avec les Commandants de bord…* »

« *Tu crois que ça pourrait justifier de passer le concours pour être mécano nav… ?*»

« *Il a dit Commandant de bord… pas mécanicien navigant… Alors, on laisse tomber… !* »

Afin de conserver le souvenir exact des prédictions de l'ancien, dès retour dans ma chambre d'Orly, je prends des notes que je me promets de conserver soigneusement. Vais-je parler de tout cela avec Antoinette François… ? Le soir venu, sur la base des sobres prédictions de Joël Le Somptier, je tente d'imaginer mon destin…

* * *

Monsieur Le Somptier, certainement avec l'aide de Willy Boehler et des services sociaux, a été, à la satisfaction de tous, prolongé. Avec l'organisation nouvelle, séparant grand entretien et petit entretien des avions, nous n'appartenons plus au même organisme. En compagnie de ma récente épouse, le rencontrant début mille neuf cent cinquante-huit, devant le bâtiment de commandement, je le salue avec plaisir.

Au reçu de ses compliments, je lui rétorque malicieusement qu'il n'avait même pas prévu mon mariage ! L'ancien, qui ne saurait être démonté par semblable répartie, l'œil plissé cependant demeuré vif, reprend immédiatement l'initiative :

« *Jeune homme, il eut suffi que vous me le demandiez, or à l'époque, vous ne m'avez posé que deux questions, n'est-ce-pas… ?* »

Puis, sur un ton plus sérieux :

« *J'ai appris que vous êtes en poste catégorie maîtrise, bon début, bravo… ça va également dans le sens de mes prévisions… !* »

Malgré un léger déhanchement venu avec le poids, et des rides qui se sont accentuées avec le temps et les soucis, qui demeurent, l'employé administratif Joël le Somptier, avec ses cheveux blancs frisés, son œil coquin et son élégance d'esprit, conserve une certaine classe.

Willy Boelher, l'œil du maître et l'intelligence du chef. Orly-nord (avril 1955).

Début 1955, avec le regroupement à Orly, des activités d'Air France d'Orly et du Bourget, le Centre de révision d'Orly, le Centre du matériel d'Orly, et le Centre de révision du Bourget, vont constituer la Direction du Matériel, qui sera placée sous le commandement du Jacques Scherer, Ingénieur ENSA — école plus communément appelée Sup d'Aéro — précédemment Chef du Centre d'entretien d'Alger. Organisateur rigoureux et homme visionnaire J. Scherer va — tant aux plans de la structuration des unités et services, des méthodes et des procédures, qu'au plan des investissements — faire coïncider la spectaculaire évolution du transport aérien avec une véritable et totale modernisation de la fonction Matériel de la compagnie Air France. Cette organisation (cf annexe C) demeurera totalement en place durant trente années.

À la date du récit qui va suivre, la Division chargée du Petit Entretien (petites visites : bloc, T2, T1 et VJ, des avions L.749 et L.1049) placée sous le commandement de Willy Boelher, demeure abritée dans les hangars double tonneaux. (en attendant d'occuper, en 1956, le hangar double face N3, en cours de construction). La Division chargée du Grand Entretien des avions (grandes visites des L.749, L.1049, BR 763), placée sous le commandement de Jean Bavoux, ingénieur ESNA (Sup d'Aéro) et avocat, est installée dans le tout neuf hangar N2. La nouvelle organisation, s'accompagne de la nomination de tous les chefs d'unités et adjoints, et entraîne un certain nombre de mouvements de cadres, d'agents de maîtrise, de compagnons et agents, en particulier concernant les deux divisions en charge de l'entretien (PE, GE) avions. C'est ainsi que j'ai été muté du service Préparation de l'unité précédente des Grandes Visites Constellation commandée par Willy Boelher, au service Méthodes de la nouvelle Division Grandes Visites commandée par Jean Bavoux, assistée de Maurice Gruson (ENSAM), adjoint chargé de la production. L'unité ainsi constituée regroupe des effectifs d'Orly et du Bourget, l'encadrement originaire de ce dernier centre étant majoritaire. Le service des Méthodes qui comprend une quinzaine de personnes provenant majoritairement du Bourget, est dirigée par Lucien Duménil, déjà surnommé Dudu par ses troupes d'origine.

Alsacien d'origine, Ingénieur des Eaux et Forêts, Willy Boelher, (déjà évoqué dans « Au temps et autant des Constels ») était un homme de qualité qui conduisait son personnel avec une autorité naturelle, avec en plus l'art et la manière adaptés aux circonstances et surtout au destinataire d'un message… et ce récit témoigne de la méthode et de la façon du « vieux ».

La situation qui suit se déroule durant la période intermédiaire où je travaille depuis une quinzaine de jours pour mon nouvel organisme d'affectation commandé par M. Bavoux, alors qu'en attente de la notification de mutation du Service du personnel, je suis toujours affecté à mon précédent organisme, et placé sous l'autorité de M. Boelher.

Dans ce nouvel organisme de grand entretien, chacun a pu finalement trouver sa place, y compris, à l'intérieur du Bureau des Méthodes et en atelier. Ma convenable connaissance pratique du L.749 et ma modeste échelle de classement (6), revêtues d'une veste de travail blanche, ont fait de moi un « faisant fonction agent technique » au service de la chaîne L.749, dirigée par monsieur Vidaud, (père de notre copain de la promotion 48/51), homme juste, qui connaît bien le travail, méridional généreux et bienveillant, qui déteste « les papiers », les problèmes d'approvisionnement, et qui m'a « à la bonne », à proportion de ma réussite à lui résoudre toutes les difficultés rencontrées dans ces domaines.

Ce vendredi-là, en fin d'une journée ensoleillée d'un mois d'avril prometteur, j'ai rendez-vous, entre dix-sept heures trente et dix-huit heures, dans les baraquements de l'US Army, installés entre les hangars de la zone Nord et l'aérogare Sud, avec un américain originaire d'Alabama — soldat, hélas, con et raciste — qui, chaque fin de semaine vend, au premier acheteur qui se présente, des boites de cigares (Robt Burns et King Edward) et des cartouches de Lucky Strike. Après le coup de sonnette

de dix-sept heures vingt-cinq, sans attendre la sonnerie de dix-sept heures trente-cinq qui précède la validation du pointage, pressé, je saute sans attendre sur mon scooter. Pour effacer les suites administratives de ce départ avant l'heure, je devrai, dès lundi, solliciter de ma hiérarchie, la signature d'un bulletin de mouvement pour omission de pointage, et en cas de refus (la demande n'est pas toujours bien reçue…), j'aurai à subir une pénalité d'un quart d'heure sur ma feuille de paie. La récidive fait l'objet d'un avertissement écrit porté au dossier…

J'atteins le bâtiment de commandement (building) que je longe, ensuite je veille à respecter le stop avant de franchir le tarmac et me prépare à emprunter la route intérieure qui relie la Direction du Matériel aux autres directions opérationnelles (transport et opérations aériennes) et à l'ancienne aérogare.

Après avoir vérifié l'absence de circulation, je traverse le tarmac, observant trente kilomètres à l'heure. En face, venant d'Orly sud, une automobile arrive lentement… et marque l'arrêt avant de franchir le tarmac dans l'autre sens. À bord du véhicule, bien visible, bien voyant et imperturbable, le père Boelher… Le scooter fait une légère embardée, mais je continue ma route, mal à l'aise. Très mal à l'aise… Un peu déstabilisé en pensant à la suite, j'atteins, cinq cents mètres plus loin, le baraquement des G.Is. Une conversation avec l'amerloque, qui se libère après passage de son sergent qu'il déteste — un putain de nègue noir, qui a droit d'être dans l'US Army… ! — et l'achat de trois boites de cinquante Robert Bruns m'ont, sur le coup, fait oublier que je venais de croiser mon chef de division.

Lors du le trajet de retour, je suis toujours préoccupé. Durant le week-end, je constate que mes soucis demeurent. En fait, j'attends le lundi avec une grande appréhension.

* * *

En règle générale, j'aime bien arriver au travail un peu avant sept heures cinquante, heure officielle de prise d'horaire. Ce lundi, mon intuition me confirme que ce n'est pas une mauvaise idée… En effet, dès mon arrivée au bureau des Méthodes, j'aperçois posé sur la table qui m'est affecté, un feuillet portant l'écriture manuscrite de mon nouveau chef.

Monsieur Boelher a téléphoné, peu après votre départ.
Il veut que vous alliez le voir, dès votre arrivée lundi.
Signé : Duménil

Une forte bouffée de chaleur m'enveloppe. Dans peu de temps, je vais subir un ramonage en règle. Entre le hangar N2 et l'angle nord-ouest du hangar double tonneau, où, loge, au premier étage, le père Boelher, la distance me semble plus courte que d'habitude, mais beaucoup plus courte. Ma gamberge est passée en surchauffe, mais ma décision, de principe, est déjà arrêtée. Devant le vieux, pas question de louvoyer. Je reconnaîtrais les faits immédiatement…

Quand j'atteins les bureaux du premier étage, j'ai les guibolles en saucisses de Strasbourg, (normal Willy est alsacien). Gisèle, la secrétaire du patron est en train de s'installer. J'observe que la pièce du chef est éclairée. La bouche sèche et le coefficient de fouette largement hors tolérance, je salue Gisèle, et lui fait lire le papier…

Elle me fait signe d'entrer dans le bureau du chef…

« *Oui, entrez…* »

« *Bonjour M'sieur Boelhler… Vous m'avez demandé… ?* »

Le chef me paraît calme…en tous cas il n'est pas irrité… mais il ne se lève pas de son siège et ne me tend pas la main, contrairement aux fois précédentes.

« *Oui, p'tit, j'ai besoin de toi… pour me rechercher des informations…* »

« *À votre service m'sieur…, de quoi s'agit-il ?* »

Le vieux[22] continue de me la jouer plus que paisible alors que mon maillot de corps élève son taux d'humidité et que mes jambes réclament une chaise. Il fait semblant de relire un papier, semble réfléchir, note quelque chose, me regarde comme s'il allait prendre mon avis… prend un masque perplexe, puis, après avoir légèrement bougé son siège, s'adresse au livide :

« J'ai besoin d'avoir rapidement, un point exact, concernant l'exécution de la modification des ferrures de gouvernes de direction, sur la totalité de la flotte L.749… »

Je retrouve un peu de calme. Mes miches continuent légèrement de battre du tambour, mais devant ce biais technique, mon palpitant, progressivement, semble s'apaiser. De prime abord, l'affaire me paraît difficile, mais je préfère cette épreuve à un engueulo, voire une sanction ou pire, à la disparition de la confiance du vieux à mon égard.

« *Oui, m'sieur Boelhler, vous pouvez compter sur moi…* »

« *Bon, je compte sur toi. Alors ne perds pas de temps. Mets-toi au boulot tout de suite… »*

Ce tutoiement me rassure un peu. Je voudrais lui dire que je regrette de l'avoir déçu, d'autant qu'il a été chouette avec moi. Toujours assis, le père Boelher a déjà ouvert un autre dossier. Mi soulagé, mi préoccupé, j'évacue les lieux en lâchant un inaudible « *Au revoir, M'sieur…* ».

Rien qu'en prononçant le nom de mon chef de « mission », chacun comprend que l'heure n'est pas à la plaisanterie. Les portes s'ouvrent quasi automatiquement. Je partage ma matinée entre le bureau d'études du petit entretien Constellation et le gars Jean-Marie Thévenet, lequel s'occupe des modifications sur avions, lors des visites de grand entretien. Puis je glane des informations via les dossiers des GV plus ¼ RG déjà effectués sur la flotte, mais elles sont incomplètes puisqu'elles ne concernent que les avions dont les gouvernes ont été démontées, pour échange standard, durant les visites effectuées.

Je me rends ensuite au bureau d'études des Ateliers généraux et là, avec l'agent de maîtrise en charge des équipements (donc des gouvernes), dont l'organisme est gestionnaire, je trouve ce que je cherche. Un fichier à jour me précise avion après avion, gouverne par gouverne l'exacte situation. Je compare avec ce que j'ai déjà et ça colle…

Devant mon ébahissement et ma satisfaction, Évrard, coquetterie dans l'œil (il ressemble un peu à Alain Bauer, le criminologue) se marre doucement et n'hésite pas à me faire large part de sa conviction et de sa méthode dont, à juste titre, il est fier.

« *Tu vois, jeune, tout au début de cette modification importante, il y a deux ans, j'ai démarré le suivi d'exécution en atelier sur chaque gouverne et, simultanément j'ai enregistré, via les étiquettes vertes d'échange standard, les modifications sur avion. Je savais qu'un jour, ça servirait… Et aujourd'hui, c'est enfin le bonheur, puisque quelqu'un a besoin de ces infos…*

C'est toujours comme ça dans notre métier, il faut toujours penser à l'étape suivante ou au relais entre personnes ou entre service. En cas de changement, de départ d'une personne, un dossier concernant une modification doit être complètement à jour pour que ça continue, sans problème ou recherche trop longue… Personne n'est indispensable, mais le rôle de chacun est toujours utile… »

Je remercie chaleureusement mon sauveur et lui retourne un « *à charge de revanche* » qui semble bien lui convenir.

Je passe l'après-midi à pointer tous les éléments réunis et finalise l'ensemble dans un grand tableau sur une feuille de format A4 ou apparaissent tous les matricules des avions, avec, pour chaque

[22] surnom respectueux donné au célèbre et estimé Willy Boelher.

appareil, la position des gouvernes modifiées. Je n'oublie pas de remplir la toujours utile colonne destinée aux nécessaires observations.

Aux environs de seize heures, j'ai terminé. Je demande alors son avis à Pierre Anselme, agent de maîtrise, catégorie III depuis une demi-douzaine d'années. Après lecture du tableau et de mes observations, mon ancien prend un air entendu, me regarde un instant et me lâche son compliment :

« *Pas mal piné, pour un jeune chien…* »

Un temps d'arrêt, et il poursuit à l'aide de ses souvenirs militaires :

« *Jeune.., je pense qu'un peu poussé, tu feras un bon sous-officier…* »

Et, il éclate de rire… satisfait de son noble verdict et de l'ironie douteuse concernant, outre mon cas, l'armée et l'avancement… Rassuré, je place mes feuillets dans une chemise et je fonce à nouveau au bureau du Père Boelher livrer mon travail. Pendant le trajet, le tracassin resurgit à l'idée d'être devant le vieux…

Gisèle Bourot, la secrétaire, est seule. Son patron est réunion au building. Je lui montre la chemise et son contenu et lui demande de bien vouloir mettre le dossier en évidence sur le bureau du chef, de façon à ce qu'il constate que je n'ai pas tardé à donner suite à sa demande.

La jolie secrétaire m'offre, en sus de sa magnifique chevelure rousse, un grand sourire complice et m'assure que ce sera fait. Mon cœur bat à nouveau, mais ce n'est plus pour la même raison…

Le lendemain, en fin de matinée, je téléphone et me déplace à nouveau pour demander à la belle et sympathique Gisèle de m'informer de la réaction de monsieur Boelher. Décontractée, elle m'explique qu'il a consulté le dossier, qu'il n'a fait aucun commentaire et l'a rangé dans son bureau.

En riant, et au courant de mon questionnement et de mes craintes, avec un éclair de malice dans les yeux, elle ajoute qu'il a certainement voulu me donner une petite leçon, et qu'il m'a bien fait marcher…

« *Marcher, tu plaisantes Gisèle… Il m'a fait courir… S'il te plaît, fais lui comprendre que la leçon a porté ses fruits…* »

Gisèle continue de se marrer gentiment. Je regarde sa belle chevelure, j'observe, à la dérobée, son très beau corsage[23] qui pose de passionnantes questions au jeune que je suis… et regrette de ne pas avoir quatre ou cinq ans de plus…

* * *

Je n'ai revu Monsieur Boelher qu'un an plus tard. Je me préparais à aller saluer ma future épouse, au rez-de-chaussée du building. Il discutait alors avec Jean Bavoux, mon nouveau chef, devant l'entrée du bâtiment. Je les saluai respectueusement tous les deux. Puis,Jean Bavoux pénétra dans le building en compagnie d'une autre personne. Demeuré seul avec moi, Willy Boelher, souriant s'enquit, en quelques mots, de ma situation. Puis il me tendit sa main que j'ai serrée avec grand plaisir.

Willy Boelher, que je ne devais plus avoir l'occasion de revoir, décéda, bien avant l'âge, une dizaine d'années plus tard. Jean Maurin, alors en charge des études outillages de l'organisme de grand entretien, parrain de son enfant, fit une quête dont on dit le rendement exceptionnel. Les F.F ne furent pas seuls à regretter ce grand bonhomme.

[23] Emprunt au poète/écrivain Scarron, qui parlait ainsi de la belle poitrine de sa jeune épouse Françoise d'Aubigné, future Madame de Maintenon.

Jean Bavoux et le bureau des méthodes.

Orly-nord (1956/été 1958)

Depuis 1955, dans le cadre de la naissante direction du Matériel (D.M), les Grandes Visites (GV) de toutes les flottes Lockheed — L.749 (Constellation), L.1049 (Superconstellation), ultérieurement L.1649 (Superstarliner) — et de la flotte Bréguet — BréguetBr 753 dit Bréguet deux-ponts — constituent l'activité de Grand Entretien tous types avions (G.E ou heavy maintenance). Les appareils Douglas DC3 et DC4, qui opèrent à partir d'Alger, sont révisés au Centre de Toulouse Montaudran. Ces visites sont exécutées dans le nouvel hangar N2 d'Orly — premier en France du type toiture en porte-à-faux, avec annexes installées sur deux niveaux, en appentis arrière — par la division placée sous le commandement de Jean Bavoux, ingénieur ENSAE (Sup'd'aéro), et avocat. Maurice Gruson, ingénieur ENSAM (Arts et Métiers) est l'adjoint, chargé de la Production, de l'organisme.

Dans ce nouveau cadre D.M, les Petites Visites, des avions Lockheed (L.749, L.1049, L.1049, et ultérieurement L.1649), constituent l'activité de Petit Entretien Avions (daily maintenance), regroupée, (en attente du hangar N3), dans les anciens hangars double tonneaux sous le commandement de Willy Boehler, ingénieur des Eaux et Forêts. Les Petites Visites des flottes Bréguet 763 et Douglas DC 3 et DC 4, opérées à partir d'Alger, sont effectuées par le Centre d'Alger.

* * *

Présenter Jean Bavoux, Ingénieur, avocat au barreau de Paris, chef de l'unité chargé du grand entretien avions, à laquelle j'appartiens désormais, est une mission agréable.

L'homme, qui débute la quarantaine, est fort, de bonne taille mais de poids très excessif, et déjà bedonnant. Il porte une belle tête ronde, bien proportionnée, des cheveux noirs et fins coupés en brosse, un front haut, de grands yeux bruns laissant percer intelligence, douceur, voire générosité et un nez bourbonien donnant quelque grâce et du caractère à un visage terminé d'une mâchoire au carré adouci. Ce double diplômé, déjà chevronné, tête nue, vêtu d'une chemise blanche, d'une cravate de couleur gris argent et d'un costume de ville bleu nuit offre à la fois, un visage agréable et une allure classique.

Intelligent, d'un contact agréable avec chacun, Jean Bavoux, malgré sa forte corpulence, n'hésite pas à se déplacer et venir, sur place, constater la difficulté d'un chantier, et prend le temps d'écouter s'exprimer maîtrise et compagnons. Lors des « pots d'arrosage », nombreux à cette époque, à beaucoup, il apparaît de nature conviviale. D'aucuns, cadres plus anciens venus du Bourget, qui ont « accueilli », celui qui était alors « un jeune ingénieur débutant » le confirment comme étant à la fois bonne fourchette et franc buveur, et chef à l'écoute de ses troupes.

Mais qu'on ne s'y trompe point, face aux sujets majeurs, il y a dans cette personne instruite et cultivée, ce qu'on appellera plus tard du Raymond Barre, c'est-à-dire un esprit carré dans un corps rond. Auprès de la plupart des délégués du personnel, ce chef de division, a d'ailleurs la réputation d'un bon communicant, d'un rhéteur redoutable, et d'un fin négociateur.

Le bureau des Méthodes — installé dans une grande surface d'appentis implantée au sud-est du hangar N2 — regroupe un échelon central (chargé de la définition et de la mise à jour des documents de travail) et les échelons sur chaîne de visite (chargés de l'ordonnancement, du lancement et de l'approvisionnement — matériels spécifiques et équipements révisables — des travaux sur avions, et des Ateliers Généraux), compte seize agents, placés sous l'autorité de Charles Duménil, cadre familièrement surnommé Dudu. À la séparation des activités de PV et GV, j'ai été affecté à ce service.

Sept personnages, soit six agents de maîtrise et le chef de service, participent, à mon sens, par leur personnalité et/ou leur travail, à donner le ton d'un groupe majoritairement sympathique. À ce groupe sont associés des préparateurs « matières » et des employés administratifs, agents d'une population moins turbulente que celle que je vais vous présenter.

Roger Dombre — ancien dessinateur industriel curieusement reclassé Agent Administratif Qualifié, au voisinage de la quarantaine — émerge par la qualité de son travail, la pertinence de ses remarques empreintes de bon sens et d'expérience, et son discret sens de l'humour. En charge de l'échelon central, il assure, avec finesse et tact, l'intérim du chef pendant les congés et stages de ce dernier. De propos toujours mesuré, il apparaît comme un sage. Toujours très bien mis de sa personne, Roger Dombre porte journellement, le plus naturellement du monde, une sobre pochette blanche à sa veste.

Roger Gauvin, proche de la trentaine, délégué syndical CGT convaincu, militant communiste toujours prêt à prendre cause pour l'emploi et combattre l'injustice réelle ou supposée, dialecticien rompu à toutes les situations, le plus souvent tiré à quatre épingles par le bénéfice d'une épouse qui tient un pressing, exerce, avec mesure voire retenue, ses talents au bénéfice de la chaîne Bréguet. Agréable et généreux collègue, il supporte avec patience, voire avec tolérance, mes doutes sur l'humanité du « petit père des peuples » et l'avenir de la révolution bolchevique. C'est le seul, dans le bureau, à dénoncer à haute voix, la guerre avec le Vietnam.

Pierre Anselme, méridional âgé de trente-cinq ans portant accent et saveur de Saint-Vallier, délégué du personnel CGT, à la fois lucide et tolérant, effectue avec bonhomie, les tâches au bénéfice de la chaîne de révision des L.1049. Son intérêt pour la langue française et la poésie, l'entraîne parfois à réciter à haute voix, voire à chanter quelques passages d'auteurs. Quand, par goût du français, je m'autorise à formuler une suite originale à certaines de ses prestations, il ne manque jamais de la reprendre, mais assortie d'une finale souriante lancée à haute voix :

« *Ah ! Jeune, ton goût de la métaphore te perdra… !*».

Et les sourires détendus de l'assistance terminent ces agréables moments.

Pierre Topenas, dit le père Top, nord méridional, à l'esprit vif, lui aussi âgé de trente-cinq ans, ancien élève d'École Nationale Professionnelle, traite avec dynamisme, talent et efficacité les problèmes éventuels des équipes des Ateliers Généraux (Menuiserie, sellerie, Peinture). Désirant passer cadre, régulièrement, et de façon ouverte, il manifeste le désir de changer de poste, et même d'organisme, afin de tenter d'accélérer sa carrière

Yvon Lebel, ancien chaudronnier, puis chef d'équipe nommé agent technique qualifié, au voisinage de ses quarante-cinq ans, est sans conteste, de tous, le personnage le plus affectif et le plus haut en couleurs. Roger Dombre, et Yvon Lebel forment l'échelon central du service.

Rompu à tous les usages visant à rassurer la hiérarchie sur son taux d'occupation, il ne fait aucun déplacement sans un dossier sous le bras ou quelques feuillets à la main. Lorsqu'il est conduit à arbitrer une situation, l'analyse rapide et superficielle qu'il en effectue vise d'abord à trouver un accord à moindre effort des parties. Si cela s'avère impossible, et en désespoir de cause, il recherche en finale, un responsable à vocation de coupable. Ayant, à son avis, arbitré, en cernant — sans aucune méchanceté, mais avec une pratique systématiquement immodérée du lieu commun — un réputé fautif, il abonde alors dans le « vite fait bien fait », recherche, toujours à minima, un compromis, et attend les répliques à ses tremblements de voix. En cas d'échec d'une discussion, prenant un air navré, l'œil battu, et le visage empourpré, il rejoint son bureau. S'en prenant ensuite à celui à qui il impute cet échec, il termine la séquence en maugréant, à voix suffisamment haute et par double bis repetita, comme s'il cherchait à se convaincre lui-même, sa finale sanction :

« Pas étonnant qu'on n'y arrive pas avec lui, ce garçon c'est un propre à rien… oui, je dis bien un propre à rien… et je maintiens, un propre à rien, d'ailleurs tout le monde le dit c'est un propre à rien ! »

Vous l'aurez compris notre brave Yvon, est à lui seul un spectacle. Alors, Pierre Anselme qui a tout entendu et tant attendu, s'adressant à la cantonade restée muette, tire le rideau de cette pitoyable représentation, délivrant, comme un coup de pied au cul salvateur, une interrogation dernière :

« Propre è rien ? propre à rien ou mauvais en tout ? Il va falloir encore trancher cette grave question ! »

Cette sortie entraîne immédiatement le déblocage splénique de l'assistance. Les rires fusent et pardonnent, à ce comique troupier qui prétendait atteindre le niveau *Comedia de l'arte.*

Le nom du sixième personnage importe peu. Il pourrait ne comporter que trois lettres. Ancien agent de maîtrise muté de Marignane, ayant dépassé la quarantaine, opportuniste syndical aux manières, selon le cas, rustres ou flatteuses, susceptible, prétentieux et de maigre intelligence, il a fait marrer tout le bureau en rédigeant huit fois de suite les bons des travaux standards concernant les activités de sellerie et de menuiserie. Goguenard, le vieux père Housset, chef d'équipe de ces professionnels, cinquantaine dépassée, noirs et épais sourcils, avec ses gros yeux bruns écarquillés derrière ses verres de myope, n'en revient pas :

« *Qui c'est celui-là,… incroyable… il est plus con que con,… il n'a pourtant qu'à copier ce que je lui dicte…. Ben, non, il suit son idée… il écrit que des conneries, c'est bizarre !* »

Eh, bien, ce nul, qui flagorne avec la hiérarchie et interpelle chaque interlocuteur de rang inférieur, par un « dis donc gars… », trois ans après cette prestation, sera promu cadre…

Qu'il me soit permis de dire, sans irrespect, que Charles Duménil, chef de service que je connais à peine, est le septième personnage. Le brave homme, paisible, a visiblement du mal, à asseoir son autorité sur les turbulents agents de maîtrise du service. Souvent déconcerté par la vivacité d'esprit de chacun, il temporise, cherche à prendre du recul, redoute l'initiative. À la moindre alerte, les importants tics de son visage se déclenchent, entraînant en fonction de la proximité du constat, une gêne ou un sourire. Les commentaires abondent, sans méchanceté.

Sans condamner le chef, ils s'accordent à dire qu'il n'est pas à sa place à ce poste. Mais Dudu, engage également nos commentaires alors plus sévères, lorsque, deux fois par semaine, il s'échappe, plusieurs heures, pour rejoindre le club photo du Comité d'entreprise. Durant cette période, Charles Duménil, dont je reparlerai ultérieurement, en est réduit à pratiquer, avec mesure, un commandement hésitant et paternaliste. Homme réputé honnête, il a la confiance du Chef de la nouvelle unité de grand entretien des avions.

Et puis, venant tout juste d'être reclassé agent technique à l'échelle huit au moment de ce récit, récent débutant dans la fonction d'agent de chaîne L.749, en succession de Georges Fangeat, agent technique qualifié, affecté à Madagascar — mon bureau alors situé juste derrière celui de Roger Dombre — j'essaie à la fois de faire face à mes nouvelles responsabilités sur chaîne, et de m'installer harmonieusement dans un groupe, majoritairement originaire du Centre du Bourget, mais qui a accueilli cordialement, le jeune issu de Vilgénis.

La réputation globale du bureau qui résulte des relations de chacun de ses membres, avec tous les « *productifs* » du hangar est bonne, sans que soient pour autant négligés les savoureux ou salaces épithètes, destinés à étiqueter, au moins pour les rieurs ou les libertaires, une fonction ordonnancement, dont, il faut bien le dire, se méfie, par nature, un peu le monde ouvrier. Alors, après « *intellectuels*… », terme se voulant le plus souvent simplement ironique, les très nombreux qualificatifs moins plaisants — allant « *d'écrivassiers* » à « *chieurs d'encre* » en passant par

« *charançons du papier* », et « *pisseurs de copie* » — fusent parfois comme de petites aigreurs libératrices d'humeur.

Quasi journellement, Jean Bavoux vient saluer ses troupes et ne manque jamais de rendre, une visite au bureau des Méthodes. Geste de courtoisie, ensuite mission d'information descendante concernant le programme industriel à venir, et enfin, mission d'information ascendante, car le chef n'ignore pas l'importance de puiser à différentes sources et d'intégrer tous les éléments et faits qui concernent, à différents titres, les chaînes de révision, et qui sont souvent vécues et traitées, par tel ou tel du Bureau des Méthodes. Alors, la discussion s'installe, respectueuse et libre. Sont alors évoqués, selon le jour, les événements, les faits, les questions qui intéressent le déroulement du travail, l'aide susceptible d'être apportée à la production — soit au plan des procédures soit au plan de la planification des opérations, ou concernant l'approvisionnement, avec en vue les deux objectifs que sont l'amélioration de l'organisation du chantier, et bien sûr, des résultats s'agissant des coûts de visite. Chaque volontaire peut donc venir participer, et à la mesure de sa réserve, de son expérience et de ses facilités d'élocution, avancer ses propositions.

Débordant l'entretien habituel, des questions, touchant aussi bien l'espérance de promotion d'untel, que l'importance des effectifs du bureau jaillissent parfois. Jamais éludées par Jean Bavoux, certaines interventions, sans atteindre l'anthologie, furent des moments savoureux. Ainsi de la prestation d'Yvon Lebel, qui désespéré de ne pas se savoir inscrit sur la précieuse liste dite d'aptitude à la catégorie cadre, avait attaqué son sujet, sous un angle, très original et plutôt inattendu :

« *Monsieur Bavoux, s'agissant des anciens comme moi, qui ont débuté jeune, sur le tas, on dirait que vous nous voyez toujours en culottes courtes. Eh, bien les choses ont évolué, on a changé, acquis de l'expérience…* »

Bonasse, voulant, sans nécessité aucune, venir au secours d'un Bavoux un peu interloqué par la nature de l'argument d'Yvon Lebel, le chef Duménil, abonde dans le sens vestimentaire :

« *Mais non, mon cher Yvon, on sait bien que tu portes depuis longtemps des pantalons longs…* »

C'est alors que n"en tenant plus devant cette scène pathétique, Dombre, s'abandonnant pour une fois, ajoute d'une voix basse, mais entendue de tous :

«*…et l'hiver des caleçons molletonnés… !* »

Aussitôt, une hilarité générale met un point final à la tentative malheureuse de plaidoirie, mais Jean Bavoux, ferme mais élégant, sauve la mise du plaignant, tout en remettant de l'ordre dans les esprits et dans la procédure :

« *Monsieur Lebel, je vous recevrai, en temps utile, avec Monsieur Duménil, pour parler de votre avenir, qu'il serait déplacé de débattre en public. J'essaierai de vous convaincre, que selon l'adage, pour moi l'habit ne fait pas le moine…* »

Autant de la suite à l'intervention de Roger Gauvin, le délégué syndical qui patient et prudent comme un membre du Politburo, attend la fin de l'échange précédent pour intervenir, une fois encore, sur l'effectif du bureau. L'échange débute, en présence d'un chef Duménil très gêné et du petit peuple aux aguets. D'un côté la dialectique répétée du parti communiste des années cinquante, de l'autre les réponses argumentées et paisibles d'un diplômé, avocat et un peu jésuite. Les deux bretteurs tiennent la distance, mais si le premier à tout son temps pour tenter de faire lâcher l'autre, le second tient à ne pas perdre trop son temps sur un sujet, à ses yeux, peu crucial, et en tous cas, pas jugé d'actualité.

Alors le terrain de l'humour et de la boutade, choisi volontairement par Jean Bavoux, vient à point détendre la situation :

« *Non, renforcer les effectifs du bureau, pas question,… sauf motif nouveau et véritable à connaître… Alors, déjà que dans le hangar, parlant de votre service, on vous appelle la boîte à sel, s'il me venait à l'idée de rajouter, sans motif, « la viande » que vous me demandez, on va vous baptiser comment… et comment vais-je payer tout cela à la fin ? «*

Sans mérite, sans impolitesse et sans idée de nuire, je n'ai jamais su, je n'ai jamais pu résister à un bon mot, eut-il été puisé à mes sources charcutières. Alors la réponse fuse, entraînant sur l'instant, le regard étonné du grand chef, qui me connaît que de peu, et les rires de l'auditoire :

«*…ben, pour l'appellation, l'école de saumure… ça devrait convenir !* »

Dombre, immédiatement complice, de compléter :

« *Pour le paiement, ce serait effectivement une situation à cheval sur plusieurs exercices, qui, pour la dépense entraînée, ne pourrait envisager que la cavalerie… financière s'entend.. !* »

Jean Bavoux, qui ne retient pas son sourire, marque un temps d'arrêt, puis se dirige vers la porte et boucle l'entretien en s'adressant, ironique, à un Duménil quelque peu dépassé :

« *Mon cher Duménil, c'est pire que ce que je pensais, je ne savais pas que vous aviez obtenu la responsabilité spirituelle du Grenier de Montmartre… Allez, maintenant qu'on s'est bien amusé, essayez de remettre vos troupes au boulot…* »

Mais notre chef de division, homme ouvert, savait aussi exercer une forte et directe autorité, en cas de nécessité. Témoin cette situation vécue, été mille neuf cent cinquante-sept, par Pierre Topenas, bien décidé à accélérer sa carrière et la perspective « cadre », en occupant un poste qui le positionnerait en « faisant fonction catégorie quatre » et lui permettrait, avec le temps, d'être promu.

Profitant du congé annuel de Jean Bavoux — s'appuyant sur des amitiés d'anciens du Centre de Marignane, qui lui signalent un poste catégorie quatre ouvert au Service intérieur de la D.M (gardiennage et Sécurité), encouragé par les déclarations irresponsables du père Jarlot, (chef de ce service, à moins de deux ans de la retraite) — voilà notre père Top, qui après avoir tenu informé un Dudu sidéré par l'audace de son agent, part, bureau sur un charriot, s'installer dans les locaux du Service intérieur, installés près de l'entrée ouest de la zone industrielle.

Le personnel du bureau des méthodes qui a suivi, dès le début cette aventure, à la fois friand et estomaqué, attend la suite. Et elle ne manqua pas de venir, immédiate au retour de congés du chef — après que Jean Bavoux eut pris soin de faire part de son émoi et de son désaccord la Haute Société Protestante, je veux dire auprès de Jacques Scherer — lequel, coiffait, via un cadre supérieur, le service intérieur mais n'avait pas été informé de l'intempestif mouvement.

L'inconscient père Topenas, rappelé à l'ordre de partout, fut prié de rejoindre, sans délai, son précédent poste. La hiérarchie poussa la cruauté jusqu'à exiger de lui que pour son retour, il tire lui-même, et sans aide d'un manœuvre, la charrette qui rapatrierait le bureau.

En présence de Charles Duménil, la séance d'ajustement des bretelles du père Top, conduite avec la rigueur nécessaire par Jean Bavoux, se fit sans éclat de voix. Après avoir écouté avec attention digne d'un clerc de la Basoche, les arguments de notre camarade, le commandement fit une allusion grinçante, à la bienséance qui eut consisté, à tout le moins, à attendre le retour du chef de division, pour envisager cette affaire, qui, ajouta le grand chef, aurait abouti, dans le meilleur des cas, à confier un poste de chef gardien à une personne jeune et un technicien, plein d'avenir… Un peu moraliste et poète en finale, Monsieur Bavoux fit allusion aux deux voies possibles à suivre pour développer une carrière : la voie des roses, facile et agréable, démobilisatrice de l'esprit, donc de faible intérêt, et le chemin plus escarpé et bordé d'épineux qui serait celui des vraies carrières qui honorent leurs titulaires.

Abasourdi, mais encore plein de ressources et d'humour, notre copain Pierre Topenas, ayant fini par rejoindre sa place, nous a tout raconté. Les parts de sérieux et de rires concernant cette aventure se sont progressivement mêlées. Mais, le père Top n'avait pas digéré la tentative de parabole du grand chef, continuait de claironner, à qui voulait l'entendre :

« *Ben merde ! les roses et les épines, ça va ensemble d'habitude… !* ».

Quant au chef Bavoux, il ne tint pas longtemps rigueur à celui qui avait tenté, il est vrai sans succès, ce qu'il considérait comme une pitoyable tentative.

En ce qui me concerne, une ou deux fois l'an, Jean Bavoux[24] me confiai des visiteurs, groupe de six à dix personnes, clients habituels d'Air France qu'il était souhaitable, et commercialement important, de bien informer des pratiques techniques de notre Compagnie. Monsieur Bavoux se faisait d'ailleurs devoir de rejoindre et d'accompagner certains groupes.

C'était une mission de communication, agréable et facile, tant le nombre d'exemples d'interventions significatives ou dignes d'intérêt, capables de convaincre les visiteurs de la capacité et des moyens déployés par la compagnie, étaient disponibles, en vraie grandeur. C'était aussi une mission formatrice qui, sans négliger les détails significatifs de tel travail ou telle intervention, exigeait cependant une capacité de synthèse, afin de veiller à ne pas lasser certains auditeurs.

Dans cet esprit, il me semblait également pertinent d'avoir toujours disponibles des anecdotes intéressantes liées aux travaux sur avions. Par ailleurs, il fallait parfois être prêt à répondre à certaines questions, élémentaires mais inattendues…

Ainsi d'une dame qui me demanda, un jour, si je connaissais le nombre de rivets posés sur un avion. Devant la mine dubitative de mon chef d'organisme, je gagne du temps en indiquant qu'il varie, bien sûr, d'un type d'avion à un autre. Une personne m'offre opportunément encore quelque répit, envisageant que ce nombre puisse peut-être, varier, d'un avion à l'autre, au fur et à mesure des réparations…

La dame, progressivement dépossédée de sa question, reformule sa question :

« *Mais, à une marge d'erreur près, c'est environ combien… sur tel type d'appareil ?* »

Je sens que Jean Bavoux s'impatiente. À tort ou à raison je considère que le moment est venu de tenter une sortie souriante :

« *Il y aurait bien une méthode empirique… basée sur les remarques des chefs d'équipes chaudronniers… et envisageant le stock de rivets en magasin.* »

Le chef d'organisme est soudain inquiet.

« *Que voulez-vous dire…?* »

Je conserve mon sang-froid et, fixant la bourgeoise qui fait une *fixation avec les rivets,* je poursuis :

« *Ben, c'est assez simple, concernant l'approvisionnement en rivets, les chaudronniers se plaignent, auprès du magasin, qu'il manque toujours une poignée de rivets pour terminer les travaux sur avion… J'en déduis qu'en comptant, avant chaque visite, le nombre de rivets disponibles en magasin, à une poignée près, on devrait pouvoir connaître le nombre de rivets en place sur l'avion…Je reconnais tout de même que ma méthode est très approximative, mais je n'en ai pas trouvé d'autre… !* »

La dame, puis la moitié du groupe, se mettent à rire. Ouf ! Je l'ai échappé belle ! Jean Bavoux me semble moins convaincu de ma tentative d'humour, comment dire… un peu « capillotractée »?

[24] Jean Bavoux, fut un très bon chef de division, exigeant mais élégant dans ses manières et ses décisions. N'hésitant pas à s'afficher entre l'aimable Duménil et le communiste Gauvin, il accompagna la moitié du bureau venu assister à la cérémonie religieuse de mon mariage dans la petite église d'Orly. Objectif, prudent mais juste, il ne valida ma promotion en agent de maîtrise que vingt-six mois après ma mise en place, mais avec huit mois de rappel salarial.

Avec le développement des unités, devint successivement, sous le règne du Directeur Jacques Scherer, chef du département Grand entretien Avions, puis chef du Département Révision des Équipements non électroniques qui regroupa, pour un temps, les divisions LQ et LX.

L'homme de grande qualité, qui avait aussi ses appuis politiques, était donc promis à une brillante carrière. Lors des événements de mille neuf cent soixante-huit, il ne céda pas aux fumeuses déclarations de petits bourgeois se découvrant soudain révolutionnaires, ni à certaines menées habiles de jeunes cadres diplômés, qui ambitionnaient, peut-être un peu trop tôt, d'être au pouvoir. Avec mesure et esprit, il demeura classique, opposé à la chienlit, et assuma calmement et courageusement ses positions lors des assemblées du personnel qui se déroulèrent à l'hôtel Hilton d'Orly.

En 1970, un télex, ayant pour origine la Direction Générale, mentionna dans une longue liste intéressant une réorganisation au plus haut niveau, la nomination de Jean Bavoux, au poste stratégique et important de Directeur du Personnel. C’était sans compter sur l'autre camp, qui conduisit de longues heures, ses menées diurnes et vespérales, auprès du gouvernement et de la Présidence. Le lendemain, un autre télex, de même source, corrigeait l'erreur supposée de casting. Quelqu'un de plus classique, convenant mieux à la « tradition DP » fut nommé à ce poste. Jean Bavoux, ainsi « éjecté », était nommé Directeur commercial de la Région Est africaine.

En dehors de toute politicaillerie, nous fûmes nombreux à regretter cette situation. Jean Bavoux, aurait fait un très bon Directeur du Personnel, qui aurait aéré cette direction. Est-ce lié à cette pénible situation et au désaveu ressenti par un homme fondamentalement sensible, Jean Bavoux mourut moins d'un an plus tard.

La belle église parisienne, pleine à craquer ce jour-là, avec, au premier rang, certains qui avaient lutté de toutes leur force pour empêcher la nomination de l'ingénieur-avocat au poste, convoité et puissant, de Directeur du Personnel, rendit un hommage appuyé à cet homme de valeur, à ce catholique épicurien qui aimait la vie et les hommes, et croyait en Dieu.

Jean Bavoux, décédé à proximité de la cinquantaine, laissait une veuve et cinq enfants. Ceux qui l'avaient connu et un peu pratiqué furent sincèrement attristés.

Le temps des copains.

Le vieil Orly. Paray-Vieille-Poste (1955/1956).

Le seul fait d'exister est un véritable bonheur… L'auteur de cette déclaration c'est Frédéric Louis Sauser alias Blaise Cendrars, l'aventurier voyageur qui, amputé du bras droit, a écrit Bourlinguer, de sa seule main gauche… (Suivez mon regard…)

Encore faut-il en avoir terminé avec l'hôpital, le sanatorium et la postcure, avoir retrouvé son emploi à Air France, et loué agréable logis chez Madame François… ai-je ajouté mentalement, mi-souriant, mi-inquiet, lorsque j'ai découvert l'écrivain, par l'intermédiaire du Club du Livre du Mois. C'est bien mon cas de jeune homme, qui a vendu son scooter, acheté, à un garagiste ami de son père, une quatre chevaux Renault, (certes d'occasion, mais en très bon état), et qui savoure sa nouvelle vie, avec une équipe de copains.

Le groupe a pour quartier général Paray-Vieille-Poste. C'est devant ce grand pavillon d'angle, avec étage, en cours de rénovation, de la rue Pierre et Marie Curie, qu'habitent Jacques Rabbe, (ancien de la légendaire première promotion 1947/1950), son épouse Édmée et leur petite fille Martine. Jacques Rabbe c'est l'apprenti dont René d'Étienne, professeur de français au Centre de Vilgénis, avait distingué la composition dessinée, rendue à la place du devoir de français portant sur « Le ventre de Paris ».

Le gars Jacques n'est pas très grand, porte de fins cheveux bruns, une forte tête ronde éclairée de deux grands yeux noirs, avec d'épais sourcils, qui donnent au regard du chaleureux mais aussi du sérieux et de la détermination. Tout n'a pas été rose dans son enfance, mais l'école de son coin de campagne, une École Nationale Professionnelle et enfin l'apprentissage à Vilgénis ont tout sauvé… Au travail, le petit râblé, c'est un sobre voire un taciturne, à la fois fin manuel et intellectuel masqué. C'est de la pâte de très bon. À Air France, il a déjà gravi l'échelle sept, piaffe de faire mieux et ne s'interdit aucun domaine d'avenir. Quand il quitte le chantier d'une pièce de sa maison, qu'il abandonne la truelle et le tournevis, c'est pour se plonger dans l'étude de l'énergie atomique.

Édmée, sa vaillante épouse est un cas. Pas de diplôme, mais de l'intelligence à revendre, avec impertinence disponible en permanence, véhiculées par une gouaille imagée, un œil narquois en amande, et complétées par la rigueur et la sensibilité d'un nez rectiligne aux ailettes frémissantes. À regarder de près, elle est jolie la môme, mais ce n'est pas le plus important et, en tous cas, pas ce que l'on retient d'elle. Edmée c'est une fleur sauvage, poussée sur une friche de banlieue et un cœur d'or. Elle aime son doué et grognon de mari, mais veut jouer, sans complexe, dans la cour des hommes. Elle apprécie bien ses potes, mais est toujours prête, en cas de nécessité, à éjecter à coups de lattes dans le derche, le premier qui viendrait à lui manquer de respect. Avec sa sœur, en semaine, elle travaille aux galeries Lafayette. Et, le samedi midi, selon la grosseur du gigot de mouton ou du rôti de bœuf qu'elle a acheté, elle nous retient à déjeuner.

Et là, c'est gala. Cette petite bonne femme d'un an de plus que moi, nous régale de ses bons plats et de ses propos. Volubile, elle anime la conversation d'anecdotes pleines d'humour. Distribués sans méchanceté, les qualificatifs s'envolent étiquetant les uns, et distribuant, avec brio, des coups de caveçons aux fâcheux. Édmée, c'est alors du dessin animé en paroles.

Jacques, attentif, sérieux sert généreusement à boire. Patient, l'ancien attend le moment propice pour amener un sujet technique plus ardu certes, mais toujours intéressant et là, avec plaisir, on continue d'apprendre.

Celui qui m'a invité à rejoindre le groupe de Paray, c'est le petit Claude Vigne, avec qui j'avais sympathisé un jour à Vilgénis et que j'ai retrouvé un jour, alors que nous assistions à un match de ru(g)by à Athis-Mons. De petite taille, son front haut, et son intense regard d'un bleu acier semblent vouloir excuser un nez légèrement difforme. Sous des dehors très enjoués de gonze toulousain

évolué, Claude cache en premier lieu la souffrance d'une vraie misère familiale et en second lieu son empêchement d'être navigant du fait d'une malformation cardiaque. C'est un gars très bien, un type capable qui ne se prend pas au sérieux, exubérant ou sobre selon l'instant, mais un jeune homme toujours réfléchi, mature et par ailleurs généreux.

Un matin, vers neuf heures trente, j'arrive au quartier général. Claude est là, avec sa Panhard Dyna X, bien entretenue. À mon arrivée, il a entendu le roulement de la roue arrière gauche de ma quatre-chevaux qui gémit. Rapidement, il répond à mon bonjour et, sans me quitter des yeux, se baisse et remue la roue de ma bagnole.

« *Dis donc Pierrot, le roulement de roue est mort. Il risque de chauffer, de bloquer la roue, faut pas rouler comme ça…!* »

« *Oui, je sais, je vais devoir l'amener au garage…* »

« *On ne va pas au garage pour un truc comme ça, y'en a pour une bonne heure à démonter la roue et changer le roulement et son cache… Si tu veux et si tu as de quoi payer les pièces, on va chez le concessionnaire, et on fait le boulot ensemble…* »

Et ça s'est passé comme cela, avec le gars Claude. J'ai pris une bonne leçon d'amitié active et à midi et demi, le problème était traité. Alors on est parti essayer la voiture. Puis, on est allé déjeuner ensemble.

Gérard Monier (promotion 1948/1951), taille moyenne, gonze toulousain lui aussi, cheveux châtains, coiffés en brosse, pas trop courts, porte une sympathique bouille ronde et offre, pour le contact, le regard avenant, confiant et comme étonné, d'un gamin droit sorti du quartier des Minimes et qui veut croire en son destin. Mais si une discussion sérieuse vient à s'établir, son regard calme et ses propos réfléchis, ont alors la prudence et la mesure ferme d'un paysan du Lauragais. C'est qu'il a déjà roulé sa bosse, mon ancien de trois ans. En sortie de Vilgénis, il a débuté au Centre de Révision d'Orly, a été concerné par le lock-out qui a suivi les grèves de fin 1947, durant lesquelles fût agressé Didier Daurat. Devançant l'appel, il s'est engagé dans l'armée de l'air, au Bourget, avec l'objectif de devenir pilote. Envoyé sur la base de Cazaux, il a travaillé quelques mois sur le célèbre chasseur P47 Thunderbolt. Puis, muté à Marrakech — le Maroc alors protectorat français — il bénéficiera d'un entraînement en vol sur North American T-6. Mais c'est sur la base 702 d'Avord, dans le Cher, (première base aérienne française), après quelques vols sur deux Siebel abandonnés par l'armée allemande qu'il sera breveté sur le tout récent Dassault MD 312 Flament.

Et il s'est débrouillé pour intégrer en auditeur libre, un stage Air France de formation PL (Pilote de Ligne). Avec mérite et chance d'avoir été autorisé à participer au stage en cours, il y décrochera, en finale, son brevet de Pilote Professionnel et sa qualification de vol aux instruments (IFR/ Instruments flight Rules).

Décontracté, au volant de sa quatre-chevaux verte, il arrive de sa piaule de Gommonvilliers, petit bled situé près d'Igny, où il a établi ses quartiers à l'hôtel Beau site. Bien sapé, chemise et pantalon beige clair de l'armée toujours impeccablement repassés, Gérard qui observe certaine rigueur militaire, ne déteste pas un blouson de pilote qui lui va fort bien. Mon imagination va jusqu'à l'installer, au cockpit d'un avion, dans un film hollywoodien d'après-guerre. L'alpha et l'oméga pour Gérard Monier, réside dans le mot copain. Sa vie sociale et son organisation portent l'empreinte de ce mot. J'ai appelé untel, tu le connais, c'est un copain… Hier il y a un copain qui m'a téléphoné…Là, ne t'inquiète pas, on va appeler ce mec, c'est un copain… Ouais, je le connais, c'est un de mes copains… on s'est connu à Casa… Pierrot, oui, je connais bien, il est de Toulouse… c'est un copain ce meg… Alors, ce bon copain de Gérard, est fidèle au quartier général de Paray, mais le plus souvent, le samedi en fin de matinée, il va rejoindre ses autres copains de stage. Un jour, mais en début d'après-midi, il m'a traîné avec lui. On est allé à Paris, à la Rhumerie martiniquaise, retrouver Lequin et Lavoine, futurs pilotes d'Air France, eux aussi, dont il a fait connaissance au

camp d'Avord. On a bu des punchs. Au deuxième j'ai arrêté. J'avais la tête comme une baraque à frites. Eux, sont allés jusqu'à huit… Les anciens de la chasse, ont appelé ça, le combat tournoyant… !

Et puis, il y a Marcel, breton bretonnant d'une petite trentaine d'années, front haut, cheveux raides plantés drus, avec une courte raie, début de profil grec trahi par un nez légèrement épaté, bouche sceptique, et regard toujours circonspect, qui porte l'allure guindée d'un loufiat habitué à soupeser l'attente d'une famille bourgeoise. Et notre Marcel, avec son p'tit manteau, avec sa p'tite auto, avec ses petites manies, raide comme la justice, sollicite, sans le savoir, un Brel qui ne fustige pas encore. Il n'est pas issu de Vilgénis, mais, comme nous, travaille chez Air France, en qualité d'agent technique, à l'unité en charge des aménagements commerciaux. Et il habite à Paray et occupe un deux pièces propre et bien équipé, dans un immeuble voisin. Ce doit être Édmée qui l'a « accueilli », comme elle aurait pris soin d'un chat ou d'un chien ou d'un autre animal dont la situation l'aurait émue. Il est calme, réservé, gentil, pour tout dire sympathique, et il nous fait souvent marrer car c'est un observateur pertinent qui n'est pas dépourvu d'esprit. Mais, méfiant, avec une susceptibilité à fleur de peau, il passe son temps à s'interroger sur ce que les autres pensent de lui. C'est fondamentalement un très inquiet et un soupçonneux. Moi, il m'appelle Peter, car pour lui, c'est moins vulgaire que Pierrot. Dont acte. S'il advient que l'on reste ensemble pendant un bout de temps, il me demande plusieurs fois si ça va. Sa question s'échappe comme un miaulement. Et quand je la lui rétorque, il répond toujours positivement, mais ne manque jamais d'ajouter :

« *Dis donc, Peter,… je ne sais pas si tu as remarqué, mais (untel) ne m'a même pas regardé, ce matin, en me disant bonjour… qu'est-ce que je lui ai fait à ton avis… ?* »

« *Marcel, tu t'emmerdes la vie avec des conneries, tu n'as pas senti qu'il était préoccupé par sa fin de mois ?* »

Si tu le dis, Peter, tu dois avoir raison… »

Mais un jour, on n'a rien pu faire. Le gars Marcel est tombé amoureux d'une greluche qu'il a repérée à la cantine. En peu de temps, on l'a senti en train de nager dans un grand désarroi, et il a posé deux yeux de chien battu au-dessus de sa petite moustache. Alors, j'ai parlé à Jacques et lui ai fait un portrait de la fille : grande, avec physique normal, même si un peu forte, avec une chevelure abondante et longue coiffée à l'ancienne, pourrait tout à fait convenir, mais ne sourit jamais et ne semble pas intéressée par les regards langoureux de notre Marcel. Jacques a réfléchi, a fait appel à ses souvenirs et à ses connaissances et, pensif, puis sarcastique a déclaré qu'il avait dû tomber sur une nana qu'avait les ovaires crispés… Puis, rieur, il a ajouté que ce n'était pas le Marcel qu'allait lui dérider les miches… à la mémère. J'ai pouffé de rire. Édmée qui laisse toujours traîner une oreille, a tout entendue. Elle nous a traités de machos et de vrais salops…

La semaine suivante, notre Marcel a tenté de prendre l'initiative. Alors un midi, n'en pouvant plus, il a attendu sa princesse à la sortie de la cantine. Il avait la tronche d'un pas bon qui vient demander de l'augmentation à un patron indisposé. La pimbêche est passée hautaine, distante et indifférente, l'a foudroyé du regard et enfin lui a demandé à voix haute — avec un ton à mobiliser des témoins — de bien vouloir la laisser tranquille. Marcel a été fortement choqué. Il s'est senti bafoué, méprisé, déshonoré… Mortifié, il a rejoint sa bagnole. Il est rentré chez lui, parlant à voix haute dans sa petite Simca cinq, puis il s'est allongé sur son lit, et a appelé le monde à son secours, en s'ouvrant les veines, du poignet gauche, avec un couteau de cuisine.

Transporté, par les pompiers, à l'hôpital de Juvisy, notre copain s'en est sorti avec plusieurs transfusions. Dix jours plus tard, il était sorti d'affaire et s'appuyant sur nos déclarations plus ou moins intelligentes, voire grossières, il a repris peu à peu le moral :

« *Mon vieux Marcel, vouloir foutre sa vie en l'air pour une pouffiasse,.. on n'a pas idée… Ben, merde, Marcel, un type comme toi, observateur, conscient, belle prestance, bagnole et chouette*

garçonnière…Autonome et libre, entouré de copains… Ah, non, imagine de vivre avec une nana sans cœur… c'est seulement pas possible… Heureusement qu'il n'y ait pas eu de suite…Au fond tu l'as échappé belle… Et puis tu sais, les filles, tu donnes un coup de pied dans un réverbère, il en sort une douzaine… »

Marcel a, plus ou moins, cru tout ce qu'on a dégoisé, mais de voir les copains s'occuper de lui, et Édmée venir lui faire la bise, ça l'a requinqué. La vie a repris son cours comme avant, ou presque… Pour fêter ça, le samedi suivant, on s'est retrouvé tous, au restaurant.

* * *

Qu'est-ce que je fais avec cette équipe ? C'est vrai que les copains, ça remplace un peu la famille… Je suis heureux avec eux, même si je pense quelquefois que je ne fais pas le poids devant leur maturité et l'avancement de leur carrière. Mais on passe de bons moments… et avec eux je vis et j'apprends ! Ainsi, un samedi, à la fraîche, Jacques, Claude et moi, on est parti en Saône et Loire. On est allé voir une vieille tante à Jacques, sœur de sa mère décédée. Pour motif familial a dit le petit râblé. On a utilisé la Panhard de Claude. Ils m'ont laissé le volant pendant environ deux cents kilomètres. On a fait près de quatre-vingt-dix de moyenne… Durant le dernier quart d'heure de route, Jacques a renouvelé ses informations et précisé son invitation à la prudence :

« *Ne soyez pas surpris, la vieille, c'est pas une facile, il se peut même qu'elle nous envoie chier, si elle est mal vissée… Au fait, elle s'appelle Euphrasie, ma tante…* »

L'arrivée dans cette ferme du mâconnais a eu lieu autour d'onze heures trente. La tante a attendu qu'on soit descendu de voiture avant de sortir de sa cuisine. Jacques, Claude et moi avons gentiment salué l'Euphrasie. La tante porte un foulard sur la tête. Le visage est tanné, long, amaigri, et bien que caché derrière des verres double foyer, les yeux scrutent, pèsent et soupèsent le trio :

« *Vous êtes au complet, y en n'a pas d'autres dans la voiture… ou de cachés dans le coffre… Bon, ben j'vais voir pour vous nourrir à déjeuner, mais revenez dans une heure que j'ai l'temps de m'eur'tourner… ?* »

Puis s'adressant à Jacques :

« *Toi, le Jacques, j'te verrais plus tard, car faut qu'on cause, nous deux…* »

« *Bon, ben j'fais visiter les lieux en attendant…* »

Depuis les champs jusqu'aux étables, Jacques nous a fait faire la visite du propriétaire, tout en nous expliquant que l'accueil de sa tante était plutôt favorable et qu'avec un peu de chance on allait bien manger… Une heure plus tard, affamés comme des avale-tout-cru, nous sommes entrés dans la grande pièce à vivre campagnarde de la tante. Humble, mais gardant pour elle le bout de table, la vieille dame nous a installé, en répétant qu'elle avait fait ce qu'elle avait pu. Et cette bonne Euphrasie, menue, fatiguée, l'œil aux aguets, mais progressivement fière, et fixant son neveu, nous a déroulé sans façon, mais avec une pudeur de jeune fille, son menu :

« *Terrine de lapin maison, avec beaucoup de thym et un peu d'origan… Oh, ça vaut ce que ça vaut… Canette de la ferme,… une qu'à pas mangé de granulés… et rôtie au four avec du beurre… avec une farce maison ; viande et champignons arrosées au mâconnais, à l'intérieur…. Et pis un rôti de veau, du bon, que j'ai acheté au boucher du village quand j''ai su qu'tu venais… L'vin, il vient de la cave de mon Léon, qu'était à la fois agriculteur et vigneron,… et qu'est disparu y a deux ans…* »

Euphrasie a terminé très émue. Silencieux, marquant respectueusement un temps, on a gouté le blanc élevé par le défunt. À chacune des étapes suivantes, on a complimenté la cuisinière. Jacques a même précisé que le manger et le boire de qualité n'avait jamais quittés la ferme. Au fur et à mesure de nos chaleureux remerciements, et de l'euphorie liée au repas, le visage d'ancienne s'est éclairé,

estompant rides et peines, ne laissant plus apparaître que des traits adoucis et, à travers un regard apaisé, un moment de joie qui l'unissait à son mari disparu.

Chacun ressentit le solennel de l'instant, et devint meilleur. Alors la gentille, et si généreuse Euphrasie, désormais à l'aise, voulant nous remercier, est allé à la cave et nous a rapporté une bouteille recouverte de poussière :

« *Puisque vous semblez être des bons p'tits gars, je vais vous faire goûter ce qu'il savait faire mon Léon, avec le pinot noir, quand l'année était bonne.… c'est une bouteille de l'année quarante-neuf…* ».

Durant une bonne demi-heure, à petites gorgées précédées d'une approche nasale pour tenter de saisir le floral, le fruité associant la groseille, le cassis, la cerise, et une grande longueur en bouche ont successivement flattés puis éduqués nos palais. Assurément, pas un vin de soif… mais un Mâcon-Villages qui tenait sacrément la route. Moment fabuleux ou le plus modeste des êtres humains, s'il n'est pas trop con, est invité, à tutoyer les dieux. Et, en finale, très peu de commentaires, mais des significatifs regards saluèrent la mémoire de ce vieux Léon.

C'est l'horloge bressanne qui nous a tirés de notre torpeur. Il était dix-sept heures et on avait passé près de quatre heures à table. Jacques se mobilisa en premier :

« *Merde, il faut qu'on y aille, sinon Édmée va se faire du mouron… Mais avant faut soulager le sphincter…* »

On est sorti lâcher de l'iau le long du mur de la grange. Puis Jacques nous a demandé de bien vouloir patienter dix minutes, le temps de parler avec sa tante. Quand ils sont réapparus tous les deux, la Panhard était prête à partir. On a de nouveau remercié l'Euphrasie, à la fois pour son accueil et son fabuleux repas. Alors, elle a marmonné quelques mots qui auraient voulu dire qu'elle nous aurait bien gardés à souper…

Nous, les jeunes, on avait déjà repris nos airs de parisiens en ouvrant et claquant les portières de la voiture. En voyant disparaître la ferme de la vieille dame, j'eus soudain un vrai moment d'émotion en pensant à toute ma famille appartenant à la petite paysannerie, tous gens comme l'Euphrasie, valeureux, peu économes de leur peine, et de sentiments pudiques.

Claude Vigne qui avait observé mon mutisme résuma la situation :

« *Sincèrement, on vient de passer une journée incroyable… avec ta tante, Jacques. Elle est vraiment formidable… cette petite femme.* »

Le petit râblé, ému et fier, ne répondit que par un mouvement de tête. Mélancolique, j'ajoutai :

« *C'est plus que ça, et c'est un souvenir que je garderai longtemps…* ».

On s'est succédé au volant, mais chacun continuait de penser à la tante Euphrasie. À l'arrivée à Paray, on ne s'est pas attardé. Fatigués par la journée, chacun rejoint son logis, sans tarder. Madame François parut contente et/ou sécurisée de me voir réapparaître à onze heures du soir. Après lui avoir promis de lui narrer l'essentiel du voyage le lendemain, vanné, j'ai vite rejoint ma chambre. Satisfait, à tous points de vue, de cette mémorable journée, je me suis endormi en souriant.

Le rituel de l'équipe au complet a, le plus souvent lieu le samedi soir au fin fond de Paray, dans une triste rue, alignant au milieu de nulle part, de petits et ternes pavillons le jour, et un coin de misère, mal éclairé, le soir. C'est pourtant dans cet endroit improbable, dans cette rue sans joie, que l'un d'entre nous a découvert une table modeste mais de qualité. L'endroit se nomme « Chez Gino ». C'est là qu'un rital piémontais et sa très discrète épouse régalent à midi tous les ouvriers du coin, et prennent soin, le soir, des petites gens et de leurs porte-monnaie.

On est donc cinq à atterrir dans le coin avec trois voitures, afin de pouvoir ultérieurement rentrer directement, chacun à son domicile. Édmée, de nouveau enceinte, et son amie Blanche restent le plus souvent à domicile afin de pouvoir discuter librement, sans les bonhommes, comme elles aiment à dire.

Au café restaurant, Gino, maçon retraité, la soixantaine passée, qui porte la casquette, tient le zinc et le bureau de tabac. Yeux gris légèrement plissés derrière de sobres lunettes, il contrôle, en fait, la totalité de la salle. Et chez Gino, l'opinion est libre, l'étranger bien accueilli, la table est bonne et généreuse, mais aucun écart n'est toléré. En effet, le café restaurant — disposant d'un appartement au premier étage — de ce couple d'Italiens, représente des années de travail et d'économie qui leur ont permis d'accéder à une petite aisance. Alors Gino, homme simple et droit, ne veut pas d'histoires… et il n'y en a pas.

Son épouse qu'on a baptisée, discrètement la *Mamma*, est une gracieuse peu souriante… pour ne pas déplaire à Gino. Elle dirige la cuisine et les tables des deux salles du restaurant. Elle nous installe directement dans la salle qui comporte une unique grande table de huit couverts. Et là, à l'aise, on est comme chez nous.

Son minestrone aux légumes avec des pâtes courtes et du parmesan râpé, son poulet de grain, rôti au four, avec du beurre, ou son osso bucco à la milanaise, tous généreusement servis, sont autant de régals qui comblent nos appétits féroces. Et le père Gino, qui commence à bien nous apprécier, ajoute à notre plaisir en nous apportant la précieuse bouteille de Barolo, somptueux vin aux reflets rubis. Et Gino devenu soudain souriant, et à mes yeux connaisseur, caressant le tire-bouchon, précise :

« V*ieilli en fut de châtaignier, vin que buvait déjà Louis XIV…* »

Et pour cinq jeunes gens de cette époque, démarrent deux heures très agréables d'échanges plaisants et de rigolades interminables.

Vers onze heures du soir, dans la salle arrière du bistrot « Chez Gino », après le bon dîner de mamma Gino, arrosé de l'excellent Barolo choisi par le sympathique maçon piémontais — lors que les conversations précédemment animées vont s'éteignant, et qu'une douce torpeur vient à nous envelopper — s'établit peu à peu un trop court moment de silence qui enregistre cette chaleur humaine, fragile comme l'amitié, et ce bonheur simple et profond, réel autant que fugace, que ma mélancolie, toujours en bandoulière, porte au crédit du précieux, mais très court, temps des copains.

La vie est un jardin de roses et une vallée de larmes. Le pire n'est jamais sûr ajoutent certains. Pourtant, il arrive souvent, trop souvent et sans crier gare. L'accouchement d'Édmée fut une catastrophe. Le docteur Baudoin choisit de traiter par le siège une naissance qui exigeait une césarienne. Édmée pleurait et hurlait de douleur en nous expliquant la situation :

« *Il a tellement tiré sur la tête de mon gamin, qu'il lui a arraché le cou… Regardez le résultat, la tête de mon petit Pierre ne tient pas… elle va dans tous les sens…* »

Nous étions tous muets, bouleversés et impuissants devant cette terrible situation familiale. Laïc abattu, ne demandant aucun compte à Dieu, ni au médecin, Jacques demeura courageux.

Jacques et Édmée furent des parents très dignes et très courageux. Marcel, silencieux fut, à sa façon, présent. Claude Vigne fut très bien, comme d'habitude. Gérard et moi, qui venions de rencontrer nos futures épouses furent un peu moins proches, et très certainement moins bons Édmée m'a cependant demandé d'être le parrain de son enfant profondément handicapé. Désemparé, un peu lâche, un peu moche, j'ai décliné. J'étais, il est vrai, déjà deux fois parrain. Jacques, très gentiment, m'a dit qu'il comprenait. Dame de grand cœur, la môme Edmée ne m'en a jamais tenu rigueur.

* * *

La disparition du « groupe de Paray », tel que constitué, s'est effectuée progressivement dès le second trimestre 1957. Les contacts avaient toujours lieu mais sans automaticité, sans notion de quartier général et très rarement tous ensemble.

Au travail, je voyais assez souvent Claude Vigne, peu souvent Marcel. Gérard venait de temps en temps à la Direction du Matériel, mais serait bientôt détaché auprès de Royal Air Maroc et irait vivre à Casablanca avec son épouse.

Jacques Rabbe, de plus en plus déterminé à aller travailler, comme ingénieur, au CERN, à Genève, poursuivait ses études tout en achevant son pavillon afin d'en tirer un bon prix. Après leur départ pour la frontière franco-suisse, avec les Rabbe, on est toujours demeuré amis et en liaison, mais il faudra attendre 1996 pour que Gérard Monier et moi allions leur rendre visite.

Émotion des retrouvailles. Le petit enfant Pierre est parti depuis longtemps, et la vie a repris le dessus. Edmée est toujours aussi vive d'esprit. Notre complicité est toujours là et j'en suis ravi. Jacques toujours sympathique peaufine son attitude d'ours. Heureux moment et superbe repas au restaurant Les flots bleus, face au Léman à Yzoire. Les quatre retraités ressemblent à des gamins.

Claude Vigne, témoin cette anecdote, était toujours disponible pour rendre service. Printemps 1957, je passe mes trois épreuves d'accès à la maîtrise et obtient 14,95 de moyenne, mais un dix et demi en dessin industriel, est éliminatoire pour l'épreuve B. Déçu, je m'en ouvre à Vigne. Sans s'attarder à mes lamentations, Claude insiste pour m'obliger à traiter, à main levée, un certain nombre de croquis de différentes pièces, de façon à être prêt pour repasser l'épreuve début septembre. Pendant tout le mois de juin, dépassant l'horaire d'une bonne heure, chaque soir, je resterai seul dans le bureau pour travailler le dessin industriel. Claude passe deux fois par semaine, corrige mes erreurs et m'explique comment traiter les vues avec l'aisance d'un instructeur et la gentillesse d'un copain. L'épreuve sera obtenue deux mois et demi plus tard avec un 13,5/20, en dessin industriel à main levée.

Puis, ce qu'on appelle la vie, nous a lentement séparés. Claude, apprécié à la fois pour ses connaissances et sa gentillesse a poursuivi sa carrière en bureau d'études. Puis son frère aîné est décédé après un temps difficile et pénible pour les deux.

Claude nous a quittés un jour parce que, dérision, son cœur l'avait abandonné. J'étais à cette époque, à Toulouse. Je n'en ai rien su. Ironie du sort, je n'ai appris qu'une vingtaine d'années plus tard que ce copain, issu d'un quartier pauvre de la ville rose, orphelin, digne et généreux, était enterré à Toulouse.

Reprise après leur retour du Maroc, la fréquentation du couple Monier fut à la fois continue et aléatoire. Rencontres professionnelles sur le tarmac d'Orly et de Roissy à l'occasion des grèves par exemple. Vacances ensemble aux Antilles et aux Seychelles. Invitations à domicile. Quelques jours en Bourgogne pour lui faire connaître le Meursault à mon toulousain. Et des coups de fils réguliers depuis la retraite.

Successivement cocher sur B 707 et sur B 747, le gars Gérard a parcouru le monde entier, sans gros pépin. Il a bien arrondi ses atterrissages, puis son pactole et enfin son ventre.

Et il en a vécu des situations. Quand il raconte, et il raconte bien, toujours en se marrant, c'est souvent surprenant et plutôt savoureux. Il devrait écrire… Mais ce n'est pas son truc.

Je vous l'ai déjà dit son truc, c'est les copains. Au printemps 2016, quand j'ai dû passer deux mois à l'hôpital Mondor, ou j'ai failli calancher (10 jours en réanimation), il est venu plusieurs fois me faire une visite, accompagnant mon épouse un peu débordée. C'est vrai que ça m'a fait du bien de le voir…

Et un jour, il m'a raconté ses débuts de pilote… Ah ! Ça, il est de la bourlingue le père…

Maintenant, avec sa tronche de vieux paysous du Lauragais, sa casquette de zonard et son ventre en commode Louis XV, l'ancien, quatre-vingt-six balais passés, respectant strictement la procédure de vie toulousaine, économise ses forces. De l'entrée de sa maison à la route, il y a deux cents mètres, alors pour ne plus avoir à pousser les poubelles, il les charge en voiture pour faire le…long trajet.

Mais parlez-lui d'aller pêcher un saumon sauvage en Alaska, ou d'un Toulouse aller-retour pour ramener un mètre de véritable saucisse achetée, à ses copains (copains comme cochons bien sûr) du Marché Victor Hugo à Toulouse, alors là, il est partant… Et alors que mon moral faisait relâche, je lui confiai qu'avant de m'en aller, je voulais revoir mon coin de Berry, mais que dans mon état…. Il m'a répondu :

« *Pierrot, pas de problème, le jour où tu le décides, on se démerdera…* »

Au fait, j'ai quand même eu un différend avec lui. Un jour que je lui avais apporté une bouteille de Bâtard Montrachet 1985, avec, en dégustation d'entrée, ce « *voyou* », n'as pas hésité à servir des accras antillais. Pour commettre semblable délit, et néanmoins dormir en paix le soir, il n'y a qu'un Toulousain. Ah ! ce n'est pas totalement de leur faute, ils ont été éduqués aux vins de Fronton et au Madiran, deux vins respectables, charnus et goûteux certes, mais faits pour épouser et dissoudre un cassoulet, un confit… ou un magret chez Daguin du temps où il officiait à Auch… Les bordeaux à la rigueur, mais les grands Bourgogne, ils ne connaissent pas trop… Bon, on ne change jamais personne. Et surtout pas un Toulousain(g) !

Quant à Marcel, j'ai comme on dit, remis la main dessus une fois en retraite, et l'ai invité à la maison, dîner avec son épouse. Bon mariage, fille de madame étudiant en médecine… Tout baigne… Ça va toi Peter… ? Oui, et toi Marcel ? On se serait cru quarante ans plutôt… Bonne soirée. Je te fais signe bientôt…

Marcel n'a plus jamais donné signe de vie.

Quand j'ai eu fini de rédiger ce passage de ma vie, un peu craintif, eu égard à leur état de santé dont j'avais connaissance depuis deux ans, j'ai appelé les Rabbe.

Plusieurs appels avant d'obtenir une voix inconnue, celle d'un aide à domicile… :

«*… Édmée nous a quitté le 30 mai 2016, vaincue par une leucémie qui l'avait conduite, la veille, une fois de plus, à l'hôpital. Non, elle n'a pas trop souffert. Seuls les médicaments…* »

Puis, j'ai voulu parler à Jacques, quatre-vingt-sept ans, déjà presque aveugle, et désormais seul. Il m'a assuré que l'infirmière qui vient, chaque jour faire sa toilette et que la personne qui lui prépare son repas étaient gentilles avec lui…

J'ai voulu lui parler d'Édmée… Il m'a dit mon vieux Pierrot, on ne va pas plus loin, je te fais la bise… allez, au revoir…

Et l'ado du « ventre de Paris », le neveu de la tante Euphrasie, le brillant élément du CERN, las de la vie, a raccroché.

J'ai eu mal, très mal, et les larmes ont, une fois de plus, mouillées la peau de chagrin.

Georges Fangeat, un improbable déclencheur (Orly-nord mars/mai 1956).

« Qu'est-ce que ça peu te foutre… Tu te prends pour mon médecin ? »

S'il vous arrive d'ajouter à votre bonjour matinal un très automatique *ça va,* Georges Fangeat, agent de chaîne des Grandes visites L.749, vous rabroue ainsi. Et vous serez traité de la même façon, au moins dans un premier temps, si vous sollicitez son avis ou son aide pour traiter une question voire un problème :

« Non, je n'ai pas le temps… tu n'es pas capable de traiter tes problèmes tout seul… ?»

Ainsi, au premier abord, toujours provocateur, le personnage se veut imbuvable… avant de revenir, une ou deux minutes plus tard, vers son interlocuteur, qu'il aborde sans manquer de prolonger son manège, d'un :

« Tu fais la gueule…, ou tu veux que je t'aide… ! »

Dans la plupart des cas, c'est donc au demandeur initial de calmer le jeu, sinon, inépuisable, Georges Fangeat, continue.

Agent technique qualifié, huit ans d'ancienneté, avancement obtenu au 1er janvier précédent, l'homme de taille moyenne, à la silhouette mince, avec un petit visage gris, cheveux noirs plaqués, avec raie à droite, éclairé d'yeux marrons qui observent, sans arrêt, les hommes et les situations, est un ancien élève d'ENP (École Nationale Professionnelle), d'origine grenobloise. Contrairement à ce que suggèrent, ses manières d'une sorte de Laurent Baffie avant l'heure, cet observateur désabusé, est avant tout intelligent, compétent, et méfiant. Et, s'il ne recherche pas, à priori, à nouer des relations au travail, il dispose d'un certain nombre d'observateurs, admirateurs ou non selon le cas, et depuis leur année commune d'embauche, est en savoyarde solide amitié et complicité avec un nommé Jean-Marie Thévenet, né à Saint Sorlin-en Bugey.

Georges Fangeat, mesure et ajuste en permanence ses efforts au travail et ne cherche pas du tout à se faire valoir. Il passe sur chaîne, traite les problèmes intéressant les documents de travail, revient au bureau des Méthodes, informe s'il y a lieu, l'échelon central en charge de la rédaction des documents de travail et rejoint la table dessin sur laquelle on trouve, tracé à l'encre de chine, le planning type intéressant les grandes visites de la flotte L.749. Et dans les rares moments où il veut bien abandonner son personnage, et se confier à ses collègues de bureau, son esprit critique, d'une rare causticité, délivre un message précis qui, pour lui, vaut explication, voire totale justification de son comportement :

« Pourquoi vais-je m'emmerder dans le boulot… ? Depuis que j'appartiens à la Compagnie, presque dix ans maintenant, personne dans la hiérarchie ne s'est intéressé à ce que je fais, à commencer par mon chef direct qui n'en a rien à foutre… et, surtout, qui ne veut prendre aucun risque concernant sa carrière qu'il pilote avec sa carte du parti socialiste et du syndicat F.O… ! d'ailleurs, je préfère qu'il ne se mêle pas de mon boulot, car même s'il est chef du bureau de préparation, il ne connaît pas le type d'appareil dont je suis chargé de planifier les travaux ,.. »

Ceux qui écoutent cette déclaration se partagent en deux groupes. Il y a ceux, nombreux qui sourient et qui évacuent le sujet, en retenant seulement que l'auteur du couplet s'est soulagé. Et puis, il y a, moins nombreux, ceux dont je suis, qui voudraient voir le sujet traité à fond, ce d'autant que, Maurice Gruson, Ingénieur E.S.A.M (Arts et Métiers), « adjoint en charge de la production » de la nouvelle unité de Grand entretien Avions à laquelle nous appartenons depuis peu, s'intéresse beaucoup, et c'est nouveau, à l'ordonnancement des travaux.

Quoiqu'il en soit Georges Fangeat, au moins en privé, ne démord pas de sa position et précise même qu'il saisira la première occasion, pour obtenir sa mutation vers un autre poste, et si possible à l'étranger…

Une prospection a lieu fin mars pour un poste de « responsable des approvisionnements », poste à pourvoir en juin 1956, à Tananarive, auprès de la compagnie Air Madagascar. Et notre Fangeat à fait sa demande… en ajoutant qu'il n'avait, objectivement, peu de chances, puisque n'ayant aucune formation de gestionnaire d'approvisionnement. Mais un très bon dossier de notations professionnelles, et le peu de candidatures pour ce poste, jugé bien trop éloigné de la France, ont concouru à une décision rapide et favorable à l'intéressé. Ainsi, dernière semaine d'avril, Georges Fangeat est informé être retenu pour le poste en question.

Dans le bureau des Méthodes, l'information s'est vite répandue. Les échanges et commentaires vont bon train. Le héros du moment, demeure modeste, prétend l'étonnement et observant son rôle préféré, va lâcher à la cantonade qu'il a dû bénéficier de l'appui de quelqu'un de sa famille en poste à l'ambassade de France à Tananarive ! Après contact avec le Service du personnel, il découvre les conditions de son installation, prime d'éloignement et échelle de paiement… et, avec le temps, peut-être sa promotion en catégorie quatre, correspondant à cadre débutant. Bref, sur l'instant, le personnage à parfum de rebelle, finit par être envié par tous les agents du bureau qui ont suivi cette affaire… Puis, l'agitation entraînée par l'événement s'estompe au fil des jours. Progressivement, le bureau des Méthodes retrouve sa vie normale. Par contre, notre chef Duménil reste lui mobilisé, afin de rechercher un remplaçant à l'agent qui va être muté. Au bout de trois semaines de recherche et de contacts, aucun nom n'est prononcé car aucune candidature interne ou externe à l'unité ne s'est manifestée. Sont examinées, également sans succès, les possibilités de permutation de poste à l'intérieur du service. Chaque agent contacté refuse sur le motif de pas connaître le Constellation.

Le père Duménil, qui ne veut rien décider de façon autoritaire prends des avis, téléphone à ses relations et alerte la hiérarchie, laquelle en désespoir de cause, propose de nommer un chef d'équipe de la chaîne et, gymnastique connue, de le remplacer par un très bon compagnon « faisant fonction ». Le chef de chaîne concerné, qui n'est autre que le père Vidaud, se fâche tout rouge, en refusant la solution envisagée :

« En admettant que votre vôtre combine soit réalisable, je vais perdre à la fois un bon chef d'équipe et un très bon compagnon. Là, je ne marche pas ! »

Devant un contremaître qui hausse fort le ton, prudente, la hiérarchie, révise en général sa position. On convient de pousser une nouvelle réflexion. Le chef du bureau des méthodes est de nouveau prié de bien vouloir rechercher une solution à partir de son propre effectif. Le père Duménil refait alors, sur papier millimétré, s'il vous plait, une énième simulation quant aux possibilités, mais se heurte au refus, argumenté, et surtout déterminé, des agents contactés.

Dudu, comme on l'appelle, hausse le ton, caresse ou menace, selon le cas, mais finit par se convaincre qu'il n'a pas de solution viable. Avec une curiosité cruelle, voire une impudence déplacée et/ou une gourmandise de charognard, tout le bureau, mobilisé depuis des jours, attend de voir comment Dudu, c'est-à-dire comment le chef, de plus en plus de mauvais poil, va se sortir de cette épreuve… Chacun échange et croise son peu d'information sans pouvoir imaginer de solution.

Au matin du vendredi vingt mai, l'affaire demeure au point mort et rien ne laisse espérer un rapide dénouement. Fangeat qui doit nous quitter le vingt de juin prochain après un stage de formation d'une semaine, devient de plus en plus mystérieux, et demeure silencieux. Au fond de lui, j'imagine qu'il se régale de la situation… Seul événement du jour, apéritif, intéressant un anniversaire, prévu pour les membres du bureau seulement, vers onze heures quinze. A l'heure dite, l'effectif est réuni et, aux souhaits d'anniversaire, succèdent les conversations et commentaires divers. Mobilisé par une réunion, Charles Duménil est absent. Des groupes se constituent. Je me dirige vers celui des

agents techniques qualifiés qui rassemble, outre Roger Dombre, Pierre Anselme, Georges Fangeat, Roger Gauvin, Jean-Pierre Leclerc, Yvon Lebel, groupe auquel s'est joint le « faisant fonction » catégorie maîtrise, Jean-Marie Thévenet. Avec eux, il y a, je pense, la plus forte probabilité de recueillir d'intéressantes informations….

Roger Gauvin, communiste affiché et délégué CGT des agents catégorie trois, ne résiste pas au plaisir de nous informer que ce jour, 20 mai, au Vietnam, les troupes françaises quittent Haïphong. Mais le groupe ne mord pas à la discussion politique et aborde d'autres sujets. Au second verre, les langues sont bien déliées et les échanges vont bon train. Au moment où la conversation s'épuise, la voie forte de Jean-Marie interpelle son ami Fangeat :

« Dis donc p'tit, tu vas peut-être être forcé de différer ton départ, si on ne trouve pas ton remplaçant… je veux dire un mec capable de te succéder. Quelqu'un qui tienne la route. »

Fangeat, réagit en haussant les épaules, mais ne répond pas. Un peu narquois Roger Dombre ajoute en souriant :

« *Notre ami est, effectivement, devenu en peu de temps l'homme irremplaçable… »*

Pierre Anselme relève l'impuissance de la hiérarchie à trouver quelqu'un et moque Dudu avec ses simulations sur papier millimétré… Mais Jean-Marie relance Fangeat afin qu'il confirme au moins la date de son pot de départ. Ce dernier répond que son pot aura bien lieu le vendredi dix juin à partir de seize heures et que son départ, quelle que soit la situation, reste bien fixé comme prévu au mardi vingt-et-un juin. Fangeat précise que son épouse commence à préparer les paquets et les meubles qui vont partir par bateau… et, à ce sujet s'inquiète de connaître la date d'arrivée de tout ce matériel à Tananarive. C'est alors que Gauvin, pose la question qui va aboutir à conduire Fangeat à se lâcher :

« Mais au fait, est-ce que Duménil, ou quelqu'un d'autre, t'as interrogé pour savoir quel type de personne il fallait envisager pour tenir ton poste et si tu avais un avis ou une idée sur le nom d'un remplaçant possible… ? »

La question fait à Fangeat l'effet d'une banderille. Il se retourne pour déposer son verre, et vivement fait de nouveau face au groupe pour répondre vigoureusement :

« Personne dans la hiérarchie ne m'a jamais contacté pour parler de mon travail. Je ne vois pas pourquoi ils l'auraient fait maintenant… concernant mon remplacement »

Le groupe acquiesce mais relance Fangeat, lequel se mobilise alors :

« Oui, si on me l'avait demandé, j'aurais proposé quelqu'un, au moins à l'essai… »

Temps mort. La curiosité du groupe est attisée. Fangeat reprend tout en me fixant :

« J'aurais proposé le jeune… Il connaît l'avion, il a été préparateur matières, il se débrouille avec les bons d'opérations, il lui reste à apprendre à établir et faire vivre un planning… »

Silence du groupe. Je balbutie :

« En admettant que j'arrive à tenir le poste, ils n'accepteront jamais…je suis trop jeune… et le planning sur calque, à l'encre de chine et au tiret, c'n'est pas vraiment mon fort… »

Fangeat reprend son rôle provocateur :

« C'est vrai que pour tenter l'essai, avant tout faut avoir des couilles au cul… »

Jean-Marie Thévenet vient à mon secours :

« Moi, je sais qu'il en a des couilles, le môme… »

Anselme croît bon d'ajouter :

« Au besoin, on lui en glissera une paire… »

Le groupe se marre, mais Fangeat reprend en s'adressant directement à moi :

« Tu as fait l'école de Vilgénis, tu dois donc ne pas être trop con… tu as, en décembre dernier été reçu à ton examen d'agent technique catégorie II…. Quant au planning, foutaise, tu peux le tracer sur du papier après exécution d'un seul calque faisant apparaître les deux vacations de travail par jour pendant n jours d'immobilisation en dock… Pour le reste, à toi de bosser, tu feras ton expérience au fur et à mesure. Mais j'insiste, au départ, c'est une question de détermination.

Et puis qu'est-ce que tu en as à foutre, tu poses ta candidature et tu verras bien à la fin ce qu'ils vont te répondre…Après, le seul point à régler rapidement, c'est de passer et réussir les trois épreuves d'agent de maîtrise, car à ton âge, ils ne te nommeront pas avec pour seul motif la tenue du poste. »

Je suis abasourdi par cette dernière déclaration et, sur l'instant, ne sait quoi répondre. Assez admiratif devant l'imagination et l'audace de Gorges Fangeat, mais dubitatif face à la solution évoquée, le groupe se tait. Après un temps de réflexion, Roger Dombre, visage grave et ton de voix approprié, ajoute :

« Difficilement jouable à mon avis compte tenu de son âge, mais à examiner de plus près… »

L'affaire en resta là, chacun regardant sa montre et partant ensuite, en direction de la cantine.

Remué de fond en comble par la proposition durant les jours suivants, je prends l'avis d'un certain nombre de personnes. Les uns m'encouragent, au moins à exprimer ma candidature. D'autres, plus réservés, mettent en avant que le fait d'être à l'échelle 6, catégorie « horaire » et de postuler pour un poste à l'échelle 10 « catégorie mensuelle » peut donner l'impression d'une ambition démesurée et être mal reçue. Progressivement, je mesure les difficultés et le risque, de ridicule et plus, en cas d'échec. Par ailleurs, l'allusion à mon courage éventuel de tenir le poste, faite par Fangeat, devant la population d'agents de maîtrise du bureau, ne peut rester sans suite.

Finalement, bien décidé à présenter ma candidature, au moins à mon chef direct Duménil, je prépare mon argumentaire et le présente à celui que je juge à la fois le plus sage et peut-être le plus avisé du groupe, Roger Dombre. En préalable, j'indique présenter ma candidature du fait des circonstances actuelles et propose d'être mis à l'essai dans le poste durant au moins un an. Ensuite, je mets à profit cet entretien pour rappeler à mon chef que j'ai été reçu 1er à l'examen d'agent technique et que j'attends mon reclassement à l'échelle huit. Enfin, je précise à mon chef, avoir bien compris que même en cas de réussite dans le poste d'agent de chaîne, mon éventuelle promotion ne pourra avoir lieu qu'après avoir réussi les 3 épreuves A,B,C d'accès à la catégorie « maîtrise ». Dombre m'assure qu'en présentant ainsi ma demande, quelle que soit l'issue de l'affaire, rien ne peut m'être reproché.

Le lendemain, après avoir demandé à mon chef Charles Duménil, échelle quinze, Chef du bureau des Méthodes des grandes visites avions, un rendez-vous, lui et moi nous retrouvons hors le bureau, dans une petite pièce voisine. A cet instant du récit, je dois préciser, de façon non ironique, que Dudu est atteint d'un tic facial qui s'accélère en fonction de son niveau de concentration et/ou d'émotion. C'est le cas, au fur et à mesure de l'expression de ma demande et je me fais de plus en plus de souci quant au résultat de mon entreprise.

Mais Dudu est aussi un pragmatique. Même s'il me considère un peu jeune pour tenir un poste catégorie trois, il retient qu'il reste maître de la situation à travers ma période d'essai et mon engagement à ne rien prétendre avant d'avoir réussi les épreuves d'agent de maîtrise. Il n'oublie pas non plus qu'il lui reste peu de temps pour trouver un remplaçant à Fangeat. En termes précautionneux, il m'assure qu'il va prendre l'avis du chef de chaîne concernant ma personne et, sous réserve d'accord, au moins pour un essai, il présentera ma candidature au Chef de division Jean Bavoux.

Le lundi suivant, ma candidature était acceptée à l'essai, essai qui serait abandonné si l'on trouvait un candidat, déjà en catégorie « maîtrise », dans les six mois. Compte tenu de mon âge et de ma situation à l'échelle six, je donne mon accord à cette dernière condition.

J'informe aussitôt Dombre et Fangeat de la réponse favorable donnée à ma démarche. Dombre sourit finement. Les agents de maîtrise du bureau suggèrent un arrosage, que je refuse de faire avant confirmation de mon éventuelle réussite dans le poste. Georges Fangeat[25], bien décidé à être égal à lui-même, reprend la main :

« Tu as montré que tu avais des couilles, il te reste à prouver que ta cervelle fonctionne… Au début, ce sera peut-être un peu difficile, mais dans deux ans, tu seras à l'aise… »

* * *

Le jeudi de sa dernière semaine à Orly, en compagnie de son complice Jean-Marie Thévenet, et poursuivant sa « mission de mise en place » il m'invita à déjeuner, chez lui, dans son petit, mais coquet appartement de la rue Monge, à Paris. Son épouse était en famille. C'est donc lui qui s'était donné la peine de préparer le repas. Nous fîmes honneur à un superbe steak servi avec des frites, suivi d'un généreux plateau de fromages arrosé d'un très bon Médoc. J'étais honoré d'être invité avec Jean-Marie et heureux d'être en compagnie d'anciens. À la fin du repas, j'interrogeai Fangeat sur les motifs de son comportement à mon égard. Laconiquement, il me répondit qu'il n'y en avait pas d'autres que de provoquer la hiérarchie… mais, toujours prudent, en prenant soin de leur proposer quelqu'un de pas trop con… !

En juillet mille neuf cent soixante-dix-huit, alors que je viens d'être nommé « adjoint chargé de la Production » du Centre de révision de Toulouse, et conduis une réunion intéressant les grandes visites des B.727, Fangeat est présent, en qualité de chef « approvisionnements et magasin » de la Division gestionnaire de l'avion B 727, à Orly. À la fin de la réunion, pour lui marquer ma sympathie et mon estime, je l'invite à déjeuner au restaurant. Durant le repas, il me demande si je suis satisfait de mon poste. Je lui réponds bien sûr positivement, et j'ajoute plus ou moins maladroitement que tout cela a débuté un peu grâce à lui.

La réponse fuse, mais aimable cette fois :

« *Peut-être un peu grâce à toi aussi, car tu as dû bosser quand même pour arriver là…* ! »

Sacré Fangeat, toujours caustique (je ne déteste pas), mais également pudique, lucide et généreux, improbable déclencheur de ma carrière, je te dis cordialement un grand merci.

[25] Voilà, exactement, dans quelles conditions, assez originales, se sont ouvertes pour moi les portes de la catégorie « maîtrise et de ma future carrière. Avant son départ, Fangeat me précisa plusieurs des règles intéressant l'établissement du planning et guida mes premiers pas d'agent de planning sur la chaîne L 749, dont le responsable, monsieur Vidaud, (père de notre copain de la promo 49/51), accueillit gentiment ma nomination à ce nouveau poste.

Guy le Goubin, chef du service du Personnel et homme d'esprit. Orly-nord, (juin 1957).

Guy Bernès, homme de petite taille, légèrement râblé, avec de grands yeux brun foncé sous cheveux noirs et frisés, avec l'accent légèrement chantant d'un toulousain de couche, de couche populaire s'entend, aurait pu, il est vrai, peu ou prou, ressembler à Claude Nougaro. Mais la similitude des traits du visage était incomplète et, il faut bien l'avouer, d'une part le caractère, et peut-être, d'autre part, le talent artistique, lui manquaient. De ce personnage débonnaire, brave et légèrement râleur, ancien mécanicien de l'aéronavale, le destin avait finalement décidé de faire un délégué du personnel CGT, de souche non communiste.

Syndicaliste convaincu, mais à la revendication naturellement tiède, l'aimable père Bernès, délégué du personnel représentant des « agents, catégorie 2 », de salaire horaire », instruisait cependant, depuis plus d'un an, une vraie question qu'il avait d'autant plus à cœur, qu'elle le concernait en premier. Il s'agissait du sujet maintes fois débattu, des agents de catégorie deux, de salaire horaire, occupant à l'organigramme, suite à tel circonstance ou besoin, un poste dit « mensuel », poste, le plus souvent, précédemment, classé en catégorie trois, mais désormais mentionné en position « à cheval » sur la plupart des organigrammes des chefs d'organisme. Cette disposition déjà largement utilisée pour mettre en place de « faisant fonction », n chefs d'équipe, sans les nommer catégorie trois — qui peut se révéler pratique pour éviter ou régler, de fait, certains cas conflictuels — intègre désormais un autre élément majeur que constitue la mise en place, par la Direction du Matériel, des trois épreuves écrites, totalisant chacune deux matières, d'accès à la catégorie maîtrise, dite catégorie trois. S'agissant de « faisant fonction » occupants un poste d'agent de maîtrise, la nomination éventuelle en catégorie trois, suppose l'obligation d'avoir plus de quarante-cinq ans et de passer au moins une des épreuves. Devant cette demande pourtant réduite, et une notation de l'épreuve susceptible d'être favorablement ajustée, les anciens, Bernès en tête, rechignent, et se justifient, hélas, sans convaincre. Quant à notre brave délégué, il répète, depuis des années, et soutient à tous ses interlocuteurs, la même antienne, argument à ses yeux imparable, puisque lié à son temps de marin :

« *Oui, mais moi, j'ai fait l'école de maistrance…* »

C'est donc sur ce sujet et dans ce contexte, que seconde quinzaine de juin, ayant bien à l'esprit sa situation personnelle, notre sympathique délégué du personnel, « patrouillant » les unités de production, drague des humeurs revendicatives et pêche les mécontentements. Bien que connaissant ma position favorable aux épreuves de catégorie « maîtrise », et le contrat verbal, passé avec ma hiérarchie, concernant mon accès à cette catégorie, il sait également que reçu premier à l'examen de catégorie 2, de décembre mille neuf cent cinquante-cinq, je demeure toujours classé à l'échelle six horaire. Comme sur ce dernier point, curieusement, je n'obtiens aucune réponse d'une hiérarchie pourtant très ouverte au dialogue. Débutant, à l'échelle six, l'occupation d'un poste de catégorie trois à l'échelle 10, devant la complexe situation où je me trouve, je ressens un certain tracassin, que le père Bernès ne manque pas de capter.

D'où l'invitation à signer une pétition sollicitant un rendez-vous auprès de monsieur Costes, Sous-Directeur chargé de la Production à la Direction du matériel. Six mécaniciens, âgés de plus de quarante ans, prétendant leur reclassement sans examen, ont déjà signés le feuillet syndical.

Je fais valoir l'incongruité de la situation, mais Bernès qui songe surtout à charger la barque de la revendication, va jusqu'à accepter qu'avant signature, je mentionne sur le document que ma demande ne concerne que la suite à mon examen catégorie deux, et qu'en tant que jeune issu de Vilgénis, je suis favorable aux épreuves d'accès à la maîtrise. C'est sur ces bases saines mais curieuses, voire boiteuses, que notre équipée, conduite par un Bernès, soudain hissé au rang de plénipotentiaire syndical, est donc reçue, fin juin, par le sous-directeur Jean Costes.

Ingénieur, de formation École Nationale Supérieure d'Aéronautique, l'homme, originaire du sud-ouest, –- de bonne taille, épaules larges, torse bien développé, cou très court supportant une tête ronde, cheveux bruns plaqués coiffés d'une courte raie, regard intelligent et paisible habillé de verres fins abritant une myopie — a dépassé la quarantaine, et pourrait, aussi bien, être joueur de rugby que notable toulousain. Après avoir pris connaissance de la courte mais précise revendication et dévisagé avec attention son auditoire, calmement, sobrement, presque aimablement, il explique que la compagnie a un besoin d'agents de maîtrise, non seulement capables de tenir les postes actuels, mais en mesure, par leur niveau de connaissances et leur ouverture, de faire face, avec succès, aux missions futures, élargies et de plus haut niveau technique, supposant de bonnes qualités d'adaptations aux futures procédures. C'est pour ces motifs que la Compagnie ne saurait déroger aux nouvelles conditions d'accès à la maîtrise.

Après quelques échanges évoquant de rares cas particuliers, le sous-directeur s'adresse à moi, et s'étonne de ma présence. Je lui explique ma situation en attente de nomination catégorie 2 mensuelle. Après réflexion, il assure me comprendre, mais m'avoue que la question, doit dépendre de la Direction du personnel…. Puis, le sujet étant épuisé, silencieux et penaud, sur invitation de monsieur Costes, le groupe libère la pièce…

Je salue très cordialement Bernès, mais quitte rapidement cette petite équipe hétéroclite et de circonstance. Je dévale les escaliers du bâtiment de commandement, et décide de me rendre au Service du personnel, où je compte prendre l'avis d'un nommé Jean Denard, dit le Basque, chef du groupe « gestion », homme affable et sympathique, à qui j'ai été récemment présenté par un pointeau de son service.

Quand j'entre dans le bâtiment du service, monsieur Denard se trouve déjà dans le couloir, et se dirige vers le bureau du chef de service Guy Le Goubin. Je lui adresse un petit signe de tête qui le retient quelques instants devant la porte de son chef, m'approche rapidement, le salue et, sans reprendre mon souffle, lui demande s'il sait qui est en charge du reclassement d'ouvriers « horaire » en catégorie 2 « mensuel »,…après réussite à examen. La précision et la longueur, de ma question précipite Denard dans un total embarras. Et il n'a pas fini de me balbutier qu'il va se renseigner, que la porte du bureau du grand chef s'ouvre, libérant, face à nos deux mines interdites, un personnage immédiatement sonorisé d'une percutante déclaration ironique :

« *Alors, on en est rendu à comploter, à voix basse, jusque derrière ma porte…* »

Denard, surpris tente à la fois de s'excuser et de traduire correctement la question que je viens de lui poser… et loupe les deux objectifs…

Le grand chef, qui n'a pas vraiment compris de quoi il s'agit, se montre cependant intrigué. La voix calme, mais d'un mouvement de tête déterminé, il m'invite à entrer dans son bureau… Le basque, discret, rejoint son bureau et nous laisse tous les deux.

Guy Le Goubin, breton garanti pure souche, licencié en droit, officier de marine, taille fine et élancée, portant sur chemise blanche costume beige d'un bon faiseur, offre un visage au hâle prononcé animé par deux yeux noirs, légèrement en amandes. Son regard, curieuse synthèse d'intelligence, de malice, et de détermination, n'est pas dépourvu de bienveillance. J'y discerne un tempérament fort, rigoureux, et autoritaire. Sans aucun doute, s'il scrute l'horizon marin aussi bien qu'il observe son interlocuteur, le navire est en sécurité. Et c'est avec l'impression d'être fait comme un rat que je termine mon examen et reçoit de mon hôte imprévu, la question ainsi formulée :

« *Alors jeune homme, si j'ai bien saisi l'essentiel de votre affaire, accompagné d'un délégué, vous venez, à plusieurs personnes, de rendre une ambassade à Monsieur Costes… Bon, alors dites-moi tout, y compris le nom de vos complices…* »

Le ton de la déclaration et le sourire qui accompagne la question, me détendent un peu. Je lui fais un exposé complet des motifs, mais au moment de donner le nom des autres mécaniciens, je marque un temps d'arrêt. Le juriste vient alors à mon secours, m'assure qu'il ne souhaite pas de faire de moi un délateur, m'explique qu'il souhaite pouvoir examiner les dossiers des agents, et se préparer à répondre aux questions à venir et, détendu, me renouvelle sa demande.

Je reste coi, impuissant et gêné. Je sollicite, sans succès, mon esprit un peu affolé. Soudain, il me vient l'idée d'une formulation tordue, mais astucieuse, susceptible de le satisfaire. Je tente de calculer tous mes effets, débute en mot à mot et termine en glissade :

« *Monsieur… s'agissant des autres présents,… il y avait… si je puis dire… de tout un peu… mais plutôt des vaincus marchant derrière un drapeau… en Bernes… !* »

Je ne sais si Guy Le Goubin, chef du Service du Personnel, a voulu alors saluer mon audace ou mon astuce. Toujours est-il qu'il a pouffé de rire et, tout en continuant de s'esclaffer plus discrètement, a définitivement détendu l'atmosphère, restaurant ma confiance en déclarant :

« *Ah ! Mon jeune ami, de tout un peu… Ah ! Ah..! mais c'est très bon ça… en plus derrière un drapeau en berne… vous avez tout fait pour vous en sortir en me faisant rire… C'est réussi,… Très bien, je ne vous sollicite plus. Quant à votre affaire personnelle, je vois ce qui a pu se passer. Avant la création de la Direction du Matériel, toutes les nominations passaient par la Direction du Personnel. Monsieur Scherer a déjà récupéré la catégorie 3, mais compte tenu du faible nombre d'agents concernés en catégorie deux « technique », les dossiers doivent toujours être entre les mains de la direction du Personnel. Je vais voir cela sans tarder…* »

L'entretien terminé, Monsieur Le Goubin, s'est levé, et, souriant, m'a accompagné lentement vers la porte et m'a serré la main. Puis, observant, soudain, un visage énigmatique, me fixant dans les yeux, railleur a ajouté :

« *Vous savez, jeune homme, que vous êtes un aventurier… ?* »

Intrigué, je lui demande pourquoi. Un sourire bienveillant accompagne sa réponse à celui qu'il vient de piéger:

«*…parce que vous avez les yeux bleus… on ne vous l'avait jamais dit… !* »

Guy Le Goubin[26], chef du Service du Personnel à la direction du Matériel, est aussi homme d'esprit qui pratique l'humour et accepte celui d'autrui. Il mérite bien d'avoir le dernier mot !

Fin août de la même année, j'ai reçu ma notification de reclassement à l'échelle 8 mensuelle et ce à compter du premier juillet. L'homme avait tenu parole.

Demeuré en poste à Orly, plusieurs années après notre entrevue accidentelle, il exerçait disait-on avec une aisance rare sa compétence et donnait, à chaque occasion, libre cours à sa très forte personnalité. Ainsi, dès le début, il s'était lié au sous-directeur Costes, s'affranchissant de l'autorité d'un certain Yvan Lavigne, chef des moyens Généraux, souvent « ricardé », vicieux poursuivi par le démon de midi, homme rustre et méchant, toujours prêt à pardonner l'erreur à son personnel féminin, moyennant un peu de compréhension de la part de la « fautive ». En charge de rédiger les comptes-rendus des réunions, sans prise de notes, dès la fin de la séance, il en dictait directement le texte. Admirative la secrétaire ajoutait que texte initial était rarement retouché.

Par ailleurs, Guy Le Goubin ne supportait pas de perdre son temps et ne cachait pas détester les fâcheux et les cons, à plus forte raison, s'ils étaient bien placés dans la hiérarchie. À untel, chef de division, qui venait, trop souvent, le solliciter pour traiter un nombre important de sanctions, il

[26] Je l'ai revu une dernière fois, en 1978, au pot de départ en retraite de Lucienne Soubrié, qui fut sa compétente et dévouée secrétaire durant les années où il fut en fonction à Orly. Alors que nous revivions les souvenirs, une grève surprise des tractistes avions à Roissy/entretien imposa, mon retour à Roissy et mit fin à un entretien chaleureusement débuté.

recommandait sans ambages, de commencer par mettre enfin à jour des notations professionnelles trop souvent absentes ou superficiellement rédigées. Recevant un jour le chargé de Mission, rattaché au Directeur du Matériel, venu le saisir de futiles questions intéressant le fleurissement du parking sis devant le bâtiment de commandement, après avoir accepté de subir le fâcheux pendant un long moment eu égard à son niveau hiérarchique, il lui conseilla de s'adresser à un jardinier pour traiter ses importantes questions. Son interlocuteur, ayant à peine tourné le dos tourné, il soulageait son agacement devant sa secrétaire :

« *Mais, il est nul ce type,… nul et con à la fois!* »

« *Oh… Monsieur, vous parlez d'un chargé de mission auprès du Directeur.* »

« *Chargé de Mission,… chargé de Mission, chargé de mes couilles… oui!* »

Lucienne Soubrié, qui raconte l'histoire quelques années après, part d'un grand fou-rire…

Respectueux avec son personnel, mais soucieux de soigner sa réputation, Guy Le Goubin s'autorisait, parfois, dans le langage, quelque liberté. Ainsi pour demander, via sa secrétaire, à madame Moulin, responsable de la section « gestion du personnel », de venir à son bureau, il avait cette savoureuse formule, à n'en point douter, issue des profondeurs marines :

« *Dites à Estelle de rappliquer dans le bureau,… culotte à la main… !* »

Il voulait simplement dire toutes affaires cessantes !

Ordonnancement/Lancement (1/4).

De préparateur « matières » à agent de chaîne.
Orly-nord. (Mai 1956/juillet 1959).

Après avoir tenu, durant neuf mois, le rôle de préparateur « matières », et suite à l'action de Fangeat, l'improbable déclencheur, mes débuts d'agent de planning sur chaîne — en poste d'agent de maîtrise occupé par un simple agent technique — eurent lieu en juin 1956, au service de la chaîne de révision L.749, placée sous la responsabilité de Kléber Vidaud, père d'un ancien de Vilgénis (Vidaud Guy, promotion1948/1951). Lors, que je succède à Georges Fangeat, la situation sur chaîne est la suivante :

a/ Les bons d'opérations standards et de modifications — rédigés par « l'échelon central » du Bureau des Méthodes, lequel détermine également le temps alloué pour chaque opération — sont désormais plus détaillés qu'ils ne l'étaient à ma prise de fonction à Orly, et permettent de fixer plus rigoureusement les responsabilités de chaque intervenant, mais ils continuent de demeurés insuffisamment complets concernant les précises indications techniques, obligeant le compagnon à souvent consulter le Manuel d'entretien ou à faire appel aux contrôleurs pour bénéficier, quand nécessaire, d'une information officielle.

b/ Les bons d'opérations supplémentaires résultant des demandes de travaux, émises par les contrôleurs de chaque spécialité, sont mentionnées sur de grands tableaux en papier (400x500 mm environ) épinglés sur des planchettes en bois, accrochés dans le bureau du chef de chaîne. Ces tableaux, consultables par le chef de chaîne, sont par la suite, régulièrement exploités par un agent administratif rattaché à l'agent de chaîne — mais logé dans le Bureau des Méthodes, au premier étage du hangar, à deux cents mètres de la chaîne — qui rédige, puis numérote les bons d'opérations supplémentaires.

c/ Les temps alloués pour ces opérations supplémentaires résultent d'un examen commun effectué par l'agent de chaîne et le chef d'équipe concerné. Avec un décalage d'au moins trois semaines, une analyse des importants dépassements de temps (temps passés versus temps alloués), est effectuée, par l'échelon central du bureau des Méthodes, tant pour les opérations standards que pour les travaux supplémentaires.

d/ Le planning des opérations, document grand format en papier, affiché dans le bureau du chef de chaîne, n'est vraiment exploitable que concernant les opérations standards et les modifications, mentionnées dès le début de la visite. Il met en évidence les démontages, remontages, réglages et essais, mais ordonnance incorrectement la masse des travaux supplémentaires. Au global, l'ordonnancement des opérations est donc très insuffisant et ce sont finalement les chefs d'équipes qui organisent, chacun à leur manière, leur chantier et ce, sans prise en compte, à priori, des contraintes éventuelles des autres équipes.

e/ La préparation matières (un ou deux préparateurs par chaîne, catégorie2 à Orly et catégorie 3 au Bourget), qui identifie les besoins (références des matériels spécifiques et standards) et doit satisfaire tous les besoins de l'exécution est, géographiquement et hiérarchiquement, indépendante de l'agent de chaîne. Elle n'intervient, le plus souvent, que tardivement, et sur demande de l'exécution. D'où les nombreuses pertes de temps et le manque de rigueur dans le suivi de la satisfaction de l'approvisionnement.

Le professionnel, muni du « bon matières » rédigé par le préparateur, après identification du besoin, via le Parts catalog, doit ensuite se déplacer pour présenter sa demande au guichet du magasin, et selon le cas, percevoir le matériel, ou, en cas de non satisfaction ponctuelle du besoin, repartir dans l'attente d'une fourniture par le constructeur. Cet approvisionnement en dépannage, nécessaire aux

travaux en cours, doit, faire l'objet, de la part de l'approvisionneur, d'une commande effectuée sous le code international signifiant l'urgence du besoin ; A.O.G (Aircraft On the Ground).

Le préparateur est également en liaison avec les magasins des organismes gestionnaires de matériels révisables. Dans ces conditions, la réussite du chantier — dont la durée est de deux semaines et demie en dock — repose essentiellement sur la qualité des mécaniciens en place (connaissance pratique de l'avion, sens des responsabilités et disponibilité des compagnons, animation, gestion et capacité de collaboration des chefs d'équipes), la compétence technique des contrôleurs, et l'animation du chef de chaîne.

* * *

Marseillais d'origine, ancien de Marignane venu à Paris, mécanicien promu chef d'équipe puis nommé contremaître chef de chaîne, Kléber Vidaud, syndicaliste cadre CGT, est à la fois actif, compétent, soucieux, nerveux, et généreux. J'ai droit à sa confiance, à sa sympathie, à ses questions et aussi à ses préoccupations dès qu'il s'agit des papiers ou d'un manque matières.

L'agent de chaîne est donc un point d'appui administratif majeur et, via le préparateur des besoins « matières », un point d'information important, mais sa capacité de coordination et son apport quant à l'organisation de travaux est, en réalité, bien modeste. Le suivi du chantier, les mouvements de personnel et déclenchements d'heures supplémentaires, procèdent le plus souvent, des contacts journaliers, tenus sur le tas, entre le contremaître et les chefs d'équipe, et d'arbitrages, en tant que de besoin, rendus, lors d'échanges plus ou moins vifs, dans le bureau du chef de chaîne.

* * *

Au niveau de chacune des trois chaînes de révision de l'organisme, Maurice Gruson, ingénieur de formation Arts et Métiers, adjoint en charge de la production, suit en permanence et avec attention, la situation des chantiers. Cet homme du nord, aux yeux brun foncé, aux manières sobres, mais au contact aimable, observe les chantiers et écoute les hommes. Il s'enquiert des difficultés principales et, s'entretient avec le contremaître ou le chef d'équipe concerné.

Avec chaque agent de chaîne, de longs échanges ont lieu, durant lesquels, il s'évertue à ce que les problèmes rencontrés fassent l'objet d'une analyse qui participe à la formation de l'agent. Maurice Gruson, à ma surprise, ingénieur à l'échelle 18, journellement sur le tas, écoute, avec curiosité et intérêt, le point de vue de l'ancien mécanicien, qui — après deux jours d'examen à Vilgénis en décembre mil neuf cent cinquante-cinq — vient d"être nommé, huit mois après, agent technique à l'échelle 8, et qui fait fonction d'agent de planning sur chaîne.

Lors d'échanges approfondis, usant d'une dialectique bien rodée, il synthétise les observations pour mieux prendre en compte les points à faire évoluer, et progressivement, dégage en même temps, tant au plan de méthodes qu'au plan des moyens, les lignes futures d'une organisation de la préparation (particulièrement les fonctions ordonnancement et lancement des travaux), dans la perspective d'entretien des futures flottes.

* * *

Mais la chaîne d'entretien des L.749 doit être affectée au Centre de révision de Toulouse. Sans attendre cette mesure, dès avril mil neuf cent cinquante-sept, ma hiérarchie m'affecte, à la chaîne d'entretien des L.1049. En apprenant, fin mars, la nouvelle, le chef de chaîne Vidaud pique une crise à tonalité méridionale, puis devant mon silence, se calme peu à peu, et, me voyant abattu et sans voix, finit par déclarer :

« Enfin petit, tu n'étais pas bien avec moi, qu'est-ce-que c'est que ce pastaga… C'est toi qui as demandé à changer… »

« Monsieur Vidaud, à l'échelle ou je suis, je n'ai aucun pouvoir, vous le savez, et en plus je n'ai rien demandé. Par ailleurs, je n'étais pas mal avec vous… »

L'ancien rassuré, me mets la main sur l'épaule et m'assure gentiment qu'il ne m'en veut pas…

* * *

Robert Picard, socialiste, franc-maçon notoire et syndicaliste Force Ouvrière, périgourdin fin et rusé, réputé avoir le bras long (on dit qu'il connaît Max Hymans), chef de la chaîne de grand entretien des L.1049 connaît bien la machine et mieux encore les hommes. Calme mais vigilant, il tient, dans le creux de sa main, son groupe de chefs d'équipe et les contrôleurs affectés à sa chaîne, lesquels se font un devoir d'accéder à ses demandes. Par ailleurs, et c'est bien normal, il tient à être tenu au courant, et en temps utile, de toute difficulté importante rencontrée sur le chantier. Caractéristique essentielle, il examine avec beaucoup d'attention les travaux supplémentaires afin d'en maîtriser le volume et sollicite souvent les contrôleurs afin qu'ils affinent leur décision. Ainsi — prenant connaissance du grand nombre de câbles de commandes de vol dont le remplacement est systématiquement demandé, sachant le coût de main-d'œuvre induit, et la contrainte éventuelle entrainée vis-à-vis de la date prévue de sortie de dock — il invite les contrôleurs à prolonger, in situ, en passant un chiffon pour rechercher les éventuelles rupture d'un filin, l'examen du câble et à vérifier, avec précision, le méplat éventuel au niveau des poulies, et à fixer ensuite, après arbitrage éventuel du chef contrôleur, la décision de procéder ou non au remplacement. Cette action permet d'économiser entre cent et cent cinquante heures de charge de travail par visite. Étendue à d'autres travaux cette mise en cause, avec arbitrage hiérarchique éventuel, s'avère constructive sur le plan de la décision concertée et d'intérêt économique certain puisque de l'ordre de 3% du coût de la visite.

Le déroulement du chantier repose donc principalement sur l'autorité et l'animation du chef de chaîne tant vis-à-vis des chefs d'équipe que des contrôleurs. Le rôle de l'agent de chaîne consiste, là encore, principalement en une aide administrative et un suivi des besoins matières.

* * *

En septembre 1957, à mon regret, Maurice Gruson quitte l'organisme de grand entretien, pour diriger le service Méthodes du département Méthodes et Moyens de Production. À ce poste, continuant son action avec pugnacité, il va faire en sorte de faire avancer, de façon majeure, l'organisation des chantiers de grand entretien des futures flottes, dans le hangar N5. Pierre Carriole, lui aussi ingénieur des Arts et Métiers, précédemment en poste à Saïgon, lui succède dans le poste d'adjoint chargé de la production. Officier de marine, l'homme, à la fois réservé et affable, est dit-on, un protégé de l'amiral Paul Louis Hébrard, futur Président d'Air Inter.

Habillé d'un costume gris-bleuté, d'un prêt-à-porter de qualité, cravate discrète mais de bon goût, mise impeccablement complétée par des chaussures classiques, celui qui, rapidement sera appelé *Pierrot* par les plaisants agents de maîtrise du bureau des Méthodes, porte une tête « croc-magnonne » aux yeux ancrés dans leurs orbites, avec deux oreilles décollées du type à recueillir les confidences, et le plus souvent, marche la main gauche plongée dans la poche du pantalon, sa main semblant toujours à la recherche d'un réajustement interne. Chaque jour, dès huit heures trente, il parcourt le hangar et vient, dans l'ordre, saluer le chef d'atelier, puis les contremaîtres chefs de chaîne et enfin les agents de chaîne. Il étend ses poignées de mains aux chefs d'équipe rencontrés sur son passage. Il prend, auprès de chacun, connaissance de l'état d'avancement des chantiers, des événements, des difficultés éventuelles.

Avec moi, désirant certainement, à la fois, prendre connaissance des travaux et se faire une opinion sur ma personne, il organise un contact journalier, de durée une heure, pendant lequel il m'interroge sur chaque travail supplémentaire et sur le temps alloué. Ses questions ont un intérêt, ne manquent pas de finesse, mais dès que l'on arrive aux temps alloués, pour environ quatre-vingt-dix pour cent

d'entre eux, il se satisfait de les diminuer de dix à quinze pour cent. Au bout de plusieurs séances, à déroulement sans désaccord, je ne résiste pas à lui dire, que je pourrais faire, moi-même, son petit travail de rabotage. Il me rétorque souhaiter, pour l'instant, conserver cet usage. Cet entretien lui permet de corroborer mes informations avec celles qu'il a recueillies lors de son passage dans le bureau du contremaître… mais également, comme je l'avais deviné, de se faire une opinion sur moi. Comme il s'interroge sur le moyen de maîtriser des temps passés, et donc leu coût en main-d'œuvre des visites, je lui résume mon point de vue — intégrant les premières conclusions issues des nombreux entretiens que j'ai déjà eus avec Maurice Gruson — en proposant trois actions possibles :

a/ la première action doit concerner la chasse aux pertes de temps trop importantes s'agissant des besoins matières, et des informations techniques quand recherchées.

b/ la deuxième action passe par l'action du contremaître et des chefs d'équipe pour opérer un contrôle des temps passés par sondage, bien évidemment pas de nature tatillonne, mais pour avancer dans le traitement des difficultés rencontrées génératrices de perte de temps.

À ce sujet, il faut savoir que la plupart des chefs d'équipe notent les temps passés pour chaque opération et s'évertuent à les respecter, d'une visite à l'autre, crainte d'avoir des remontrances, alors qu'au contraire, il convient d'observer des écarts en fonction des situations différentes rencontrées selon la visite. Ensuite, faire en sorte de respecter les temps alloués des opérations standards, et pour décider que chaque opération importante, non prévue dans le déroulement habituel du travail standard, fasse l'objet d'un bon d'opération supplémentaire chiffré. Enfin si on constate que l'opération supplémentaire devient systématique, l'inclure dans le bon de travail standard et corriger le temps alloué en conséquence.

c/ la troisième action concerne l'agent de chaîne, action d'ordonnancement qui doit progresser et, pour cela, envisager le rattachement hiérarchique à l'agent de chaîne, des préparateurs et de l'agent administratif, afin de mieux coordonner le traitement des opérations supplémentaires, en particulier en traitant (identification et perception) le besoin matières, avant de confier le bon au chef d'équipe. L'adjoint chargé de la production m'écoute attentivement, et m'interroge. Sur la première action, nous sommes d'accord, tout en constatant que c'est une action de fond qui implique tous les services (préparation, bureau d'études, préparation et exécution).

Concernant la deuxième action, j'insiste sur le dernier point, savoir que le contenu et le temps alloué, d'une partie des bons standards, doivent nécessairement évoluer avec l'expérience intégrant le vieillissement des avions et que cette mission d'intégration revient à l'échelon central du Bureau des Méthodes. S'agissant de la troisième action, je maintiens, contre son avis, que l'établissement et la tenue à jour des plannings de visite relève de la responsabilité des agents de chaîne. Nous quittons la guitoune dans laquelle nous sommes enfermés depuis plus d'une heure. Carriole s'en va, satisfait de notre échange, mais perplexe quant à l'ensemble des points (et personnes) à faire évoluer. La main gauche, revenue en poche, semble, de nouveau, chercher… un trousseau de clés.

* * *

Durant la période qui précède, chaque soir, dans la chambre louée par madame François, je me suis remis aux Mathématiques. Sans véritablement réviser les cinq autres matières prévues par l'examen, dès le mois de juin 1957, je me présente aux trois épreuves A, B, C d'accès à la catégorie trois (agent de maîtrise). Le résultat global (quinze de moyenne) est bon, mais ayant obtenu la note éliminatoire de dix et demi en dessin industriel à main levée, je dois, de ce fait, repasser en totalité (rapport technique et dessin) l'épreuve B. Heureusement, il est possible de repasser cette épreuve dès septembre de la même année. J'ai déjà mentionné, l'aide précieuse de Claude Vigne, durant deux mois de l'été cinquante-sept, qui me permettra, moyennant cinq heures de travail pendant quatre semaines, d'obtenir cette épreuve dès septembre de la même année, avec la note de treize et demi en dessin. Désormais titulaire du poste et des trois épreuves d'accès, j'espère ma promotion dès le

premier janvier prochain.

Durant le deuxième semestre 1957, entre le 17 août et le 21 octobre, et ensuite au cours du mois de mars 1958, Air France met en service les dix L.1649A *Superstarliner*[27]. Dans la perspective des futures visites de grand entretien, à l'échelon central de la Préparation, au printemps 1958, c'est Pierre Anselme qui, à partir du Manuel d'entretien rédigé par les Études centrales, est chargé de l'établissement des bons standards et du futur planning des travaux.

L'emménagement dans le nouvel hangar N5 — qui succède à l'occupation du nouvel hangar N3 par l'activité de Petit Entretien avions — bâtiment capable par ses dimensions d'abriter quatre chaînes d'entretien en parallèles, a lieu début juillet mil neuf cent cinquante-huit.

Sur le plan organisationnel, avec les possibilités d'implantation offertes par le nouvel hangar dont les aménagements ont bénéficié de l'expérience de Maurice Gruson, qui — dans le cadre de ses nouvelles responsabilités de chef du service Méthodes du département Méthodes et Moyens de Production et, à ce titre, correspondant Air France auprès d'Aéroports de Paris — a fait installer, face à chaque chaîne, une construction métallique séparée en deux bureaux: l'un destiné au chef de chaîne, l'autre destiné à l'agent de chaîne, et à l'agent administratif, désormais rattaché à l'agent de chaîne. Simultanément, ayant installés géographiquement, les pupitres des préparateurs à proximité du bureau de l'agent de chaine, ceux-ci sont également rattachés hiérarchiquement à l'agent de chaîne.

Ainsi, un déménagement et l'occupation de nouvelles surfaces viennent d'être l'occasion d'une nette évolution concernant le travail sur chaîne, par intégration des fonctions ordonnancement, préparation matières et lancement.

Le travail de Maurice Gruson ne s'est pas arrêté là. Dans le bureau destiné à l'agent de chaîne et à l'employé administratif, seront installés des tableaux à gouttières destinés à recevoir les bandelettes représentant, selon la couleur correspondante, (blanc pour les travaux standards, vert pour les modifications, et rose pour les travaux exceptionnels), et répartis par équipes, tous les bons d'opérations concernant la visite en cours.

Le discret, mais efficace *gadzard*, est venu plusieurs fois échanger, avec pour chacune des chaînes, l'ensemble de la maîtrise de production (chefs d'équipes, contrôleurs et agent de chaîne), concernant la mise en service et l'utilisation du planning gouttière. Le circuit des bons d'opérations a été examiné. Il a été décidé de traiter, chaque fois que possible, les besoins en matériels, avant de fixer le temps alloué pour l'opération, et sa figuration au planning. Pour suivre en temps réel le déroulement du chantier, il a été demandé aux chefs d'équipe de rendre sans tarder les bons des opérations terminées après vérification de la présence des signatures.

Ainsi se sont établies, progressivement, dans l'entendement des participants, les nouvelles règles et les responsabilités de chacun concernant la façon de faire vivre ce canevas analytique que devait être le planning gouttière.

* * *

[27] Ce nouvel avion — aile à grand allongement (épaisseur réduite de 15% vs le L 1049), voilure en lame de sabre à profil dit pseudo laminaire, à envergure accrue de dix mètres par rapport au L 1049, et constituée, en majeure partie, de grands panneaux structurés fraisés dans la masse (robustesse, capacité en carburant des réservoirs structuraux nettement augmentée et moindre risque de fuites de ceux-ci), permettant une plus grande distanciation du fuselage (moins de bruit et de vibrations en cabine) des quatre moteurs Turbo-compound Wright R-3350 988TC18-EA2 (moteur à 18 cylindres en double étoile récupérant les gaz d'échappement sur turbines restituant directement leur puissance sur l'arbre moteur) atteignant 3250 ch au décollage, 4 hélices Hamilton à vitesse constante et commande de pas hydraulique très bien synchronisées — que TWA a incité Lockheed à produire et a mis en ligne dès le 1er juin 1957. De poids double, mais de charge marchande triple du L 749 et volant à une vitesse de croisière supérieure de 200 kms au Constellation, concurrent du Mac Donnel Douglas DC 7, il possède, selon les experts, beaucoup d'atouts et une rare élégance. Avec le L.1649A, la famille des « Constellation » et « Super Constellation » trouve son achèvement. Air France tentera de les maintenir exploitation alors même que Boeing 707 et DC-8 commençaient à survoler l'Atlantique Nord en offrant aux passagers un confort sans précédent.

Mi-juillet de la même année, je suis informé de ma promotion en catégorie maîtrise. Et dès fin août, cette promotion est traduite sur ma feuille de paie, avec un rappel de salaire à compter du premier janvier précédent. Ainsi le *pari de Fangeat* s'est réalisé. Très satisfait de ma hiérarchie, je remercie dans l'ordre Lucien Duménil, Pierre Carriole et Jean Bavoux.

Fin mil neuf cent cinquante-huit, la démission de notre collègue et copain Roger Gauvin, agent de la chaîne Bréguet 763 — qui quitte Air France pour aller diriger une concession Renault avec garage important en Provence — me vaut d'être invité par la hiérarchie, à le remplacer au pied levé dès janvier 1958. Contrairement à la situation précédente vécue avec Kléber Vidaud, Robert Picard, qui reçoit en échange un agent de maîtrise chevronné lui convenant, ne s'offusque pas du tout de ma nouvelle affectation, et me souhaite aimablement bonne chance pour la suite.

* * *

De petite taille, trapu, cinquantaine récente, crâne dégarni avec latéralement quelques fins cheveux roux surmontant des tempes déjà grises, visage ovale légèrement cuivré, avec deux yeux bleu clair qui fixent avec franchise et attention son interlocuteur, Maurice Guillet, contremaître en charge de la flotte Bréguet 763 et syndiqué cadre CGT, à la réputation d'un homme compétent, qui n'aime ni l'à peu près, ni le dilettante *blablateur.* Intelligent, intuitif, autoritaire et affectif, il est aussi loyal, mais peut se montrer susceptible et soupe au lait, s'il estime avoir été trompé.

Journellement, il fait la tournée du chantier et se fait rendre compte, par chaque chef d'équipe, de l'avancement des travaux et des difficultés éventuelles, et saisit tel contrôleur en tant que de besoin. Après cette inspection, de façon régulière, il interroge, et consulte l'agent de chaîne qu'il associe souvent à ses décisions. Satisfait de cette collaboration, je m'évertue par ailleurs à apprendre les spécificités de l'appareil français, les circuits et points sensibles ou points clés, significatifs du bon déroulement des charges de travail. Pour la première fois, régulièrement, je suis également sollicité pour faire fabriquer — via croquis d'exécution et définition d'ordre métallurgique à ma charge — des boulons et pièces par la division ateliers généraux.

* * *

Mais le travail comporte aussi quelques moments à part. Ainsi, un jour, Jean Bavoux, chef de division, me confie une équipe de techniciens de l'Aéroflot venus, se faire une opinion sur cet appareil conçu et fabriqué par la France, et type d'avion, pouvant comporter un pont supérieur passagers et un pont inférieur utilisé en cargo, ou les deux ponts utilisés en version passagers.

Rendu possible par l'enseignement technique reçu à Vilgénis, l'entretien s'effectue en langue anglaise et la visite sur avion, qui dure une demi-journée, concerne principalement les trains et commandes de vol. A la fin de la séance, mon chef direct Duménil, m'explique, avec force tics, que sur motif d'achat éventuel du Bréguet, ces gens se sont en fait livrés à de l'espionnage industriel officiel.

* * *

Sur chaîne de GE des 12 Br 763, la satisfaction des nombreux besoins matières en rivets français de tous types, principalement dans le cas du chantier de réparation d'un appareil fortement accidenté à Hassi-Messaoud (chantier dont s'inquiète personnellement, Jacques Scherer, notre Directeur du Matériel) requiert de nombreux déplacements aux usines Bréguet, à Villacoublay. Pour le valeureux, mais très critique Ramet, chef d'équipe des chaudronniers, c'est l'occasion de reconnaître l'utilité d'un agent de chaîne.

Alors qu'à notre satisfaction respective semble-t-il, la collaboration entre le contremaître Guillet et moi est bien rodée et s'avère de confiance, en fin de campagne, c'est-à-dire fin juin 1960, mon chef hiérarchique, Yvon Lebel, m'informe qu'à compter du mois de septembre prochain, je suis affecté à

la chaîne d'entretien commandée par Albert Dougnat. La nouvelle est vraiment mal prise par le père Guillet qui me convoque sans tarder dans son bureau.

L'homme est blême et sa parole agressive. En fait, je rencontre la même situation qu'avec Kléber Vidaud, mais le côté méridional est remplacé par une froide colère blanche. Je dois, une fois de plus, expliquer que je n'ai rien demandé, que je n'ai dans le domaine aucun pouvoir et que je n'y suis pour rien, tout en reconnaissant, avec lui, que cette décision est assez curieuse.

Après réflexion, j'ajoute, qu'à mon avis, ce mouvement ne doit pas avoir pour origine Yvon Lebel, mon chef direct. Guillet finit par admettre que je n'ai aucune raison personnelle de vouloir le quitter, se calme, et réoriente progressivement ses soupçons et son humeur, en examinant objectivement la situation future.

Et, soudain, il comprend que son collègue Albert Dougnat, successivement titulaire de la chaîne L.1049 et de la chaine L.1649, protégé de Robert Picard désormais chef d'atelier, sera certainement, par la suite, désigné responsable de la future chaîne B 707,…d'où, peut-être la raison de mon mouvement anticipé.

Fin juillet 1960, la séparation avec Maurice Guillet, contremaître dont je pense qu'il a l'étoffe d'un véritable chef d'atelier, s'effectue cordialement.

Cet homme de valeur, dont les chantiers furent tous des réussites, ayant « trop » de caractère, ne sera pourtant jamais chef d’atelier.

* * *

Ordonnancement/Lancement (2/4).

Agent de chaine. Orly-nord (septembre 1959/juin 1961)

Avec la mise en service des nouveaux appareils SE 210 et B 707, (cf annexe E) équipés de propulseurs à réaction, l'année 1959, marque, pour Air France, une importante accélération touchant l'évolution ses flottes moyen-courriers et long-courriers.

* * *

Au premier juillet 1959, notre ami Yvon Lebel — fils d'un chef d'atelier de chaudronnerie, frère cadet d'un contremaître de même activité et ancien chaudronnier lui-même — ayant longtemps brandi tel un gonfanon de croisade, outre sa filiation dans le travail du métal léger, une ancienneté riche d'expérience et armée de sagesse, avait, enfin, « arraché » sa promotion. Et à force de prétendre pouvoir faire mieux que notre chef, Dumézil, il a, en effet, convaincu Jean Bavoux, de le nommer à sa place comme chef de la préparation. Duménil, qui n'a jamais protesté contre cette manœuvre, a été nommé chef de l'approvisionnement et du magasin, Ce mouvement, qui convient mieux à son sens des responsabilités et à ses qualités pratiques, semble d'ailleurs le satisfaire. Sans trop oser l'affirmer, nous savons que nous perdons un chef discret, peut-être timide, mais en tous cas, tout à fait correct.

Yvon, qui a toujours été sympathique et arrangeant, avec moi, lorsque j'ai eu, à m'absenter (avec récupération d'heures supplémentaires s'entend) ou de traiter par voie téléphonique, les importants problèmes concernant mon appartement, me pose — ainsi qu'à mes collègues Roger Dombre, Pierre Anselme, et Pierre Topenas — d'entrée de jeu un problème important, en ce sens qu'il s'avère incapable d'objectivité et de synthèse en matière d'organisation. Pour l'instant, il cantonne son équipe à une action strictement administrative de mise à jour des bons d'opérations standards et s'occupe, plus d'une heure par jour, au secrétariat, à relire, après frappe, les bons corrigés. Les agents de maîtrise que nous sommes n'ont aucunement l'intention de lui nuire, mais s'interrogent très fortement sur ses capacités à établir et diriger la fonction Préparation, et dès lors, sur l'intérêt de demeurer dans son service.

Je choisis de parler avec lui, l'assure de ma sympathie et lui promet de le tenir loyalement au courant de la situation sur chaîne, mais lui demande, en échange, de prendre mon avis avant de décider quoi que ce soit qui concernerait l'agent de chaîne. Il me donne son accord.

S'agissant du planning directeur par type d'avion dont l'établissement est de la responsabilité de l'échelon central de son service, je lui explique, pourquoi je considère que le suivi de ce document relève de l'expérience et de la responsabilité de l'agent de chaîne

Roger Dombre, dont les avis judicieux n'intéressent pas la matière grise de notre chef Yvon, patient, attend le moment propice pour changer de poste. Poursuivant l'idée de son choix précédent, Pierre Topenas cherche, plus encore qu'avant, une autre affectation.

Au mois de septembre démarrent les premières grandes visites des L.1649. Les récentes machines sont immobilisées six jours en dock pour un chantier de cinq à six mille heures de main-d'œuvre. Pierre Anselme, qui en matière de préparation des documents de travail et de la définition du planning est sur cette affaire depuis une quinzaine de mois, est naturellement nommé agent de chaîne. Avec un délai d'immobilisation aussi court, traiter toutes les questions, propres à ce nouvel avion, questions qui affluent en même temps, s'avère difficile.

Deux difficultés importantes surgissent rapidement, quant au bon déroulement du chantier.

La première concerne l'accès à la soute hydraulique — abritant de nombreux équipements, et nécessitant en plus une intervention structurale — accessible par une seule personne à la fois. Ce point important, qui aurait dû être découvert par un déplacement sur avion, lors d'une visite de petit

entretien, ou lors d'un stage de qualification à Vilgénis, n'apparaît le deuxième jour de la visite. Or, ce déplacement préalable sur place n'a pas eu lieu, du fait du mauvais usage que tous, sauf l'un d'entre nous, avons à la préparation, de ne pas aller, chaque fois que nécessaire, vérifier sur le tas, la réalité de certaines situations. La leçon est immédiate, et définitive. L'obligation, pour certaines situations, de se déplacer sur le tas, vaudra et sera appliquée, à tous les postes que j'occuperai par la suite. Suite au constat sur chaîne, 'horaire en 3x8 est décidé, pour les professionnels travaillant dans des conditions difficiles de cette zone.

La seconde intéresse les temps alloués pour les opérations standards. Est-ce dû au fait que les gens perdent du temps à découvrir les spécificités de l'avion — lesquelles marquent beaucoup de notables différences avec le L.1049 — et à déterminer les nouveaux emplacements des équipements, ou est-ce le délai de visite très court qui impressionne ? Toujours est-il que les temps alloués pour un nombre important d'opérations sont contestés par les professionnels relayés par certains chefs d'équipe. L'ambiance des deux premières visites est, par moments, tendue et il faudra tout le savoir-faire et le tempérament méridional de Pierre Anselme pour répondre aux attentes et atténuer les protestations. Notre copain Anselme termine, la campagne de grand entretien, très éprouvé.

* * *

Grand, mince, sans aucun embonpoint, d'abord réservé, simplement vêtu mais bien mis de sa personne, fin visage, allongé, à peau presque glabre, surmonté, d'une chevelure éclaircie et crantée, légèrement grisonnante, regard d'astigmate — porté par deux yeux bleu atteint d'une protrusion témoignant d'une légère exophtalmie d'origine thyroïdiennee — qui brille derrière deux verres fins à reflets, Albert Dougnat — alias Bébert, pour certains anciens du Bourget qui l'ont connu à la caisse à clous) — s'est fait par tempérament, discipline et composition, l'image d'un personnage sobre, et sérieux. En fait, étant de santé réduite sur le plan cardiaque, Albert fonctionne en économisant ses moyens, autant que possible.

Sur le plan professionnel, l'homme connaît bien son métier, laisse beaucoup d'initiative à ses chefs d'équipe qu'il interroge journellement sur le bon déroulement du chantier — néanmoins ceux-ci savent qu'ils devront rendre compte des erreurs éventuelles commises — n'intervient auprès de l'agent de chaîne, qu'en cas de difficulté ou de nécessaire éclaircissement. Mais tient régulièrement au courant, son chef d'atelier et « protecteur » Robert Picard, des incidents et autres points majeurs intéressant la visite.

Son intérêt pour le planning ne se manifeste que lorsqu'un chef d'équipe prétend demander un renfort de main-d'œuvre ou souhaite déclencher des heures supplémentaires pour répondre à une charge imprévue de travail et susceptible de mettre en cause tel circuit du chantier. Au total, bien qu'un peu secret, Albert Dougnat n'est pas homme désagréable, mais demeure assez distant, voire indifférent, et ne dispense que rarement quelques touches de chaleur humaine.

Au niveau de la chaîne, tout se passe convenablement. Sur le plan de l'ordonnancement des travaux, l'appareil L.1049 (Super Constellation) ne me pose pas de difficultés par rapport au précédent L.749.

L'équipe chargée des fonctions ordonnancent/lancement sur chaîne, comprend désormais cinq personnes — un agent technique qualifié, un agent administratif chargé d'enregistrer les bons de travaux supplémentaires et de tenir le planning « gouttière », deux préparateurs « matières » et enfin, un Ouvrier Spécialiste Qualifié (chargé des différents mouvements de pièces et éléments lourds allant au lavage ou en réparation dans divers ateliers et des courses). Les deux préparateurs sont de qualité. Gilbert Cabot, agent technique, précédemment utilisé comme agent administratif, se révèle particulièrement compétent, organisé et possède une très bonne mémoire.

Un lundi matin, le désormais chef de département Pierre Carriole constate avec raison que le planning n'est pas à jour et, à juste titre, mais un peu mécontent, m'en fait la remarque. Je lui rétorque que la mise à jour du planning ne peut être effectuée, administrativement, qu'au fur et à mesure du retour des bons d'opérations signés par les compagnons et, quand demandé, par le contrôleur, et la présence de ces signatures vérifiée par le chef d'équipe. Pierre Carriole me lance alors :

« *Peut-être, mais c'est à vous de les relancer… pour que les bons rentrent…* »

Interloqué, je lui indique que cette relance, systématiquement faite est cependant inégalement suivie d'effet. Imperturbable, le chef d'organisme me demande d'insister. Sur l'instant j'encaisse sans rien dire. Une demi-heure plus tard, je croise de nouveau Carriole dans l'atelier et demande à lui parler suite à son constat matinal. Commence alors un long parcours animé qui emprunte, plusieurs fois la voie de circulation du hangar.

Je signifie, sans ambages, à mon chef d'unité que chacun, sur le chantier, à ses responsabilités, que l'agent de chaîne est là pour organiser et suivre le déroulement du chantier, répondre le mieux qu'il peut à toutes les difficultés d'ordonnancement du chantier et de veiller à satisfaire, en temps utile, les besoins « matières », mais qu'il n'est pas là pour animer le travail des chefs d'équipe, qu'il s'agisse d'ailleurs, des bons d'opérations ou du remplissage des étiquettes vertes concernant le matériel révisable. Je lui explique que dans certains cas, un compagnon peut être absent et signer le document de travail avec une demie voire une journée de retard. Sans intention diffamatoire, inévitablement, compte tenu de ce que j'ai déjà vécu, je lui indique que, cette surveillance et les éventuelles relances, y compris concernant la sécurité — suite à signalement ou non de l'agent de chaîne — relèvent des responsabilités du contremaître chef de chaîne. Au bout d'un entretien, du genre tonique, ayant dépassé la demi-heure, effectué au pas gymnastique, en plusieurs allers-retours effectués aux yeux de tous, dans le hangar, Carriole, attentif, et songeur a fini par acquiescer à mon point de vue.

Je le quitte, convaincu que dans une prochaine réunion des responsables de production il évoquera le sujet avec le chef d'atelier et les contremaîtres et que les choses avanceront dans le meilleur esprit. C'était sans compter sans les réactions du nouveau chef de département. Je n'ai pas réussi à savoir quelle fut son action. Par contre, dès le lendemain je comprends.

Durant les deux premières heures de la journée, aucun chef d'équipe ne vient m'adresser la parole. Albert Dougnat, détournant son regard, ne refuse pas ma poignée de mains mais ne répond pas à mon bonjour. Puis, le chef d'équipe Castela, goguenard, effectue silencieusement la mise à jour du planning de son équipe mais lâche, cependant, un sourire entendu en quittant le bureau.

Alors que le chef chaudronnier Lançon, roule silencieusement une cigarette, tout en se raclant la gorge, je lui lance sa propre phrase habituelle :

« *Alors Henri, les urines sont claires ce matin… ?* »

Le brave homme qu'il est, s'assure que personne ne nous regarde, et répond gentiment :

«*…Un peu chargées, mais demain, ce sera bon… ! »*

Mothes, le toulousain chef d'équipe responsable de l'aménagement cabine, attend que Bébert se soit éloigné de son bureau pour me dire de ne pas m'en faire, la consigne reçue ne valant que pour une

journée. Puis sur le coup de midi, deux autres chefs d'équipe m'avouent qu'ils ne peuvent faire autrement que de respecter la consigne dont Picard, chef d'atelier, est à l'origine.

Le parfum maçonnique qui, ce jour de novembre 1959, semble accompagner cette consigne visant à me hocher le mors, me trouble profondément. Par ailleurs, comprenant que je ne peux même pas compter sur Carriole pour m'expliquer, je décide de ne pas lui parler du retour de flamme, que j'ai, de mon point de vue, injustement subi. Pendant deux semaines, j'ai l'idée de demander ma mutation, puis je me ravise pensant que ce serait peu courageux et faire bien trop d'honneur à mes juges et, à leur façon. Puis il me vient à l'idée de faire figurer, sur le planning « gouttière », en tête de chaque équipe le nom de chaque chef. Comme aurait pu dire Alphonse Allais, c'est à peu près vers cette époque que quelques chefs d'équipe retardataires mettent plus de soin à rentrer les bons des opérations terminées. Avec le contremaître Bébert, et l'ensemble des chefs d'équipe, le bon climat se restaure rapidement.

Bébert demeure toujours impassible, sauf lorsqu'il entreprend, avec Roger Dombre, souvent en ma présence, une longue conversation sur les dernières évolutions techniques concernant les appareils photographiques récents. Albert Dougnat qui fréquente de façon assidue, tous les jeudis après-midi, la rue Cadet, s'arrête régulièrement dans une boutique voisine de sa Loge, spécialisée dans le domaine photographique. Rendant compte de ses diverses investigations, le personnage austère envisage objectif et focale, aborde la parallaxe, évoque les lentilles, et libérant progressivement ses connaissances en optique, dévoile un de ses hobbies. Ainsi, notre Bébert, l'œil soudain allumé, le discours disert, et le visage quelque peu rosi, debout avec les bras demeurés croisés sur sa poitrine, déclare avec un sourire maîtrisé, un bel enthousiasme et s'abandonne, quelques instants, au plaisir d'une « bandaison » à la fois technique et artistique avec Dombre qui lui est, par ailleurs, photographe.

* * *

Certes, la plupart d'entre nous l'avaient déjà aperçu en piste, mais en ce début d'année 1960, majestueux de ses dimensions, presque hautain avec sa dérive qui dépasse dix-huit mètres de hauteur, et fier de ses quatre réacteurs puissants et propres, il est en poste de grand entretien. Les docks de nez, de voilure et de queue — accès horizontal aux plan fixe, et aux gouvernes de profondeur et, simultanément, accès vertical au plan fixe et à la gouverne de direction ainsi qu'à son antenne — sont à la mesure de ce Boeing 707 A, sorti des installations de Paine field près d'Everett en banlieue de Seattle (WA). Ce spectacle traduit avec éclat toutes les capacités intellectuelles et manuelles misent en œuvre pour inventer, mettre au point, et produire un des moyens les plus modernes de ce début de seconde moitié de notre vingtième siècle.

Mais ce quadriréacteur très performant, dès son début d'exploitation, a révélé, en vol, dès son début d'exploitation par les compagnies, un singulier défaut qui se traduit par d'importantes oscillations en lacet et roulis induit « Yawling and rolling, ou Yaw-roll coupling ». En liaison avec le constructeur Boeing, les Opérations aériennes de toutes les compagnies exploitantes, ont évidemment prises toutes les dispositions pour que ce défaut technique, qui ne met pas en cause la sécurité des vols, n'affecte que modérément l'agrément et le confort du passager. Le phénomène, communément appelé Dutch Roll, « roulis hollandais » a, dès la mise en service de l'appareil, conduit les techniciens de chez Boeing, à définir un important programme de modifications, qui, pour Air France entraîne, pour chacun des 5 B 707-328A déjà exploités, un chantier de l'ordre de cinq mille heures de main-d'œuvre et une immobilisation totale au sol de cinq semaines. Les

chantiers vont se dérouler en position 4 (extrême ouest) du hangar N5 d'Orly, sur la chaine ou le contremaitre Albert Dougnat et moi, affectés à la première chaîne d'entretien des B 707, sommes installés.

Les travaux concernant l'amélioration des caractéristiques de vol du Boeing 707A — Flight Characteristics Improvement Programm — consistent à :

- augmenter, d'environ 1 mètre, la hauteur et donc la surface de la dérive,
- adjoindre une dérive caudale inférieure (et non pas ventrale comme l'on disait),
- renforcer, structuralement, le cône de queue, (couples et lisses à l'arrière des toilettes AR),
- modifier les mécanismes de commande des petits volets, d'aide aérodynamique au positionnement et aux corrections d'évolution (trim tabs) intéressant les gouvernes de direction et les ailerons.

Ces modifications très importantes seront également suivies par le remplacement (problème de corrosion) des bagues de fixation du stabilisateur — « plan fixe » devenu mobile, réglable par un énorme mécanisme de « vis sans fin » sur cet appareil — fixé sur le caisson de torsion du « plan fixe. » Opération de haut niveau de précision technique, qui requiert la venue d'un team Boeing de très grande qualité. Cette équipe, de trois techniciens, conduite par un nommé Max Pangburn — chef du détachement, homme calme, intelligent et connaissant toutes les spécificités intéressant ce chantier — va susciter de tous, une grande admiration, compte tenu de son organisation du chantier et les outillages de précision utilisés.

L'opération d'une grande délicatesse d'exécution, nécessite des alésoirs spéciaux, de diamètres inhabituels — égalant ou dépassant le pouce — et exige de respecter des tolérances faibles. Un jeu important de superbes photographies grand format, accolées à chaque phase d'exécution, sert de précieux guide aux opérateurs. Les alésoirs au nombre d'une douzaine (avec jeu neuf de rechange au cas où) sont rangés dans de larges coffrets de protection type coffrets à bijoux. Minutieusement conduite par une équipe américaine sobre et très efficace, cette intervention témoigne également de la remarquable capacité logistique et de la réelle considération que les américains portent, à l'organisation d'un chantier. Sur les appareils suivants, et toujours sous le contrôle de l'équipe Boeing, elle sera conduite avec succès par les mécaniciens d'Air France.

Les chantiers se déroulent donc sans aucune difficulté. Par ailleurs, les réglages et essais de l'ensemble des circuits concernés par les modifications exécutées, effectués en seul horaire administratif, permettent une large formation des agents sur le tas, formation qui se révélera très profitable lors de la campagne suivante.

Le chef du détachement Boeing, Max Pangburn — taille moyenne, la cinquantaine atteinte, le visage rond offrant un regard bienveillant, enveloppé des volutes de fumée s'échappant avec discrétion de sa bouffarde allumée lorsqu'il rejoint son bureau voisin du mien — se révèle très rapidement un personnage attachant et plein d'humour. Il a bien sûr emporté avec lui les photographies de toute sa famille et me présente ainsi son épouse, et sa fille hôtesse de l'air. À l'occasion de nos nombreuses conversations techniques ou non, nous ne manquons pas de sympathiser, pour mon plus grand profit intéressant la pratique du langage américain.

Un soir de février, je l'invite avec son équipe, Carriole et Mirican — ingénieur embauché récemment — à venir prendre un pot à la maison. Un bien modeste scotch J and B avec olives

compte tenu de mes petits moyens. À l'occasion de cette visite, un peu impromptue, je montre à Max une bouteille de cognac, gainée d'osier, et munie d'un système musical à remontoir. Celui-ci semble très intéressé par la bouteille. Je lui propose donc de goûter ce cognac, mais il décline mon invitation, tout en continuant d'écouter plusieurs fois, ravi, le court mais agréable thème musical. Soudain, il me propose d'acheter la bouteille. Je lui réponds que j'aimerais lui offrir, mais que dans le cas présent, je ne peux pas. Il insiste pour me l'acheter, jusqu'à ce que lui explique, plus ou moins adroitement, devant ma moitié inquiète, que cette bouteille m'a été offerte par la mère de mon épouse, à l'occasion du Noël dernier et qu'en plus, ce modèle, était le dernier spécimen ancien d'un magasin de Brive. Je regarde Carriole d'un air un peu insistant pensant qu'il lui offrira, sur budget Air France, un modèle plus récent, mais l'heure ne semble pas à l'initiative voire à la dépense personnelle. Et Carriole, me semble-t-il, est un peu pingre. Max Pangburn, fit contre mauvaise fortune bon cœur et eut l'humour de me féliciter, en ma qualité de français, d'être si apprécié de sa belle-mère.

Par la suite nous demeurâmes en relation épistolaire. Durant plusieurs années, Max renouvela chaque année son invitation à le retrouver dans sa grande et superbe maison, en banlieue de Seattle et de là, rejoindre Vancouver avec lui, et emprunter ensuite, un vol en hélicoptère pour aller pêcher le saumon sauvage « dans un endroit à lui ». À l'époque, avec mon épouse, nous n'avions ni les moyens, ni il faut bien l'avouer, l'envie de nous lancer dans ce genre d'aventure. Nous n'avions pas non plus la possibilité, en retour, d'inviter Max et son épouse à Paris et de les recevoir dans notre modeste appartement de Choisy-le-Roi. Chaque année, avec regrets, je déclinais cette aimable et intéressante invitation et un jour, de mon fait, nos échanges de courrier cessèrent.

* * *

Au premier mars 1960, la division de GE prend le rang de Département et l'actuel chef, Jean Bavoux, nous quitte pour prendre le commandement d'un nouveau département regroupant deux précédentes unités installées dans les travées : la division de révision des équipements non électroniques et la division des ateliers généraux. Un généreux pot de départ, réunissant l'ensemble du personnel du département, salue le départ d'un chef apprécié. Pierre Carriole, certainement en mesure de faire valoir ses droits de succession, nommé chef du département Grandes Visites (sigle DGV), lui succède.

Georges Valette, Ingénieur, syndiqué cadre Force Ouvrière — occupant dernièrement le poste de chef du détachement technique d'Air France, auprès de Boeing, à Seattle (après avoir été précédemment chef d'un détachement Air France, auprès d'Égyptair, au Caire) — est nommé au poste d'adjoint, chargé de la production, du département.

Un agent de maîtrise, aux propos pourtant habituellement mesurés, qui avait fait partie du détachement en Égypte, assure d'un air un peu entendu, qu'au Caire Valette avait été arrangeant avec toute l'équipe, désirant simplement que le travail soit fait et qu'il n'y ait pas de problème… afin qu'il puisse régulièrement et sans être dérangé, pratiquer l'équitation, dans un club anglais.

Importante tête ovale surmontée d'un crâne dégarni avec large tonsure arrière, regard de myope semblant prendre appui sur de puissantes narines d'un nez long et fort, de bonne taille et de noble prestance, très bien habillé d'un tweed marron clair et arborant façon « british », un jovial nœud papillon, conservant, le plus souvent, une main gauche plate et immobile en poche, l'homme de deux précédents détachements — dont l'un ayant privilégié l'équitation — montre dans ses

nouvelles fonctions, un air très détaché, avec, ajoute l'un d'entre nous,… des façons parfois cavalières ! Au bout d'un mois, alors que l'intéressé apparaît, le plus souvent, comme « en bandoulière » du chef d'organisme Carriole, et peu désireux de prendre ses propres marques, le jugement de tout l'encadrement de l'unité — exprimé avec la gouaille que l'on devine, mais aussi avec la précaution qui sied à ce genre de commentaire — est établi. Georges Valette, d'évidence, et comme on dit lorsqu'on ne veut pas se compromettre, semble ne pas être fait pour ce poste.

Pour être honnête, je me dois de dire que Georges Valette, avec moi, n'est pas désagréable, qu'il me manifeste même quelque sympathie. Bien que toujours un peu mondain d'apparence, et s'évertuant de donner le change, il semble traîner avec lui un ennui permanent, qu'il rompt cependant, en très petit comité, à l'aide d'un humour véritable, mais vite remis en réserve si jugé nécessaire. Nos bonnes relations intègrent progressivement un niveau de confiance qui me satisfait.

En effet, chaque samedi de deuxième semaine de visite, jour travaillé sur chaîne en horaire 5-6-4, notre adjoint de production assure officiellement la permanence de commandement de l'organisme. Mais, compte tenu de ses prégnantes contraintes domestiques — en l'espèce une mère exigeante, qui habite le distingué 6ème arrondissement de Paris, et l'attend à déjeuner chaque samedi — le père Valette me confie le numéro de fil de sa distinguée génitrice, et me recommande de l'appeler en cas d'urgence. Immanquablement sérieux, il ne manque jamais de préciser qu'il devrait normalement revenir en milieu d'après-midi… et s'estompe.

Avec la hiérarchie de production (le chef d'atelier et les contremaîtres) qu'il salue chaque jour, Georges Valette est moins à l'aise. Il est vrai, par exemple, que Robert Picard — puissant chef d'atelier et, à l'époque trésorier du syndicat FO — avec qui, un jour, il abordait un problème de gestion des effectifs, ne l'avait pas ménagé, en lui distillant, via un familier et dominant tutoiement, et avec un ton volontairement calme accompagné d'un fin sourire d'angle, un sentencieux tire-laisse :

« *Laisse les personnes qualifiées régler ce problème. Ne t'en mêle pas je te prie. Pense plutôt à régler ta cotisation syndicale si tu veux avoir, le moment venu, ton avancement.* »

Valette, ressentait le peu de considération à son égard, mais s'en accommodait, avec naturel et résignation, transportant dans le hangar, selon le cas, ses hésitations et ses incertitudes, tout en devenant, paradoxalement, accepté de tout l'encadrement, il est vrai plus enclin à redouter un chef à forte personnalité, qu'à s'émouvoir d'un ingénieur, insuffisant, mais si peu dangereux.

J'eus, en tête à tête, plusieurs entretiens avec Georges Valette, dont deux très importants. L'un concerna ma notation professionnelle (Fiche d'Orientation et Carrière) au second degré, dont la trentaine de cases, furent cochées, en cinq minutes, toutes les cases niveau « très bon ». Apparemment satisfait mais prudent, Valette m'interrogea alors d'un bref « ça vous va ? ». Je me suis mis alors quelques secondes à la place d'un directeur qui lirait ce document. Puis, j'ai expliqué à mon notateur que cette notation n'était favorable ni à lui, ni à moi et que l'on devait en réexaminer ensemble les postes principaux, et faire en sorte qu'elle soit plus fouillée, plus pertinente et différenciée d'autres notations, de gens plutôt moyens à mes yeux, qui souvent collectionnaient, des « très bons » dévalorisés par l'usage. Comme un enfant à qui l'on dit, va te laver les mains avant de te mettre à table, Valette, dans un premier temps sembla surpris, mais accéda à ma demande, ajustant, avec mon aide, sept postes, deux passant de très bon à bon et cinq progressant de très bon à excellent. Ensuite, à mon notateur, qui maintenait son appréciation globale précédente de « très bon

élément », de bien vouloir, en en préciser les raisons majeures, lui rappelant ainsi qu'une notation professionnelle, n'était pas une formalité administrative, mais devait servir tant à la Compagnie qu'à l'intéressé. Valette accepta cette observation, ajoutant j'avais eu raison de réagir ainsi.

L'autre porta sur mon chef direct Yvon Lebel, au sujet duquel, semble-t-il, le torchon brûlait. Valette, qui me paraissait embarrassé, me demanda à le rejoindre dans son bureau en début d'après-midi et se libéra tout de go, de sa question :

« *Qu'est-ce que vous pensez de votre chef Lebel… ?* »

« *Je peux vous répondre très franchement…* »

S'attendant peut-être à ce que je déblatère sur l'intéressé, Valette me donne sa parole que cela restera entre nous et que de toutes façons (peut-être est-il envoyé par Carriole ?) il ne procède à mon interrogation que pour mieux préciser son avis personnel. Dans ces conditions, j'y vais carrément, mais pas forcément dans le sens attendu :

« *Lebel est ce qu'il est… et comme il a toujours été correct avec moi, ne comptez pas sur moi pour dégoiser… Mais par contre, je considère que c'est un type qui n'est pas à l'aise dans son poste, et la faute en revient à la hiérarchie qui prononce certaines promotions à l'ancienneté, sans véritable préparation et sans discernement dans le poste confié… De plus, si l'on avait de la considération pour la fonction Préparation, ce genre de situation n'existerait pas…* »

Valette, décontenancé, me rétorque qu'on ne peut pas faire autrement — sous-entendu, pour les agents de maîtrise atteignant la cinquantaine et bloqués pour l'avancement, parce qu'ayant atteint le sommet de leur catégorie — du fait de l'absence d'échelles de recouvrement qui permettraient de récompenser les vieux et dévoués serviteurs sans les promouvoir. Je pense soudain à Roger Dombre, à Pierre Topenas qui pourraient tenir le poste, également au valeureux Jean-Marie Thévenet qui approche la cinquantaine et pour qui Carriole a, enfin obtenu, hors passage d'épreuves A, B, ou C, sa promotion d'agent de maîtrise. Alors, soudain, je me libère :

« *Oui, tout cela est exact, alors d'accord pour continuer de récompenser l'ancienneté, mais ne mettez pas dans un poste où il faut tirer trois coups par semaine, quelqu'un qui a du mal à baiser une fois par mois…* »

Valette, pris de cours, abasourdi par la verdeur de ma déclaration, laisse finalement échapper :

« *Ah… vous croyez que c'est ça le problème ?…* »

Je le rassure un peu en lui rétorquant que c'est une image pour illustrer mon propos. Perplexe, mais cependant un peu amusé, mon interlocuteur me remercie.

Au mois de mai 1960, Jean Mirican, promu Ingénieur principal, est nommé chef du service Préparation, et coiffe désormais Yvon Lebel, lequel ne commande plus que les dix agents de l'Échelon central en charge des bons d'opérations. J'accueille avec plaisir cette nomination que je considère comme une marque de considération pour la fonction Préparation.

Cheveux noirs et drus coupés en brosse courte, épais sourcils noirs, deux grands yeux bruns foncés, repliés en observation derrière d'épais verres rectangulaires non cerclés fixés avec modernité à une élégante monture métallique, visage gris-clair aux joues déjà épaissies de quelqu'un qui ne méprise pas la bonne chère, Miric (je l'appellerai ainsi plus tard) — de taille normale, cravate unie et

chemise blanche mais qui, à trente ans, sangle déjà un net excédent pondéral, d'au moins six kilos, dans un trois pièces bleu marine sur mesure au dénonciateur gilet tendu — donne parfois, par le regard et par le ton, l'impression désagréable de toiser son interlocuteur.

Complétant l'image déjà ressentie par d'aucuns, ce « jeune » — ainsi l'a baptisé Yvon Lebel dont la rancœur puise même aux sources du générationnel — qui rejoint chaque matin son bureau du second étage vers huit heures trente, et éprouve le besoin de s'appuyer à la rambarde en fixant d'un regard de procureur en cour d'assises, un atelier dont il dénonce les professionnels insuffisamment actifs, agace fort les gens de l'atelier.

Y aurait-il chez ce petit bourgeois aux formes déjà un peu replètes, l'âme noire d'un patron de combat ? Personnellement, l'homme ne m'apparaît pas mauvais bougre, mais velléitaire, un peu provocateur, très imprudent et par instants naïf. Observant avec un certain discernement, ses adjoints, il décide d'accorder sa confiance à Charles Duménil pour le domaine du magasin et de l'approvisionnement et, compte tenu de son intérêt pour le jet long courrier,… à moi pour tout ce qui touche la fonction préparation appliquée à la chaîne B 707.

Seconde quinzaine de juin 1960, accompagné du chef contrôleur « équipement » Mouton, il effectue une mission à New-York, auprès de la compagnie Pan American Airways, afin de prendre connaissance de l'organisation du grand entretien des B 707 par cette importante compagnie.

Le jeu de jobs cards (bons d'opérations), « avion et équipements » utilisé par la Panam, et ramené par le tandem enquêteur, présente deux caractéristiques différentes de ceux préparés par Air France. Alors que nos documents sont établis par circuits, sur feuilles de papier du grammage basique de 80 g — donc fragiles et seulement disponibles au pupitre du chef d'équipe — chez Panam, les jobs cards, concernant chaque circuit, observent cependant un découpage par zone — disposition qui permet, au niveau du planning de prendre d'entrée de jeu en compte et donc traiter (par horaire 2x8 ou 3x8) l'encombrement de certains postes de travail — et leur format 13x18, ainsi que le grammage de 150g du papier utilisé, permettent de confier directement le document de travail, plus résistant, aux compagnons.

Sous la conduite du chef Carriole, une réunion de travail associe alors, les gens des Études, le contrôle, la production et la préparation. La traduction en version française des jobs cards est décidée, avec en plus, l'idée de faire figurer, chaque fois que possible, en appui technique, au verso des futures cartes de travail du B 707, les informations techniques principales détaillées, issues des Fiches analytiques. L'objectif est d'utiliser ces nouveaux bons d'opérations version cartes de travail, dès la future campagne, qui doit débuter début octobre et pour lesquelles des immobilisations de 13,5 jours dock sont prévues.

Jean Mouton effectue le travail concernant le volume de bons « équipements ». L'échelon central, conduit par Yvon Lebel, auquel je suis associé, est chargé du volume « avions ». Les documents sont, dans un premier temps, frappés sans l'appui technique prévu au verso. Ce complément sera introduit progressivement, simultanément aux inévitables mises au point concernant les documents. Par ailleurs, de grands tableaux en bois, sur pieds métalliques, destinés à faire figurer les bons d'opérations — dont la charge de main-d'œuvre apparaît sur le planning gouttières — sont lancés en fabrication, et mis en place à raison d'un par équipe. Durant le mois de septembre, je détermine le planning de visite, en trois semaines, du B 707.

À la reprise de septembre, Carriole procède à deux affectations internes importantes. Roger Dombre, qui atteint la cinquantaine, est chargé de l'exploitation du programme industriel annuel et de la gestion des effectifs du Département. L'ami Roger s'installe dans le bureau central situé le long de la voie de circulation et, sans perdre de temps, en rigoureux ancien dessinateur d'études qu'il est, établit, en un court délai, le fichier personnel — données administratives personnelles, spécialité, qualifications acquises et stages prévus, expériences spécifiques de chantier — et le tableau de suivi — affectation (chaîne, atelier), horaire de travail, heures de travail supplémentaires effectuées et récupérations, déplacements à l'intérieur d'Orly et extérieurs à Orly, suivi des congés annuels, absences, maladie — de la totalité du personnel horaire de l'organisme. Pierre Topenas, alias le père top, qui va vers ses trente-quatre ans, se voit confier le commandement de l'atelier des sous-ensembles et de la salle de câblages, soit au total, une trentaine de personnes.

Au mois d'octobre, alors que sont mis en service le dix-neuvième SE-210 (F-BHRS baptisé Normandie) et le dix-septième B 707 (F-BHSQ Château de Compiègne), au hangar N5, démarrent les chaînes de grandes visites — deuxième campagne pour Caravelle, première campagne pour le B 707 — j'ai la joie d'accueillir comme préparateur, le metteur au point, compagnon de mes débuts et ami, Manuel Diez, lequel revient d'un séjour de plusieurs années de service à l'escale de Dakar.

Intelligents, organisés, travailleurs et personnes de toute confiance, Gilbert Cabot et lui font rapidement une paire de préparateurs très performante. Sur le plan administratif, le père Delahaye, homme fin, discret et efficace, complète favorablement une équipe solidaire. La campagne débute donc dans de très bonnes conditions, avec pour moi l'objectif de connaître la machine et de faire en sorte que les documents de travail destinés aux compagnons soient progressivement définis de la façon la plus pratique et la plus complète.

Dans cette voie, le sort va, me favoriser. En effet, le directeur Jacques Scherer, qui continue de moderniser et dynamiser la fonction technique, vient de décider que dorénavant tout stage de qualification sur type d'appareil, effectué au Centre de formation à Vilgénis, sera suivi d'un test, et que la réussite à ce test vaudra au stagiaire, un avancement exceptionnel.

Les anciens se montrent frileux à l'idée de passer le test de fin de stage. À tort, car ils sont pour la plupart capables de bénéficier du stage et de réussir cet examen de contrôle. Carriole me propose d'aller suivre ce stage, sous réserve de passer le test final. Seconde quinzaine de novembre, je suis en salle de cours à Vilgénis et fin de seconde semaine, je passe le test. Janvier 1961, suite au stage précédemment évoqué, j'apprends avec joie que je bénéficie d'un avancement exceptionnel. J'ai vingt-cinq ans et demi et vient d'accéder à l'échelle 11. En ce début d'année, deux événements se produisent.

René Brian, (apprenti de Vilgénis, de la promotion 47/50) est affecté à la préparation et, plus précisément dans mon groupe, afin de formation pour devenir agent de chaîne sur une future seconde ligne de grand entretien B 707. Cette collaboration avec René, mon « ancien » de deux ans, et la suite intervenue dans sa vie, font l'objet d'une chronique ultérieure.

Jean Maquenhem, Ouvrier spécialisé qualifié, mastiqueur sur avion depuis huit ans, rencontre des problèmes de santé. Compte tenu de la forte nocivité, donc de la dangerosité des produits de masticage, utilisés pour traiter l'étanchéité des réservoirs d'avion, les agents intervenant dans les

réservoirs — réservoirs ventilés dès le début de la visite — ont l'obligation de porter des masques, et de respecter un temps de travail déterminé, en alternance avec un temps de repos. Ils font l'objet d'un suivi médical continu et subissent régulièrement une prise de sang, le risque le plus grave encouru avec les produits utilisés, étant la leucémie. À juste titre, les agents bénéficient d'une prime horaire significative, laquelle n'est plus versée dans le cas ou l'intéressé quitte son emploi. Jean Maquenhem est affecté dans mon groupe en qualité de « suiveur de pièces ».

Grand, costaud, le cheveu fin et rare, un fort visage allongé éclairé par le regard un peu triste de deux grands yeux marrons aux cernes accentués, la personne m'apparaît abattue par ce qui lui arrive. Dès présentation par sa hiérarchie précédente, je mesure la situation de l'intéressé. Je l'entraîne immédiatement à part pour un entretien et m'efforce de l'accueillir cordialement. Ensemble nous évoquons ses résultats d'examen sanguin et il veut bien me confier qu'à cet instant l'inquiétude ne concerne que les globules rouges, lesquels depuis déjà un semestre, sont en dessous de la normale. Je l'assure de ma sympathie et de la considération des autres membres du groupe, auquel il appartient désormais. Après lui avoir clairement précisé que je demeure à sa disposition en cas de difficulté, je le confie aux deux préparateurs qu'il connaît déjà et, avec qui il va dorénavant travailler. Jean Maquenhem s'intègre rapidement, et assez harmonieusement à ses nouvelles fonctions. Trouvant injuste qu'il ne touche plus sa prime, je veille à lui justifier, en compensation, dix-huit heures supplémentaires par mois.

Les visites des avions se succèdent normalement. Mon occupation majeure se situe auprès des chefs d'équipe afin de saisir, au fur et à mesure de contacts et d'entretiens, tous les points qui, quelle que soit leur nature, sont susceptibles d'entraîner des difficultés directes ou indirectes sur le chantier ou de freiner son déroulement. Très long et patient travail de terrain qui doit, ultérieurement, porter ses fruits. Sur le plan matières, volume très important de travail pour les préparateurs, mais avec un Parts catalog très agréable à exploiter vs celui de Sud Aviation. Par ailleurs, les suites données par l'avionneur Boeing aux dépannages (A.O.G), effectués via le magasin, sont satisfaisantes, y compris en délai.

Albert Dougnat, qui marque, désormais, un peu plus de considération au travail du groupe, examine journellement le planning gouttières.

En ce début de juin 1961, nous sommes tous fatigués mais en même temps heureux du bon déroulement des chantiers d'une campagne qui s'achève dans quinze jours. Pierre Carriole qui tourne de plus en plus autour de la chaîne, semble à la fois satisfait et préoccupé. Certes, il ne lui vient à l'idée de remercier personne, mais je sais que dès juillet il signera quelques lettres de félicitations accompagnées d'une prime. Mais là, je sens que quelque chose le turlupine.

Quelques jours passent, puis un matin, la main gauche toujours en poche, il me fait signe de l'accompagner dans le hangar. Je m'apprête à effectuer plusieurs allers-retours, sur la voie de circulation du hangar, obéissant et curieux, je le suis. Il prend un air mystérieux et capte mon attention tout en balisant l'alentour et passe en mode confidentiel :

« *Dites donc, mon jeune ami, sachez que le programme industriel de la prochaine campagne est prévu avec des immobilisations en dock… »*

Car il fonctionne comme ça, *le Pierrot* chef du département Grandes Visites et c'est pour ça que malgré son sens atavique de l'économie, Dombre, Topenas et moi, l'avons, finalement, « à la bonne » !

Ordonnancement/Lancement/Coordination (3/4).

Agent de chaine. Orly-nord. (Juin 1961/ juin 1963)

….et, tout en m'entraînant avec lui dans une longue marche, Pierre Carriole, encore sous le coup de la demande formulée par le directeur Jacques Scherer, m'a expliqué la situation liée aux succès commercial (lignes et fréquences), des deux flottes à réaction plébiscitées par le passager :

« *Concernant le B 707, avec l'ouverture des nouvelles lignes et, au fur et à mesure, de la multiplication des fréquences, les futurs besoins commerciaux sont tels, que le programme industriel, concernant la chaîne de grand entretien ne démarrera que le 10 octobre 1961 et le dernier appareil devra être livré à l'exploitation au plus tard le 13 mai 1962… Alors, mon jeune ami, je vous informe que l'on devra, nécessairement, effectuer des visites en un total de deux semaines et donc, pratiquer une immobilisation de l'avion en dock de 9,5 jours… Seul l'appareil qui sera en visite au moment des fêtes de fin d'année, compte-tenu des congés et récupérations qui seront demandés à cette époque, sera programmé avec un délai de 13,5 jours dock. Et dans ces conditions, j'ai besoin de savoir si, au point de vue planning, c'est possible, et donc, je vous demande si vous vous sentez de taille à étudier cette affaire et, si oui, dans quel délai je puis espérer votre réponse…* »

« *Monsieur Carriole, ce que vous me demandez de faire c'est un travail de fond, qui ne va pas consister à repositionner les opérations en fonction de nouveaux effectifs découlant d'une simple règle de trois. Au niveau de chaque nouvelle planification concernant un circuit, il va falloir s'interroger, et observer, travaux supplémentaires compris, les encombrements de certaines zones, de façon à déterminer le nombre de compagnons pour chaque horaire de travail, « administratif, matin, et soir. »*
Puis, il faudra veiller à observer un ordonnancement équilibré entre l'ensemble des équipes et des professions, le tout en intégrant les contraintes de gestion d'effectifs de façon à ne pas avoir, par exemple, cent compagnons nécessaires la première semaine et un besoin limité à quarante personnes la seconde semaine. Par ailleurs, les divisions gestionnaires d'équipements, qui vont devoir suivre ce délai raccourci de visite, ne vont pas manquer, pour certains postes, dont la révision s'effectue dans le cycle, de nous demander d'accélérer les démontages.
Donc on va rencontrer des d'objectifs à effets parfois contradictoires et là aussi, le travail final va consister à veiller à la fois à la faisabilité et à l'harmonie du déroulement du chantier… »

« *Vous avez tout compris .. Alors, votre réponse ?* »

«*… Et les besoins matières ? On ne peut pas inventer un planning serré et avoir des compagnons qui attendent les pièces…* »

« *Non bien sûr, mais c'est de la responsabilité du magasin…* »

« *Et si on faisait ce qu'on a déjà évoqué de nombreuses fois… ?…définir et réaliser plusieurs caisses d'opérations, de façon à bénéficier, sur chaine, d'une disponibilité, par circuit, de matériels spécifiques, pour tous les postes, à consommation statistiquement appréciée…* »

« *C'est à examiner, mais sachant que ça va coûter cher… Mais alors concernant le planning, quelle est votre réponse…* »

« *J'accepte la mission, mais comme je prends quinze jours de congés seconde quinzaine de ce mois de juin, et que j'estime qu'il me faut bien six à huit semaines de travail, je m'engage à vous présenter l'étude dernière semaine d'août. Je vous demande de me confier aussi la définition des caisses d'opérations matières, que je vous préciserai en même temps…et pour cela, il me faut le gars Cabot, le préparateur !* »

Carriole me regarde fixement quelques instants, puis acquiesce à ma demande. Il me semble un peu soulagé en me quittant. Je suis allé rapidement prévenir Gilbert Cabot de l'engagement que je venais de prendre. Gilbert a fait quelques pas, puis a déclaré en souriant :

« *Tu es gonflé, mais au fond tu as eu raison… Comme nous qui devrons vivre ces visites à court délai, autant qu'on étudie l'affaire, on n'en sera que mieux préparé pour s'en sortir…*»

« *Bien vu, mon vieux Gilbert…* »

Mirican, mon chef direct, informé par Carriole, vint peu de temps après aux nouvelles, et me demanda de le tenir au courant de mon étude, au fur et à mesure. Je lui répondis qu'il pouvait compter sur mon travail et le travail de Cabot, qu'il en serait informé, le premier, par étapes principales, mais que par contre, en particulier du fait du pragmatisme de ma méthode, je ne voulais pas lui rendre compte de mes actions journalières et surtout ne souhaitais pas l'avoir en permanence sur le dos. Miric, qui commençait à bien me connaître et me faisait confiance acquiesça à ma demande. Fair-play et peut être soucieux de verrouiller l'accord, aussitôt, il m'invita à déjeuner, le jour même, dans un restaurant de Paray-Vieille-Poste proche de la Nationale. Ce fut l'occasion d'une conversation cordiale, au cours de laquelle Miric me parla se son épouse bretonne et me montra la photographie de ses deux jeunes enfants, tout en dégustant avec appétit une agréable cuisine de ménage. Franchement, cet homme ne pouvait être foncièrement mauvais !

Début juillet, installés en partie centrale de hangar, dans le bureau voisin de celui de Roger Dombre, après un échange d'une demi-heure concernant notre affaire, Gilbert Cabot et moi, nous sommes mis rapidement au travail.

Gilbert avait récupéré les carnets de débits matières des deux campagnes de grandes visites B 707 précédentes et, s'était fixé un plan de travail bien défini. Première étape, dépouillement des consommations. Puis, avec l'aide du parts catalog, deuxième étape, rattachement de ces consommations au circuit avion correspondant (volets, trains, ailerons…) et enfin, troisième étape : utiliser son expérience et contacter les chefs d'équipes afin de déterminer d'autres pièces spécifiques à consommations prévisibles, méritant d'être retenues. Me basant sur les résultats de son enquête, je devrais procéder à un certain nombre d'arbitrages et, s'il y a lieu, préciser toutes les investigations supplémentaires. Je commençai par étudier précisément les phases de réglages et essais des spécialités majeures « avion » et « équipements » de façon à déceler les délais incompressibles, et/ou les phases limitées en effectifs et, via plusieurs simulations envisageant l'horaire 2x8, à positionner les deux importants « points clés » de la visite, la mise en pression du circuit hydraulique et la mise sous tension du circuit électrique.

Puis, j'examinai les différentes planifications possibles des démontages suivis des vérifications avec pour objectif la terminaison des nettoyages et/ou des envois en atelier dès la mi-journée du deuxième jour de visite, ainsi que la terminaison de toutes les vérifications dès la fin de l'horaire administratif de ce deuxième jour. De la même façon, je planifiai les remontages. La planification des travaux de modifications, ne posa pas de problème majeur, les plus faciles d'entre elles me permettant d'équilibrer les charges de travail de certains jours. Enfin, j'essayai d'optimiser au mieux les effectifs et les délais par phase, en calculant à chaque fois le nombre d'heures de travaux supplémentaires entrainé par la formule retenue et le forfait nécessaire initialement réservé. À ce stade, deux questions principales demeuraient : comment accélérer les démontages (meubles et planchers en cabine) afin de libérer au plus tôt les accès pour inspections et travaux et, par ailleurs, comment pleinement utiliser les chaudronniers dès le lundi matin.

Dans un second temps, je consultai les chefs d'équipe pour les informer de mon approche et recueillir leur point de vue. Gaston Castéla, chef d'équipe organisé, observateur, et prudent, souvent en charge du circuit hydraulique et des trains — soucieux, en toutes circonstances, y compris en cas d'incident éventuel, de pouvoir disposer de la pression hydraulique le vendredi l'après-midi de la

première semaine au plus tard (comme je l'avais prévu) — me demanda de programmer cette mise en pression le vendredi durant l'heure de midi plutôt que durant l'heure de repas du soir, afin d'avoir dans tous les cas, une marge de dépannage. Illico, j'acquiesçai à cette pertinente demande, et lui proposai par ailleurs de faire venir deux compagnons de plus, le dimanche d'entrée et de mise en dock pour démonter les 12 portes de trains et les confier rapidement au lavage, avec un double objectif : donner du travail aux chaudronniers dès le lundi de démarrage de la visite et d'être en mesure de livrer, dès treize heures le lundi d'entrée, les trains à la division en charge de révision. Ensuite, je contactai Lançon, chef d'équipe des chaudronniers[28], et Mothes en charge de la cabine, pour avoir leur aval à l'idée d'occuper une demi-douzaine de chaudronniers, aux démontages en cabine, le premier jour. Gens de bon sens et d'expérience, ces deux chefs d'équipe dévoués, conscients de l'intérêt de cette modeste disposition, personnes de qualité, acceptèrent ma proposition et donnèrent leur accord. La mise en horaire 2x8, pour les compagnons (avions et équipements) devant travailler au poste de pilotage — mesure destinée à soulager l'occupation de cette zone de travail — ne posant pas de problème, la planification de la mise sous tension électrique, envisagée le lundi midi de seconde semaine, fut avalisée. Après avoir étendu mes contacts à tous les chefs d'équipe, et ensuite, à Robert Percepied[29], dynamique et compétent contremaître des professionnels en charge — en fin de visite, le plus souvent à partir de vingt-deux heures, et après traitement des surfaces — de la remise en peinture de l'avion. Fort des informations et remarques reçues, je remis sur l'ouvrage.

Je revisitai alors la totalité de mon étude — planning sur papier, par équipe et par zone — en apportant les nécessaires ajustements, tout en continuant de bien prendre en compte les volumes d'heures supplémentaires, et en recherchant — pour faciliter les rotations de personnel, par équipe concernée et donc au total du chantier — un effectif constant chaque semaine et de variation inférieure ou égale à six entre la première et la seconde semaine. Début août, mon dossier — plannings et points clés, observations intéressant les équipes principales eu égard au délai, synthèse argumentaire et tableau récapitulatif des effectifs — fut prêt. Afin qu'il soit à la fois informé et confiant quant à l'avancement du dossier, je tins, de façon détaillée, mon chef Mirican au courant, lui demandant par ailleurs de ne rien dévoiler à Carriole tant que je n'aurais pas terminé, avec Gilbert Cabot, l'étude des caisses d'opérations.

Gilbert Cabot, syndiqué CGT qu'il était, avait de son côté réalisé un important et remarquable travail de bénédictin… en établissant, par circuit pour les équipes « avion », et par spécialité (électricien, instruments de bord et radio) pour l'équipe « équipements » la liste de toutes les pièces et les quantités déjà consommées. Après quelques arbitrages effectués en commun, je lui demandai de contacter et d'interroger, parts catalog en mains, un nommé Gaston Roussel, faisant fonction de chef d'équipe « avion » — lequel, et les compagnons de son équipe — connaissait dans le détail les commandes de vol des trois axes, de façon à découvrir d'autres besoins fortement pressentis en future consommation. Je lui suggérai également de faire un tour au magasin de l'organisme de petit entretien pour être mis au courant de telle éventuelle nouvelle consommation importante. Enfin s'agissant des pièces jugées les plus coûteuses, je lui suggérai, pour une douzaine d'entre elles, d'en demander le prix au magasin. Suite à ces dernières et utiles investigations, Gilbert et moi définirent 48 caisses d'opérations

Le vendredi 11 août, en présence de Mirican, j'informai Pierre Carriole de l'état du dossier, et de mes conclusions positives, mais lui demandai une semaine supplémentaire, de façon à prendre un

[28] Les chaudronniers, obligatoirement en horaire 6-4, n'avaient, le premier lundi de visite, pour toute charge de travail que certaines modifications. Pour au moins quatre à six d'entre eux, il était nécessaire de leur trouver une charge de travail par ailleurs utile à l'avancement du chantier.

[29] Robert Percepied, contremaître, avait la responsabilité des équipes de peintres opérant aussi bien en salle de peinture sise dans les travées, que sur les avions immobilisés sur les quatre chaînes de grand entretien. L'exécution des peintures sur avions, avec les contraintes horaires et les exigences techniques intéressant l'exécution des couches, lettrages et décorations diverses, était une affaire difficile que Percepied conduisait avec compétence et intelligence.

peu de recul, pour vérifier que rien n'avait été oublié. Je lui proposai de lui présenter officiellement toutes les dispositions à prendre pour réussir le programme — visites de grand entretien des B 707 avec immobilisation de 9,5 jours dock — dès le 21 août. Carriole me demanda de préparer, pour le jeudi 24 août, un exposé complet pour une réunion associant l'adjoint production Georges Valette, le contremaître Albert Dougnat, Broggini le responsable du Bureau technique, les contrôleurs principaux Robinet et Manent, et côté Préparation, avec le chef Mirican, le responsable de l'échelon central Yvon Lebel ainsi que Duménil, le chef des approvisionnements et du magasin.

La réunion présidée par le chef d'organisme se déroula dans un bon climat et l'exposé — le plus complet possible, au cours duquel j'avais tenté de répondre par avance à tous les aspects du chantier — dispositions particulières intéressant l'entrée en visite, points clés du chantier, horaires de travail, effectifs, caisses d'opérations… considérations sur les tâches, associées dans le terme, des services techniques et de l'échelon central de la Préparation intéressant la rédaction des bons d'opérations, inspections à réaliser plus rapidement pour les contrôleurs, accents mis sur la nécessité de bien gérer les caisses d'opérations) que je savais importants — reçu un accueil assez favorable.

Premier intéressé, Albert Dougnat, d'un habituel jugement froid et réservé, considéra l'étude comme sérieuse, mais habilla immédiatement sa déclaration d'un prudent justaucorps :

« *Tout semble avoir été pris en compte, il reste à valider tout cela par l'expérience… On va parler du planning avec les chefs d'équipe et les informer des différentes dispositions envisagées…* »

Les contrôleurs principaux firent valoir, l'augmentation des charges de travail des contrôleurs et le besoin supplémentaire pour la couverture horaire. Appréciation faite, le besoin fut limité à deux agents.

Sous plusieurs aspects, la discussion fut plus nettement vive au sujet des caisses d'opérations. Dans son rôle de gestionnaire, Charles Duménil (peut-être Carriole lui-même…) était, à juste titre, préoccupé à l'idée de savoir une grande partie du stock de matériels spécifiques laissée à la portée de tout un chacun dans des caisses disponibles sur chaîne. Albert Dougnat, devinant qu'on allait les placer sous la responsabilité des chefs d'équipe, opportuniste, suggéra de les positionner è proximité des préparateurs et de les placer sous leur contrôle. Je m'opposai très vivement à cette idée à la fois parce que je jugeai que ces caisses devaient être positionnées au plus près du besoin, c'est-à-dire utilisables sur docks, et donc confiées aux compagnons, et que je pensai normal que les chefs d'équipe soient engagés dans la surveillance d'utilisation de ce nouveau moyen et dans le contrôle des consommations les plus onéreuses. Cette suggestion reçut l'appui de Mirican et de Duménil. J'allai alors jusqu'à suggérer que ces caisses soient traitées (remises via jetons de compagnons) comme les outillages spécifiques. Approuvé en finale par Carriole, Albert Dougnat, refusa ce qu'il appela une complication.

Un compromis « à la française » fut dégagé : les caisses seraient entreposées près du poste des préparateurs en début de visite, enlevées au fur et à mesure par les compagnons et retournées aux préparateurs en fin de visite. Les mouvements entre le magasin et les préparateurs seront effectués par l'ouvrier spécialisé attaché aux préparateurs. Le contrôle des consommations et la remise à niveau des contenus seront de la responsabilité du magasin. La constitution et la réalisation des « caisses d'opérations matières » (dimensionnement, compartimentage des contenants, fabrication et approvisionnement des caisses), validée à l'unanimité, fut confiée à la responsabilité de Charles Duménil et du magasin.

* * *

Octobre 1961, la campagne 1961/1962 démarre dans de bonnes conditions. Le planning est prêt, et j'ai longuement discuté avec Roger Dombre sur la façon de fonctionner ultérieurement concernant les effectifs à mettre en place sur la chaîne. Nous sommes convenus que, pour les spécialités majeures du chantier (« avions », « équipements », selliers et menuisiers), je lui remettrais, pour

chaque visite, avec au moins une semaine d'avance, un tableau récapitulatif complet de mes prévisions de charges main-d'œuvre et effectifs par équipe. Je me réserve à chaque fois de soumettre mes prévisions au chef de chaîne avant de les confier à Dombre et, dans mon esprit, le chef de chaîne demeure seul décisionnaire des évolutions d'effectifs ou du déclenchement d'heures supplémentaires (suite à ma suggestion ou à celle des chefs d'équipe), en cours de chantier. Le magasin, sous l'animation compétente de Duménil, a fait un excellent travail en concevant et réalisant convenablement, en temps utile les 48 caisses d'opérations. L'équipe d'ordonnancement/lancement sur chaîne, avec Gilbert Cabot et Manuel Diez, comme préparateurs est de très bonne qualité. Maqhenem, mastiqueur devenu suiveur de pièces, bien intégré, que nous appelons désormais Mac, effectue sans problème, les tâches journalières confiées.

Désormais installé avec une planche à dessin et les plannings dans une baraque de chantier à côté de mon bureau précédent, j'invite ce dernier à venir, de temps en temps, s'asseoir dans ma guitoune afin de ne pas rester inutilement debout auprès des préparateurs. Il m'arrive de lui offrir une cigarette et j'essaie d'échanger quelques mots avec lui. Sa situation hématologique, sans s'améliorer vraiment, semble stable. Je n'insiste jamais, d'autant que s'il demeure calme, il se montre peu bavard.

Bébert, qui doit, enfin, apprécier l'aide et la tranquillité que lui procure l'organisation du chantier, détendu, semble de plus en plus me manifester sa confiance.

Depuis janvier 1961, René Brian, (ancien apprenti de Vilgénis, promotion 47/50) a été affecté à la préparation, plus précisément dans mon groupe sur chaine, avec l'objectif de recevoir une formation, pour être agent de chaîne sur une future seconde ligne de grand entretien B 707. Cette fructueuse collaboration avec René, mon « ancien » de deux ans, et la suite originale intervenue dans son destin, font l'objet d'une chronique ultérieure.

Début avril 1962, après six mois de déroulement des visites le planning des grandes visites B 707 et les documents de travail sont définitivement validés. Les bons d'opérations, améliorés chaque fois que nécessaire, ont progressivement reçu, au verso, les indications techniques les plus importantes issues des Fiches analytiques (synthèses des indications techniques en vigueur par circuit), au fur et à mesure de leur validation. Il est désormais acquis que ces deux documents intègrent, en continu, les mises à jour découlant de l'expérience. Concernant les bons d'opérations, après analyse des demandes des chefs d'équipe, les aménagements et/ou corrections ne concernent qu'un à deux pour cent des bons par visite, mais ce travail continu, qui prend à la fois en compte les évolutions techniques, l'expérience des compagnons et relie différents services, est essentiel. Les nouvelles consommations matières qui, de la part des préparateurs, ont fait l'objet d'un suivi vont permettre de faire évoluer le contenu de certaines caisses, voire d'en faire naître de nouvelles.

René Brian a très bien démarré dans son nouveau poste. Gilbert et Manuel, les préparateurs, et Mac, l'ouvrier spécialisé, ont été excellents. L'objectif industriel sera certainement rempli.

Notre hiérarchie — Pierre Carriole, Georges Valette qui au fil du temps, a pris de l'assurance et Jean Mirican — est à la fois satisfaite et déjà préoccupée par l'esquisse du programme de la campagne 1962/1963 qui envisage, une seconde chaîne B 707 et deux chaînes Caravelle avec, pour chacune, un délai d'exécution de deux semaines. Tant au bureau technique qu'à l'échelon central du service Préparation, l'objectif est de rédiger dans le même esprit que pour le B 707, les Fiches analytiques et, au format nouveau et par zone, les bons d'opérations destinés aux compagnons travaillant sur le SE 210, et de redéfinir un planning type, en précisant les points clés et les points d'attention ou de vigilance.
En politique, les Français viennent d'approuver à 90%, les accords d'Évian. En conséquence, c'est, au total, un million de personnes (900 000 français et de 100 000 harkis), qui, dans la peine, vont quitter l'Algérie. Les agents Air France du Centre d'Alger trouveront leurs affectations à Orly.

* * *

Au tout matin du second lundi d'avril, environ cinq minutes avant la prise de service, Albert Dougnat et moi échangeons quelques mots, tandis que chacun rejoint son poste de travail.

À huit heures cinq, Gilbert, m'informe de l'absence de Maquenhem, non pas dans un souci de dénonciation, mais au contraire parce que cette situation l'intrigue, compte tenu de l'habituelle très bonne assiduité de notre équipier. Nous nous interrogeons, pendant quelques minutes, sans aller jusqu'à nous inquiéter, lorsque déboule vers nous — masque sombre, suivi d'un ton grave — le breton Loubic, chef des mastiqueurs, et donc précédent responsable de Mac.

« *N'attendez pas Maquhenem, il ne viendra plus… Il est mort hier…* »

Quelques secondes de silence, puis devant nos mines défaites et notre silence, Loubic reprend son information en hachant sa phrase :

« *Il s'est suicidé hier… s'est pendu…. dans la maison qu'il était en train de construire… depuis déjà un bon bout de temps, il la bâtissait… près de deux ans déjà…* »

« *Ah, merde ! Qu'est-ce qu'il s'est passé… , vendredi j'ai fumé une cigarette avec lui…* »

Manuel Diez s'est approché. Gilbert lui explique. Consternation. Je m'adresse à eux :

« *Un problème vendredi dernier… ? Quelque chose qui pourrait expliquer… il a mangé à la gamelle comme d'habitude… ?* »

Les deux lèvent les épaules, me fixent à leur tour et répondent en même temps :

« *Non Pierrot, pas de problème avec personne. Il était là, serviable et discret comme à son habitude… et vers midi, il est parti chercher les gamelles des gens de la chaîne…* »

Loubic tente de m'apaiser :

« *Attends, ne te mets pas dans un pareil état. Moi, je pense à la baraque qu'il construisait… ça peut être la fatigue, le découragement ou le manque de blé… Il a perdu certaines primes en quittant son boulot précédent… Va savoir ce qui a pu se passer dans sa tête… ?* »

Manuel insista en ce sens, confirmant que toute l'équipe l'avait bien accueilli et bien traité. Je finis par admettre qu'aucun élément au niveau du groupe n'était susceptible d'expliquer ce geste de désespoir. Longue, imposant au fil des heures le souvenir pénible de ce brave type, la journée n'apporta aucune réponse véritable à toutes nos interrogations. La quête, effectuée le lendemain par deux de ses copains « du mastic » fut un bien modeste et passager exorcisme à notre émotion et à notre peine.

Mac fut enterré, le jeudi suivant, à Villeneuve-Saint-Georges. Peu de temps après, dans le hangar, on ne parlait plus de lui. Seulement quelques mots de ceux qui l'avaient bien connu, pour saluer discrètement la mémoire d'un homme simple, un type jugé gentil par tous, et encore si présent parmi nous. Des banalités dont nous autres, êtres humains, semblons avoir tant besoin pour, sur l'instant, pour nous déculpabiliser d'être encore en vie et s'accorder sur notre impuissance.

Par la suite, différentes hypothèses ou explications incomplètes furent avancées par les uns et les autres. À ce sujet, aucune information ne parvint jusqu'au hangar. Le service social, toujours présent en de telles circonstances, accompagna comme il convenait la famille et trouva rapidement un emploi à sa veuve. Un mois et demi plus tard, on pouvait apercevoir cette dame balayant le sol des ateliers installés en travées.

* * *

La réussite, de la première campagne de visites B 707 exécutées en deux semaines dock fut, pour tous, une satisfaction et une fierté discrètement exprimées. Simultanément, l'entretien des Caravelle

s'opérait, en trois semaines de délai, sur les deux chaînes voisines. La quatrième chaîne, est pour l'instant destinée aux avions conventionnels.

* * *

En ce mois de juin 1962, deux événements vont endeuiller le monde aéronautique. Le 3 juin suite à un malaise cardiaque du Commandant, lors du vol AF 159, le 707 F-BHSM, en phase décollage, s'écrase à Villeneuve-le-Roi, en lisière du domaine aéroportuaire d'Orly. Le 22 juin du même mois, à l'atterrissage par mauvais temps du vol AF-117 — suite à une panne du V.O.R (VHF Omnidirectionnel Range) et en l'absence d'équipement I.L.S (Instrument Landing System) sur le terrain — le 707 F-BHST s'écrase à Pointe-à-Pitre. En juillet 1962, Air France opère avec 31 Caravelle qui en activité moyen-courrier vole chacune, en moyenne un peu plus de six heures par jour, et 19 (21-2) B 707, qui volent, en moyenne, 9 heures par jour En conséquence, pour les flottes à réaction, la campagne de grand entretien allant de septembre 1962 à juillet 1963, s'opérera avec les mêmes respectives durées d'immobilisation que la précédente.

* * *

Avec Mirican nous avions établi l'usage d'un petit repas au restaurant. Ainsi, toutes les six à huit semaines, toujours au même endroit qui nous convenait bien, à l'aise, nous échangions sur l'objectif d'améliorer l'efficacité de la Préparation. Lui, pensait également à mieux structurer son service, en distinguant cinq groupes constituant la Préparation, soit en plus du Magasin et des Études outillages et aménagements fonctionnels, un Échelon central, un Bureau des temps, et un ensemble appelé Lancement/coordination qui regrouperait les quatre groupes « agents de chaîne », le groupe chargé des approvisionnements en équipements révisables, et un groupe « transports » comprenant les conducteurs de véhicules et engins de l'organisme. À chaque fois qu'il m'en parlait, je l'approuvais dans le principe, mais je ressentais, sans l'avouer, une peur bleue à l'idée d'être un jour chapeauté par un ancien, sans intérêt véritable pour ce travail, et qui, en plus, supprimerait ma « ligne directe » avec le commandement de la Préparation.

Fin septembre 1962, un large sourire aux lèvres, Mirican me remettait personnellement mon exemplaire de la note signée par Carriole fixant la nouvelle structure du service Préparation et créant l'échelon « Lancement/coordination » et… quelques minutes plus tard, la note indiquant ma nomination comme responsable de cet échelon regroupant au total trente-cinq personnes.

Ainsi, bien que n'ayant atteint que la seconde échelle de la catégorie maîtrise, je me trouvais soudain propulsé à un poste d'encadrement. Mais, par la suite, je découvrirais que ce poste, est astucieusement figuré « à cheval » (poste pouvant être tenu par un agent de catégorie 3 ou 4) à l'organigramme de l'organisme… Quoiqu'il en soit, je fus cependant très satisfait d'échapper à une présence hiérarchique intermédiaire entre Miric et moi. Cependant, à la lecture de la note organisant le service, je ne pus m'empêcher de noter l'ensemble des points discutables et des erreurs commises. Point le plus discutable, le fait de conserver l'établissement du planning à l'échelon central et de demander à l'agent de Lancement de l'adopter et le mettre tel que à la disposition du chef de chaîne. Sur ce point je n'avais pas changé d'opinion : pour moi, étudier, exploiter, corriger, en clair faire vivre ce document de façon responsable revenait à l'agent de lancement. Sur l'instant, il me fût rétorqué que l'on envisageait de faire tourner les agents de maîtrise de l'échelon central dans les postes d'agent de lancement.

La rédaction elle-même de cette note — que j'ai toujours conservée— et dont Miric devait était certainement l'auteur, m'apparut manquer de beaucoup de rigueur. Elle portait, au fil des paragraphes, des indications peu claires voire inexactes. La confusion la plus totale, régnait en particulier, dans l'usage des termes importants que sont les rôles, les fonctions et les tâches. Plusieurs inexactitudes s'étaient glissées çà et là. Les mots utilisés étaient, dans certains cas, contestables. J'étais déçu des qualités rédactionnelles de mon chef et très étonné que Carriole ait

signé ce texte en l'état, texte rédigé par Miric, ingénieur à propos duquel, Robert Cypkin, (notre instructeur à Vilgénis, désormais patron du « super contrôle ») avec qui j'avais parlé récemment, déclarait, sarcastique, en salivant de plaisir, qu'il avait trouvé son diplôme dans une pochette surprise. J'observais également que cette note, qui portait sur l'organisation du Service Préparation, avait été émise en tant que note intérieure. Selon moi, éventuellement utile à ma carrière, cette note était néanmoins bricolée et serait considérée comme telle par le directeur du Matériel. Y avait-il une raison ?

Dès après cette nomination, après avoir, en toute confiance, confié le groupe sur chaîne B 707 à René Brian, je fus installé dans un bureau en position centrale du rez-de-chaussée du hangar. Je fis rapidement fabriquer un petit meuble mural — afin de disposer, en fond de bureau, à accès ouvert, différents classeurs — et après avoir mis sous plastique et modestement fait encadrer, la seule reproduction que je possédais, intitulée « la liseuse sur la rivière boisée », je l'installai au-dessus du meuble, en arrière du siège de mon bureau. Carriole, après m'avoir serré la main, fixa le tableau un instant et, sans reproche mais avec curiosité, me demanda la raison de ce choix, évoquant le questionnement possible des « gars de l'atelier ». Amusé et surpris et n'ayant pas de motif autre que de mettre un peu d'art dans un milieu industriel, je m'en tirais une fois de plus par un mot, que je voulais d'esprit :

« *C'est vrai qu'ils vont me regarder curieusement à travers les vitres,… mais moi, en retour, je souhaite les voir à travers les Corot !* »

Carriole esquissa un sourire rapidement effacé par une perplexité demeurant sur son visage.

Les quatre contremaîtres qui démarrent la campagne 1962/1963, sont Albert Dougnat (chaîne B 707 en deux semaines), Raymond Pagès et Oscar Pluchart pour les deux chaînes SE 210 (en trois semaines), et François Bojeat pour la chaîne des avions conventionnels.

Mon précédent poste est désormais tenu par René Brian, lequel a ma confiance pour gérer une importante charge de travail. Sur la chaîne, des dispositions nouvelles, sont affinées et vont devenir la règle. Le nettoyage des portes de visite est accéléré Ainsi, pour alimenter, dès le premier jour, la charge de travail des chaudronniers, en plus des portes de trains, démontées le dimanche par l'équipe d'entrée — et immédiatement prises en mains par l'équipe de la station de lavage dirigée avec finesse, et compétence par Jean Bienvenu (CIV 48/51) — sont mis à la disposition des « choumacs » dès onze heures, le premier jour de visite. Au premier jour de visite, les trains d'atterrissage démontés par l'équipe du matin, sont transférés, sur chariots, pendant l'heure de midi, en travée 2, à la division de révision des équipements, pour débuter une révision hors cycle de seize jours[30], progressivement ramenée à 14,5 jours. Dès la fin du second jour de visite, tous les éléments révisables démontés parviennent dans les différents ateliers, lesquels ont, rapidement intégrés les effets de l'immobilisation des visites B 707 en deux semaines.

Dans la réalité journalière, du fait d'un certain nombre d'exigences nouvelles et de remises en cause obligatoires, liées aux notions majeures de coût et de délai, ce qui est progressivement en train de rentrer dans les mœurs, dans tous les organismes de la Direction du Matériel, c'est l'organisation nouvelle du travail prenant — plus ou moins consciemment, mais de plus en plus — en compte, le raisonnement économique[31], propre à tous les domaines de notre activité industrielle, qui a pour objectif la disponibilité de vol, de coûteux moyens, que sont les avions. La révision de ces éléments importants — avec pour les trains d'atterrissage des interventions impliquant des traitements

[30] La révision de ces éléments importants — avec pour les trains d'atterrissage plusieurs interventions procédant des traitements thermiques propres à certaines pièces — ne pouvant s'effectuer dans le cycle de visite, un jeu supplémentaire de trains et un jeu supplémentaire de gouvernes avaient été achetés par les divisions gestionnaires, mais il ne convenait pas pour autant de tarder à faire parvenir, les éléments descendus de l'avion, à l'atelier

[31] Le raisonnement économique appliqué (dans tous les domaines) à l'entretien des avions sera l'objet de mon mémoire d'études au Centre d'Études Supérieures Industrielles.

thermiques de certaines pièces — ne pouvant s'effectuer dans le cycle de visite, un jeu supplémentaire de trains et un jeu de gouvernes avaient été achetés par les divisions gestionnaires, mais il ne convenait pas pour autant de tarder à faire parvenir, les éléments descendus de l'avion, à l'atelier.

Pour ma part, l'objectif principal concerne maintenant les chaînes SE 210, où sont désormais utilisés en vue de validation, les nouveaux bons d'opérations — découpés par zones et conçus de façon identique à ceux utilisés sur B 707 — étudiés par l'échelon central, et à faire vivre le nouveau planning SE 210 de la même façon que celui du B 707. C'est également de définir les futures caisses d'opérations matières destinées à l'entretien de Caravelle.

Le lancement de la première chaîne SE 210 est confié à Marcel Boukandoura, récemment promu en catégorie maîtrise. C'est lui qui a étudié sérieusement le dernier planning, et qui, pour la circonstance, vient de passer de l'Échelon central au Lancement en étant affecté à la première chaîne de révision des Caravelle. Type intelligent et actif, Boukan, ne souhaite cependant pas avoir sur chaîne un engagement égal à celui de Brian. Je le regrette vivement.

La seconde chaîne SE 210, voit débuter, comme agent de Lancement, Grandhomme Georges qui, visage souriant, anecdote en tête et courte bouffarde à portée de mains, arrive de Vilgénis où, beaucoup s'en souviendront, il était instructeur. Le quatrième poste d'agent de lancement sera tenu par un BTS récemment embauché, jeune breton de souche et de visage, sympathique et dévoué, à former.

Côté préparateurs, concernant le B 707, dont le leader demeure Gilbert Cabot, l'objectif est, s'il y a lieu, de compléter le nombre d'items des caisses actuelles, et, sous réserve de justification, de créer éventuellement des caisses supplémentaires. Pour les besoins des chaines SE 210, j'ai associé Manuel Diez avec le père Sauvanot — metteur au point dépassant la cinquantaine, homme compétent et appliqué — dont les larges connaissances des consommations matières Caravelle, seront très utiles, pour définir, avec précision, les futures caisses d'opérations.

À l'échelon central, trois agents de maîtrise, originaires du Centre d'Alger, chassés d'Algérie suite à l'autodétermination, sont désormais en poste.

* * *

L'année 1963 débute par un moment surprenant et fort cocasse. Pierre Carriole et Georges Valette ont eu un avancement au premier janvier. Rien de particulier à en dire, sauf que notre chef Valette, au comble de la joie et peut-être de la surprise après avoir été informé de cette agréable nouvelle, éprouve le besoin irrésistible de traduire, de curieuse façon, son émotion et sa satisfaction devant Roger Dombre et moi.

Alors que nous sommes en train d'évoquer les particularités des prochains chantiers de visites — ouvrant, avec une vigueur inaccoutumée la porte de mon bureau, et offrant aussitôt un visage hilare et un œil malicieux — notre homme, semblant comme transformé et enflammé par cette prouesse, s'émancipe soudain par une très savoureuse déclaration associant — dans ce qui ressemble à une dialectique involontaire mais habile — Carriole, dans son envolée :

« Alors Messieurs, vous saurez désormais que finalement, le grand chef et moi, on n'est pas si con que ça,... puisque Scherrer lui-même a reconnu notre mérite par un avancement… »

Éberlués par la tournure du verbe, mais accueillant en souriant l'évènement, nous le félicitons à haute voix pour cette distinction, et le remercions très silencieusement, pour l'originalité de la scène que nous venons de vivre et d'apprécier, avec notre sens habituel de l'humour.

Au mois d'avril, Georges Valette quitte le grand entretien avions pour prendre au département Approvisionnements de la direction du Matériel, le poste de chef du service chargé de la vente des

surplus de matériels. Je continuerai d'avoir de bonnes relations avec lui. Le moment venu, il m'offrira ses services concernant un stage d'études envisagé à l'étranger.

* * *

En mai 1963, Edmond Cantal (ingénieur ENSAM/ ENSE), précédemment détaché auprès de la Direction technique de Royal Air Maroc, succède, à Georges Valette comme Adjoint chargé de la production.

De taille moyenne, cheveux noirs coiffant harmonieusement une tête trapézoïdale au front haut et large, mâchoire volontaire discrètement carrée, l'homme, portant costume sur mesure foncé, observe, en permanence, une démarche volontaire. Une poignée de mains ferme et un puissant regard brun, successivement porteur d'attention, de considération puis d'intensité, et enfin d'une sorte de magnétisme, vont successivement capter, puis dominer, son ou ses interlocuteurs. Sous un air bonhomme, cet homme, dont le regard puissant — associant à un verbe convaincu et à consonance parfois martiale, à la fois le charme et la ruse — balaie de façon continue un auditoire sous surveillance, apparaît progressivement comme quelqu'un de déterminé, et, plus encore, comme un homme de communication fort désireux de pouvoir.Son discours, bien rodée, aux intonations s'accordant à l'objectif et aux destinataires, ne manque pas de finesse. Ainsi, d'une façon générale, il ne manque pas d'introduire un exposé général en soulignant le fait que, à la tête de notre organisme, « nous » avons la chance d'avoir un patron dynamique et sympathique. S'adressant, aux contremaîtres qu'il a invité au restaurant, pour un échange convivial visant à « mieux faire connaissance », il crée cependant quelque émotion, lorsqu'en fin de repas — et après leur avoir caressé le poil de ses invités, en reconnaissant l'importance de leur rôle — il lâche en guise d'avertissement enveloppé d'un fin sourire, que « *tous ceux qui ne marcheront pas avec lui, seront, considérés comme étant contre lui…* » Rapidement, par son allure, son verbe déterminé et sa capacité d'évacuer les petits problèmes, il fascine mon chef Mirican, lequel, mi-transporté, mi-inquiet, lui colle comme son ombre, s'accroche de plus en plus à sa personne et, peut-être, mal à l'aise, va jusqu'à m'interroger :

« *Alors, que pensez-vous de notre nouveau chef de production… vous qui aimez les gens qui agissent… vous devez êtes satisfait ?* »

« *Pour moi, cela ne changera rien, je vais continuer de bosser toute la journée, mais pour vous, je vous suggère de baliser, parce que cette personne finira, à coup sûr, à DG-DT*[32]*…* »

Sourire mi-figue, mi-raisin de Miric :

« *Qu'est-ce qui vous permet de dire cela… ?* »

« *Les traits de personnalité de la personne et le fait qu'il se soit autorisé, d'entrée de jeu, à bien mettre le point sur les i aux contremaîtres. Si c'était vous qui aviez fait ce genre de déclaration, le surlendemain vous étiez pendu à une poutre du hangar… Avec lui, personne ne moufte, et certains, dont je suis, comprennent qu'en plus d'avoir ses façons avec la hiérarchie, il doit avoir de puissants appuis… d'où, j'imagine, cette sacrée confiance en lui, et cette audace…* ».

Assis à cent vingt degrés dans son fauteuil, et tirant avec nervosité sur sa bouffarde, Miric, intéressé, mais perplexe, demeure discret. Mais je suis sûr qu'il met à jour son logiciel de carrière. Il se contente de manifester une sorte de laconisme, en l'espèce abusif et trompeur:

« *Oui, vous avez certainement un peu raison, mais de toute façon dans cette maison, et c'est assez incroyable, avant d'engager quoi que ce soit, il faut en permanence tenir compte des avis, choix, appartenances ou accointances, pouvoir ou appuis de tel ou tel. En finale, moi je considère que les*

[32] DG-DT : Direction Générale - Adjoint chargé des Affaires techniques, poste important ou se succéderont Jacques Scherrer, Jean-Louis Rattier, Guy Peltier et… Edmond Cantal. Curieusement, ma déclaration à Miric faite, sur l'instant, sur le ton d'une intuitive boutade, devait se révéler exacte moins de vingt ans après.... !

forces et les personnalités en présence s'équilibrent…. et qu'on peut ne pas tenir compte de tout ça… ! »

Un temps, puis se ravisant et retrouvant son naturel :

"*… ou en tenir compte et monter, le moment venu dans le bon train…* ».

Miric se lève, tire sur son gilet. Sa pipe est éteinte. Il quitte mon bureau et part rejoindre son poisson-pilote. Je suis certain qu'il a ne va pas oublier ma recommandation, et même qu'il a le traczir… !

* * *

Lancement/Coordination (4/4)

Chef d'échelon [35 agents]. Orly (juillet 1963/février 1966)

La campagne de grand entretien 1963/1964 qui va démarrer début octobre, comprend deux chaînes B 707 et deux chaînes SE 210, chacune avec des immobilisations de deux semaines. Juillet et août ont été consacré, par l'ensemble Préparation, à peaufiner l'ensemble des bons d'opérations de chaque type d'appareil, à établir le planning Caravelle en 9,5 jours dock, ainsi qu'à définir et réaliser, pour chacune des chaînes SE 210, 30 caisses d'opérations « matières ». L'important investissement réalisé, préoccupe beaucoup, le bon gestionnaire qu'est Duménil, lequel s'ouvre de sa préoccupation à Carriole, à Kientz et… à moi, afin d'obtenir le concours des préparateurs pour veiller à la bonne exploitation de ces caisses. Je l'assure de ce concours, mais lui rappelle un point dont il est convaincu — et il n'arrive pas à convaincre Carriole — savoir que s'agissant de l'exploitation des caisses, il me semble très nécessaire d'engager la responsabilité de chaque chef d'équipe.

En collaboration avec l'agent de chaîne de chaque chaîne, j'établis les effectifs à engager sur chaque chaîne. Cette information clôture désormais les conférences d'entrée de visite qui ont lieu une décade avant chaque immobilisation avion. Aussitôt après, je communique à Dombre ces besoins, et toutes les particularités de visite qui seront à prendre en compte dans l'analyse des suites à donner aux éventuels réajustements. Ainsi, concernant les effectifs et les horaires de travail, nous avons désormais en contact de travail hebdomadaire. Qu'il soit bien clair, mon rôle consiste non pas à tout régenter, mais à fournir aux personnes en charge de la gestion des effectifs (Adjoint chargé de la production, contremaître de la chaîne concernée et Dombre) les bases et les références communes, lors de chaque arbitrage à rendre.

Compte tenu de l'importance du programme à réaliser, l'adjoint chargé de la production, suit tout cela avec attention et vient régulièrement, seul ou avec Miric, prendre mon avis sur tel ou tel point intéressant la situation. Cet usage me conduit à dresser rapidement, en fin de journée, avec les agents de lancement, la liste des difficultés rencontrées et de l'état d'avancement de leur traitement. Dans le même esprit, chaque matin, quelques minutes d'échange avec chaque contremaître, permettent, dans un bon climat, de corroborer les informations principales et les actions en cours. Je suis personnellement satisfait de l'intérêt de ces contacts et, pas mécontent de l'estime que semble me témoigner l'adjoint Production, conduit parfois à arbitrer.

Parmi les arbitrages rendus par Cantal, un le fût dans une atmosphère tendue concernant une caisse d'opération B 707 d'un coût très élevé, au sujet de laquelle, Duménil et moi avions un point de vue différent. Dans mon bureau, lors de la courte discussion intéressant cet arbitrage, j'obtins une décision favorable de Cantal, en veillant à ne pas faire perdre la face à mon ancien chef, homme respectable qui avait suivi mes débuts avec attention, objectivité et sympathie :

« *Monsieur Cantal, notre ami Duménil, certes bon gestionnaire, a raison sur le plan financier, mais, compte tenu du programme et des courts délais d'immobilisation en dock des appareils, et de la date fixée pour le réengagement commercial de toute la flotte, je pense avoir raison sur le plan économique…* »

« *OK, on y va… Duménil, vous préparez la caisse…* »

* * *

Au mois de juin, lors d'une conversation dans son bureau du premier étage, Jean Mirican, m'informe de l'existence d'un Centre Interentreprises de Formation (CIF) et, sans me donner beaucoup de détails, m'interroge sur mes possibilités et sur mon éventuel souhait de reprendre des études pour, après sélection, suivre éventuellement le cycle d'études de deux ans, dispensé par ce centre. Je le remercie de cette proposition et lui demande de me laisser quelques jours pour m'informer et

réfléchir à cette proposition. Pour la première fois que j'entends parler de cette possibilité de promotion qui fonctionne depuis quatre ans, et au sujet de laquelle aucune information n'a été faite publiquement, en tous cas dans l'organisme de grand entretien.

J'apprends que le Centre dispense plusieurs formations, parmi lesquelles celle d'ingénieur de production dont, à raison de deux sélections annuelles, huit techniciens d'Air France, ont déjà bénéficié. J'apprends également qu'un des deux agents retenus pour le cycle, 64/66 — ancien dessinateur originaire du Centre d'Alger — fait partie des agents mutés à l'Échelon central de la Préparation, ce qui explique, au moins en partie, l'initiative de Miric. Les trois conditions normalement « exigées » pour être présenté à cette formation sont d'être au niveau maîtrise, d'avoir un très bon dossier professionnel, de posséder une formation du niveau bac technique, et point paraît-il important, d'avoir exercé un commandement de premier niveau. Enquête faite, un seul parmi tous ceux qui ont suivi le cycle de formation « ingénieur » à exercer un commandement. Le plus grand nombre des sélectionnés étaient en poste à Vilgénis ou occupaient un poste en bureau d'études. Par contre, je note que la plupart, ont suivis des cours du soir, dispensés par le CNAM. La semaine suivante, je rends ma réponse à Miric et dans l'optique de convenablement me préparer à l'examen d'entrée, je décide sans tarder de définir mon plan de formation.

Ainsi, d'octobre 1963 à fin mai 1964, deux soirs par semaine, entre 20h 30 et 22h 30, je suivrai, dans une salle de classe du lycée parisien Arago — lycée où j'avais passé, treize ans plus tôt, le concours national d'entrée au Centre d'Instruction de Vilgénis — l'enseignement de niveau Maths élémentaires, proposé par la ville de Paris. L'objectif est d'être véritablement et en totalité de programme excellent au niveau « mathématiques » dès juin 1964, et de préparer Maths générales et Physique générale via le CNAM, dès octobre 1964. Par un mécanicien qui prépare son concours Officier Mécanicien Navigant, j'ai su que ces cours — deux fois par semaine (de 18 à 19 heures), dans l'amphithéâtre de l'ENSAM, situé Boulevard de l'Hôpital, Paris XIIIème (point rapidement accessible d'Orly, par la Porte d'Italie) — sont programmés et n'attendent que mon inscription.

J'ai par ailleurs retenu, que durant l'année calendaire précédant mon entrée au CESI (nouvelle appellation du CIF qui devient le Centre d'Études supérieures Industrielles), j'aurais à suivre, chaque samedi matin, à Boulogne (92) ou se trouve situé le centre, de huit à treize heures, des séances de maths, Physique et Français, complétées, d'exercices et sujets à traiter en semaine à domicile et à remettre chaque samedi suivant.

En fait, suite aux conversations avec Miric, avec, soudain revenu en mémoire, le souvenir précieux du bureau de défunt monsieur François, ce que j'ai dorénavant en tête, c'est de reprendre avec application et continuité les études pour procéder à une sorte d'évaluation de mes capacités réelles, et avec comme objectif, non seulement de convaincre ma hiérarchie, mais d'égaler en résultats les meilleurs de mes prédécesseurs dans cette voie.

* * *

Au début du mois d'août Edmond Cantal, victime d'un abcès au foie, subit une opération et, au retour d'un court temps de convalescence, se voit confier le poste de chef du service des contrats industriels. Un mois et demi après ses trente-huit ans, (il est né un quatorze juillet) et fait qui interpelle, un peu plus de quatre mois après son arrivée, le mystérieux et déterminé Edmond Cantal, quitte le grand entretien.

Claude Kientz, ingénieur ENSE — depuis son retour du Centre d'Alger (ou il avait le poste d'adjoint technique au chef de centre), en charge de la production à la division Aménagement cabine et Armement commercial de la Direction du matériel — le remplacer début octobre.

Visage solaire, bronzé, cheveux courts légèrement frisés, d'un châtain roux coiffés d'une raie incertaine, sourire franc parfois rayonnant, avec des sourcils légèrement arqués coiffant un regard portant une naturelle bienveillance, cet alsacien « mâtiné pied-noir », au teint hâlé, au physique de sportif, à la taille quasi mannequin, semble n'avoir quitté que très récemment un poste de « G.O. section voile » d'un club Méditerranée. En fait, aux agréables séances de voile hebdomadaires d'Alger, ont déjà succédé les week-ends de tennis à Vilgénis, durant lesquelles dit-on, un Kientz — dont la puissance de frappe accompagne, sans jamais s'épuiser, toutes les balles — se comporte, en véritable homme de court et tout comme le soleil en met un rayon.

L'homme, dont l'âge dépasse à peine la trentaine, personnage avenant, curieux, attentif, direct, naturel, franc, avec un léger côté boy-scout, est pressé et s'il estime qu'il perd son temps avec un interlocuteur léger ou un fâcheux qui le retarde dans son travail, sa mâchoire observe alors une légère crispation qui traduit son impatience. Et lorsque dans un échange, quelqu'un lui suggère assez rapidement, une solution intelligente et harmonieuse à un problème important, il a le bon goût de traduire — bien sûr après mûre réflexion — une réelle satisfaction par une déclaration facétieuse mesurée type cousue main, du genre, « *ce que vous proposez, ne me paraît pas complètement idiot…* », qui donne à l'inventeur de cette bonne idée, l'impression d'en être récompensée avec de la petite monnaie et d'avoir encore beaucoup d'efforts à faire, avant d'éventuellement mériter quelques applaudissements.

Kientz est un homme volontaire, centré sur son travail et ses responsabilités. Fait majeur, que je ne manque pas de noter : pour la première fois depuis que je travaille au grand entretien, un ingénieur — chargé d'animer, de conduire, de diriger la fonction production à travers quatre chaînes de révision et un atelier de traitement des sous-ensemble — n'est pas, contrairement à ses quatre prédécesseurs, nommé Adjoint chargé de la production. Claude Kientz est Chef du service des Ateliers. J'aurai, l'occasion de revenir sur ce type de situation différenciée, propre à certaines entreprises, surprenante, souvent observée à l'occasion de nominations.

Le service Préparation, demeuré sous le commandement de Mirican, n'est donc pas placé sous la responsabilité de Kientz, lequel a cependant exigé et obtenu que l'échelon Lancement et coordination, dont j'ai la responsabilité, lui soit rattaché. Situation curieusement arbitrée, dont je bénéficie cependant, du fait de mon appartenance désormais hiérarchique et directe à celui que je considère, dans les faits, comme étant l'adjoint production. Miric, très mécontent de la perte du service dont j'ai la charge, est assez déstabilisé. J'ai beau lui préciser que je conduirai mon travail comme d'habitude et que les relations fonctionnelles avec les autres secteurs de la préparation demeureront évidemment inchangées, il demeure de très mauvaise humeur.

Kientz opérant avec méthode, application et détermination, prend possession de son domaine. Rapidement, il gagne l'adhésion des chefs de chaîne, la mienne, et de Roger Dombre, avec lequel, concernant les mouvements d'effectifs, il est en relation fonctionnelle journalière. En ce début d'octobre 1963, le hangar, avec ces quatre chaînes en activité, a des allures de ruche.

Sur la chaîne Caravelle conduite par le père Pagès, alors que la période des essais de tous les circuits de l'avion va débuter, les deux circuits hydrauliques sont en pression. Au poste, sur les manettes de commande des divers circuits potentiellement reliés à la puissance hydraulique, les étiquettes de sécurité[33] sont en place. La règle est alors absolue : sans s'être véritablement assuré auprès du compagnon qui a daté, signé, et mis en place cette étiquette, et vérifié auprès du chef

[33] Cette étiquette de couleur, visant à être fixée, par son propre fil à freiner, à la commande du circuit concerné, au poste de pilotage, — circuit dont, pour motif de sécurité lors du travail de tel ou tels intervenants, on veut interdire le fonctionnement, — avait fait l'objet d'une note de présentation et d'utilisation diffusée à chaque chef d'équipe.

d'équipe concerné, que le motif à l'origine de l'installation de cette sécurité a cessé, l'interdiction de manœuvre de la commande est totale. Par ailleurs, pour les mécaniciens, c'est la base du métier, avant tout mouvement d'éléments — débattements de trains d'atterrissage, de volets, de gouvernes des trois axes et, y compris les destructeurs de portance (spoilers ou aérofreins) — les compagnons en charge du système qui va faire l'objet d'une manœuvre, doivent s'assurer de la liberté de la ou des zones concernées et de l'absence de risque de nature humaine et/ou matérielle dans ces zones. Exprimées en les termes précédents, les dispositions intéressant la sécurité, qui intègrent la complexité du métier, le sens des responsabilités exigé, et la nécessaire solidarité ouvrière, semblent répondre totalement aux risques. Voire…

Ce jour-là, je suis sur la chaîne B 707, faisant le point de la situation avec René Brian. Rien ne semble devoir troubler le rythme de travail des six cents personnes présentes dans le hangar. Mais soudain… (déclaration de Dominique Ottello, jeune mécanicien « équipements », témoin proche de l'événement) :

«*… Alors que je travaille sur le saumon de l'aile gauche de l'appareil, au remplacement d'une lampe à éclat, j'entends soudain des cris sourds qui proviennent du dessous de l'aile, d'aucuns hurlent « Sortez les aérofreins », d'autres crient « coupez l'hydraulique ». Le tumulte est général. Plusieurs compagnons affolés, courent dans tous les sens. Un concert de voix suraiguës, des clameurs hystériques, ajoutent encore à une panique générale. Effrayé, le corps paralysé à l'idée de ce que je crains de découvrir, je descends lentement de mon escabeau. Deux compagnons chaudronniers, dont les bruyants pétards étaient deux minutes plus tôt en activité, m'apparaissent alors, avec les deux corps devenus prisonniers dans le logement des aérofreins, et la poitrine de chacun écrasée par la fermeture des surpuissants vérins de commande. Quand, enfin, après un temps qui m'apparaît interminable, les aérofreins sont positionnés en position sortie, deux corps libérés tombent au sol. Cage thoracique enfoncée, poumons perforé, arrêt cardiaque pour les deux malheureux agents victimes*[34]*. Spectacle horrible, qui semble se dérouler au ralenti dans un temps qui s'est soudain arrêté. Et ce bruit, étrange et insupportable, qui persiste dans mes oreilles, tandis que pétrifié par l'horreur, se mêlent dans mon esprit qui voudrait se ressaisir, l'incompréhension, l'incrédulité et un désarroi total.* »

Dans le hangar, l'émotion est à son comble. Un pesant silence s'est établi. Chacun semble retenir son souffle, dans l'attente d'une information. Immédiatement prévenu Carriole, et ses adjoints sont venus constater sur la scène de la tragédie et se sont fait préciser les conditions exactes de l'accident. Chacun d'entre eux est bouleversé. Puis, l'ambulance des pompiers emporte les corps des victimes pour un examen médico-légal.

Carriole visage blême, remonte dans son bureau pour rendre compte au Directeur du Matériel. Aussitôt après, il convoque les deux chefs de chaîne SE 210, et l'ensemble de l'encadrement des études et de la Préparation, pour se faire préciser tout le détail opérationnel intéressant la situation

[34] Les deux compagnons victimes de cet épouvantable accident étaient Broglia dit Titou, originaire de Marignane et de retour du Centre d'Alger) et Laforêt André. Titou Broglia, totalement engagé dans le logement des aérofreins, avait, subi un violent écrasement dû à leur fermeture. Hélas, il est décédé de ses blessures en fin d'année 1964. André Laforest, nettement moins engagé corporellement dans le logement, fut d'une certaine façon, « protégé » par le corps de son collègue Broglia et, après soins, très heureusement, survécu. André termina sa carrière au bureau technique A 310. Un autre agent, Roger Deleau, a ultérieurement vécu un incident qui aurait pu, là aussi, avoir une fin tragique. Lors d'une intervention de fin de chantier, alors que les portes de visites sont toutes refermées et que les fourreaux de sécurité (outillages de sécurités « aérofreins » réalisés après l'accident de Boglia et Laforest) sont en place. Alors que Roger effectue le démontage des sécurités, a déjà enlevé le fourreau du vérin de droite et qu'il s'apprête à retirer celui du vérin gauche, le groupe hydraulique est intempestivement mis en route. Aussitôt la pression hydraulique actionne les aérofreins vers la position « rentrés », mais heureusement la seule sécurité demeurée en place contraint l'aérofrein, lequel se tord sans se fermer, situation qui fait que le père Deleau s'en tire, heureusement sauf. Ces récits nous ont également remis en mémoire l'accident effrayant de notre regretté collègue mécanicien équipements qui avait trouvé la mort lors d'une manipulation des portes du hangar. C'est à la suite de cet accident mortel que des sécurités et un avertissement sonore ont été installés par Aéroports de Paris, propriétaire des hangars.

rencontrée. Force est de constater, qu'indépendamment de l'étiquette de sécurité à mettre en place sur les commandes situées au poste, il n'existe pas de moyen véritable, situé au niveau de la zone de danger proprement dite, pour se protéger de tout risque. Dans le cas présent, il apparaît que la manipulation de la commande a pu être faite, en l'absence d'étiquette de sécurité mise en place au poste.

Autre point important, on évoque deux chaudronniers venus en renfort des ateliers, donc deux agents pas obligatoirement informés de la pratique sécuritaire via étiquettes mises en place au poste de pilotage. Aspect plus grave, pour le cas où l'étiquette aurait bien été mise en place, mais retirée par erreur ou involontairement arrachée lors d'une des nombreuses interventions au poste. De l'examen opéré lors de la réunion, il ressort que seul un moyen mécanique de blocage au niveau des vérins des aérofreins est de nature à couvrir, avec une totale certitude, le risque encouru. Carriole demande à la préparation, via le groupe Études outillages dont le cadre responsable est l'ingénieux Jean Maurin, d'étudier et de réaliser en urgence cet outillage.

Au niveau de la chaîne, l'émotion des compagnons et des chefs d'équipe, fait peu à peu place à une colère. Choqué par l'événement, chacun cherche, sur l'instant, une réponse susceptible de répondre à l'horreur de ce très grave accident ou d'apporter aux nombreuses interrogations une réponse aussi évidente que définitive, et de solder, en même temps tout sentiment éventuel de culpabilité. Et pour cela, quoi de plus évident, de plus pratique, de plus naturel et habituel, que la recherche du bouc émissaire… La fonction Préparation, les nouveaux bons d'opérations sont rageusement pointés du doigt par quelques-uns. En vérité, même si on peut prétendre qu'il y a défaut du service Préparation, l'accident qui vient d'arriver — expression terrifiante de la loi de Murphy — est, d'abord notre faute à tous, et à des degrés divers aussi bien celle des cadres, de la maîtrise que celle des compagnons, car étant le résultat d'une trop faible attention portée au respect des conditions de sécurité.

Cet encadrement, cette maîtrise — comme une trop importante partie des mécaniciens à cette époque — majoritairement formé à la vieille école avec un passé de techniciens compétents, dévoués et très volontaires, soucieux du résultat de leur travail, peu économes de leurs efforts, naturellement intéressés par les sujets de nature technique et la gestion du personnel qui leur est confié, sont peu enclins à prendre en compte les problèmes de sécurité, ressentis au global comme une affaire de spécialistes ou, personnellement, sans se l'avouer, comme une affaire de vigilance et de responsabilité individuelle et ce, d'autant que certains matériels de sécurité, ont appellation d'outillages et sont à percevoir au magasin… Et les compagnons qui, désormais, sont contraints par des délais d'immobilisations plus courts, et travaillent avec des documents de travail plus complets et plus sophistiqués, ont tendance à penser que tout est organisé….Et les questions de sécurité apparaissent, après coup, dans les cahiers de revendications.

Au niveau Direction du Matériel existe alors un service Sécurité, rattaché au service intérieur. Deux cadres — techniciens à profil de représentant de commerce — viennent, à épisodes très réguliers, s'informer de l'état des équipements de lutte contre l'incendie et, après avoir contrôlé leurs dates de péremption, valider les différentes sortes d'extincteurs. À l'intérieur de l'unité de grand entretien, le représentant « Sécurité », est un agent de maîtrise, ancien compagnon, compétent et disponible, mais qui ne dispose pas d'autorité hiérarchique pour intervenir dans « les affaires » de la chaîne… sauf à y être invité. Rattaché au responsable des études outillages, il devrait à mon sens, être rattaché directement au chef d'organisme.

Un an plus tard, dans le périodique Travail et Maîtrise, sera proposé à la réflexion de tous, un excellent article de Charles Voraz — polytechnicien, travaillant pour le compte de plusieurs industries — un article simple, mais éloquent, portant sur la nécessité, en matière de sécurité, de pratiquer « l'inquiétisme » — préoccupation (et non pas inquiétude) devant être de chacun et, particulièrement de l'encadrement, exercée au bénéfice de tous — comme seul garant d'un niveau certain de sécurité dans l'entreprise. L'affaire de tous, d'abord celle de l'encadrement. Certes. Mais

souvent, sur ce sujet, seuls les gens de caractère interviennent. Encore une leçon que je me promets de retenir.

Après ce grave accident, dont nous étions de fait tous responsables, sur chaîne, une agitation sporadique dura plusieurs semaines. Un tract syndical, assez virulent visant la Préparation s'en prit très injustement au jeune ingénieur Mirican, qui payait là plus certaines de ses attitudes et son comportement que telle réelle responsabilité. Cependant, suite à plusieurs actions visibles intéressant la sécurité, début décembre l'atmosphère se trouva quasiment restaurée.

* * *

Au 1er janvier 1964, je reçu mon second avancement en catégorie maîtrise. Mirican qui avait été mon chef durant ce que j'appelai le second pas intéressant l'organisation des chantiers de grand entretien avait insisté, auprès de Carriole pour l'obtenir. Son départ était évoqué pour le début du second trimestre 1964. Miric[35] qui estimait avoir été peu soutenu par sa hiérarchie, sortait très éprouvé par la mise en cause du tract. Il en voulait à tout le monde, et ne semblait maintenir sa confiance qu'en Cantal, désormais muté. C'est dans ce climat morose que, fin janvier, il me fit une très surprenante et choquante proposition.

Tout de noir vêtu, enveloppé dans son habituel loden au col doublé de soie, un vendredi soir, environ un quart d'heure après le départ du personnel, il vint vers moi. Le regard lourd, le ton glacé, et au total l'air d'un conspirateur, avec lesquels il débuta son ambassade, n'annonçait rien de bon. Invité à le suivre, je l'accompagnais vers le fond du hangar. À l'abri des regards et de tout auditeur possible, me fixant alors avec intensité, il m'entreprit presque brutalement :

« *Je veux savoir si je peux compter sur vous, j'ai une chose importante à vous demander…* ? »

Je pense, tout d'abord à un éventuel travail qu'il n'est pas en mesure d'obtenir de ses gars de l'échelon central, et pour lequel, bien que n'étant plus sous ses ordres, je serais en mesure de lui fournir :

« *Si c'est dans mes cordes, je veux dire si c'est dans mes moyens… oui, je serais content de vous rendre service…* »

Regard circonspect, pour vérifier que nous sommes seuls. Miric, toujours tendu, reprend :

« *Il s'agit de Kientz…, je vous demande de lui saboter le travail…* »

Je tombe des nues. Abasourdi, je l'examine, puis tente de le dissuader de la suite, en essayant de prendre du recul, via un langage que je m'autorise familier :

« *Attendez…. là vous déconnez… ou je n'ai pas bien entendu…* »

Imperturbable, la voix encore plus tendue, Miric insiste :

« *Je vous demande de ne pas faire bénéficier Kientz de votre travail, de ne pas l'aider à réussir dans son poste… Vous me devez bien ça…* ! »

Là, je ne peux plus faire semblant de ne pas comprendre et malgré la sympathie que je lui porte, je mets les choses au point avec précision :

[35] En avril 1964, Jean Mirican, fût muté à la Subdivision entretien de la Division Avions de l'escale d'Orly. Un an plus tard, il quittait la Compagnie pour prendre un poste à la SEMA. Lors d'une rencontre impromptue devant l'aérogare d'Orly, sans évoquer les causes de son départ, je lui ai demandé s'il regrettait la demande qu'il m'avait un jour exprimée, concernant Kientz. Un peu agacé, il me répondit qu'il regrettait simplement d'avoir défendu l'idée de m'envoyer au CÉSI. Je fus désolé de le voir afficher cette attitude. En le quittant, en souvenir des bons moments, je lui souhaitai bonne chance, et lui serrai la main avec tristesse. J'étais de plus en plus convaincu que quelqu'un d'autre avait essayé d'utiliser sa jalousie contre Kientz.

« *Je n'ai aucune raison de donner suite à votre demande et quant à vous devoir quelque chose, je trouve que vous dépassez les bornes. Je ne sais pas ce qui peut expliquer votre comportement, mais sur tous les plans, vous êtes dans l'erreur. Alors, une dernière fois, renoncez à ces conneries et je tenterai d'oublier votre sordide demande…* »

D'une voix lasse, Miric réagit presque mécaniquement :

« *Alors c'est non…* ? »

« C'est non…. Définitivement non. Et je suis très embarrassé par la situation que vous venez de créer ! »

Après avoir affiché son dépit, Miric, par une allusion se voulant blessante, soulage son amertume, avant de partir d'un pas pressé :

« En vous demandant ce que je viens de vous demander, je pensais que vous en aviez, un peu plus, dans le ventre… et que vous auriez un peu plus de gratitude à mon égard ! »

* * *

Après l'intervention tout à fait inattendue de Mirican, je suis à la fois embarrassé et très mal à l'aise. Pendant tout le week-end, je réfléchis à ce que je dois faire. Je n'aime pas jouer les dénonciateurs, mais là, le sujet à la fois sérieux et délicat, me complique les choses. Dans un premier temps, je pense à informer Carriole et à prendre son avis. Mais je me méfie beaucoup de sa réaction. Dans un deuxième temps, j'essaie de me faire à l'idée qu'en fait le sujet ne me concerne pas et que ces « messieurs de bois-joli[36] », n'ont qu'à régler leurs comptes entre eux.

Et puis, me vient soudain à l'esprit que la demande troublante, qui m'a été faite, n'a peut-être pas Mirican comme origine. Quoiqu'il en soit, cette situation commence à me peser. Dans un troisième et dernier temps, j'essaie de me mettre à la place de celui qui était visé par cette demande et, rapidement, je conclus qu'à sa place, j'apprécierais tout de même, d'être au moins informé. Mais, immédiatement après avoir envisagé cette voie, je m'interroge concernant la réaction éventuelle de Kientz, qui ne me connaît pas encore personnellement et qui peut, le cas échéant, se demander quel rôle je joue ou essaie de jouer, dans cette répugnante affaire. La décision à prendre n'est donc pas facile. Néanmoins, dès le lundi soir, avec plus ou moins de bravoure, et en des termes plus ou moins maladroits, j'informe Kientz, me libérant du poids de la demande reçue, laquelle m'a perturbé pendant trois jours. J'essaie de lui faire comprendre que je n'attends aucune action de sa part, que je ne poursuis aucun but, mais que je me sens presque heureux de m'être soulagé. Kientz écoute ma courte déclaration avec attention.

Sur son visage, je lis successivement la surprise, la réflexion et une moue qui semble vouloir évacuer mon information au plus vite. Mais plusieurs petits cillements des yeux et un léger raidissement de mâchoires, intervenus lors d'une réponse, qu'il veut évasive, et finalement son remerciement final pour l'avoir tenu informé, m'indiquent qu'il n'est pas totalement indifférent à mon récit, dont curieusement, nous ne reparlerons jamais lors de nos nombreux contacts ultérieurs.

* * *

Début avril 1964, Louis Pagès, homme pragmatique, contremaître sans histoires, toujours de bonne humeur, responsable d'une des deux chaînes de révision SE 210, frappe, de bon matin à mon bureau. L'air très embarrassé, il m'adresse un vigoureux « *Salut Colbert, tu vas bien…* ». J'attends la suite, un peu craintif, pensant qu'il est venu m'exposer un problème assez délicat. En fait, il est venu me demander si je peux lui remplir sa déclaration d'impôt en tenant compte du document

[36] Dénomination quelque peu ironique par laquelle je désigne certains ingénieurs de Grandes Écoles, opportunistes et ennemis du moindre risque, pour lesquels des études faites entre 20 et 24 ans, sont une rente de situation à vie.

explicatif joint. Un peu surpris, je lui réponds favorablement. Il me remet toutes les pièces nécessaires. Pendant l'heure de midi, je consulte son dossier et j'apprends qu'il a un fils handicapé et qu'il doit fournir certaines justifications. Cette découverte me touche. Sans difficulté, je lui remplis sa déclaration et rédige une pièce jointe. Avant de partir je lui résume la situation en lui demandant d'ajouter un certificat du médecin. Je prononce ensuite quelques mots simples, au sujet de son fils adolescent, pour lui dire ma sympathie. Le lendemain matin, ce brave Pagès m'offre deux pigeons plumés et vidés en remerciements. On ne connaît jamais bien ceux que l'on côtoie journellement au travail…

* * *

Début mai 1964, je reçois le second prix du concours national de sécurité proposé par le petit carnet que chaque agent de maîtrise reçoit en début d'année. Brusquement je repense à l'accident et aux deux compagnons gravement blessés en septembre 1963. Sans intention autre que de participer, c'est en souvenir de la situation vécue que j'ai rempli le questionnaire. Petit mot d'accompagnement et félicitations du directeur Jacques Schérer. Le prix est à retirer à Paris. Je dois donc prendre une demi-journée, mais dans ce cas je considère que je n'ai pas à récupérer des heures supplémentaires dont le montant effacerait le bénéfice du prix. Carriole se rend alors à mes raisons. On considérera donc qu'il s'agit d'un déplacement pour le travail. Cent cinquante francs remis en liquide et dépensés immédiatement en sortant de la petite cérémonie, par l'achat d'une très jolie nappe rapportée pour décorer notre récente table de salle à manger. Façon d'échapper à un arrosage au retour au hangar !

* * *

Fin mai 1964, je n'ai pas encore reçu confirmation officielle de ma désignation pour aller au CÉSI. Par ailleurs, je vais avoir vingt-neuf ans, et je suis en fonction dans mon poste de chef du service Lancement/coordination depuis octobre 1962. J"éprouve le besoin de parler de ma situation, avec Carriole. Nous voilà, à nouveau, empruntant le « boulevard des entretiens » (allée de circulation du hangar). Carriole est aimable avec moi. J'en profite pour l'interroger sur mon aptitude catégorie IV et, très directement, je lui demande s'il va me présenter à la promotion. Carriole, qui semble dans de bonnes dispositions me répond en toute franchise :

« *Non je ne souhaite pas vous présenter. Comme vous n'êtes pas syndiqué, aucun syndicat n'appuiera votre candidature, et quant à notre directeur Monsieur Picassette, avec qui j'ai évoqué votre cas, compte tenu de votre âge, a levé les bras au ciel, en me répondant : «« mais où est-ce que vous voulez l'amener celui-là…»»…, donc tant qu'un syndicat ne défend pas votre cas, je ne peux rien pour vous, sauf vous envoyer au CÉSI…* »

« *Donc, j'aurais ma promotion, seulement en avril 1968. Ainsi, avec deux avancements exceptionnels, j'aurais traversé la catégorie 3 en douze ans comme tout le monde, tout en ayant tenu un poste catégorie IV pendant deux ans et demi… vous trouvez ça juste ?* »

« *Le problème n'est pas là, je vous ai fait toucher du doigt comment ça marche… et ni vous, ni moi, n'y pouvons rien…* »

J'éprouve le besoin de libérer un peu mon aigreur :

« *C'est comme cela que ça marche à la direction du Matériel, dans une France où avant quarante ans on est un jeune con et dès après le quarantième anniversaire, un vieux con ! Ce n'est pas une gestion très dynamique des carrières, c'est une gestion principalement administrative. C'est curieux, mais la compagnie ne se comporte pas comme ça avec le personnel navigant… Heureusement d'ailleurs !* »

Carriole m'observe attentivement, et finit par m'annoncer que mon départ au CÉSI est toujours envisagé pour avril 1966.

* * *

Juin 1964, mission à Beyrouth. Middle East Airlines (MEA) vient de naître d'où la liquidation d'Air Liban. Air France, principal actionnaire de cette compagnie, doit récupérer deux DC 6B, (avec la documentation technique, les documents de travail y compris la liste des travaux supplémentaires en attente), plus deux moteurs de rechange et plusieurs tonnes de matériels. Carriole a insisté pour que l'élingue de manutention des moteurs ne soit pas oubliée. Première mission conduite par Charles Duménil, accompagné par Guy Riou et moi, afin de prendre connaissance des listes de matériel et démarrer, sous contrôle, les mises en caisses en vue d'une expédition à Orly. Nos correspondants sont Claude Blais, un ancien d'UTA, devenu chef d'atelier d'Air Liban et Élie Daoud, un libanais, diplômé de l'école américaine de Beyrouth qui parle un excellent français.

Agréable vol en Caravelle. Contact on ne peut plus cordial avec nos correspondants. Claude Blais, bordelais d'origine prend l'initiative dès l'arrivée. Dès le départ, avec une température extérieure supérieure à 35°C, le ton est donné. Horaire de travail 7.00/13.00 heures. Le plus gros travail consiste à identifier le matériel qui revient à Air France et à limiter les disparitions de certains postes, compte tenu du petit commerce possible des pièces et/ou matériaux sachant que plusieurs acquéreurs potentiels pourraient se manifester, moyennant des propositions de vente « convenables ».

Sous l'autorité d'Élie Daoud, la secrétaire du service Préparation, établit les épais listings, en jonglant avec beaucoup d'intelligence entre les langues arabe, anglaise et française.

Seul affecté à l'emballage de tous les matériels, dans un magasin très encombré, un nommé Michel, manœuvre d'origine palestinienne, remplit avec soin et ferme les premières caisses. Borgne, il travaille, sans interruption, six heures durant et déjeune, sans s'arrêter, d'un modeste sandwich. Situation qui permet de mesurer d'entrée de jeu, la totale discrétion et la journalière application au travail d'une personne d'un peuple « déplacé ». J'en fais la remarque à Charles Duménil, qui apprécie, tout comme moi, le comportement très courageux du magasinier, par une telle chaleur.

Émotion soudaine dans le bureau où nous sommes installés : quelqu'un vient nous signaler que l'élingue utilisée pour manœuvrer des deux moteurs Pratt et Withney R 2800 a disparu. On sait que cet outillage intéresse beaucoup de monde sur l'aéroport. Claude Blais qui connaît bien comment tout se passe ici, nous invite à ne pas nous faire de souci, et nous indique comment, le moment venu, moyennant cinq livres libanaises, la récupérer, et ensuite comment la conserver jusqu'au jour du chargement des deux moteurs dans le cargo B 707. Enfin, il nous conseille, de la glisser, discrètement, au dernier moment, dans la soute, de l'avion en partance.

Début d'après-midi au célèbre restaurant Le Lucullus ou, pour des prix assez abordables à nos indemnités de déplacement, les délicieux légumes de la plaine de la Bekaa, accompagnent de leurs délicieuses saveurs, les meilleures viandes, importées du monde entier. Et, deux heures plus tard, délicieux moment entre une mer tiède et une piscine olympique d'eau marine avec des cabines impeccablement tenues.

Ou bien visite des grottes de Jeita, du château de Beit Eddine, des Cèdres et du magnifique site de Baalbeck (Héliopolis), auréolé de son célèbre festival annuel. Visite du grandiose site archéologique, prolongée, au retour, avec le bénéfice d'une agréable fraîcheur nocturne, d'un incomparable mezzé, inévitablement accompagné du Rosé des Tourelles, dans ce remarquable restaurant ouvert de Zahlé.

Balade nocturne aux souks, parfumés de tous les épices, ouverts tard le soir, en particulier celui de l'or, qui à des prix raisonnables, agrémentés du plaisir d'une négociation pratiquée à café offert, vend un métal qui, sans faire obligatoirement 18 carats, fera néanmoins le bonheur de nos épouses.

Importante et animée escale Air France de Beyrouth, confié au commandement compétent, discret et efficace de Guy Alauzen, assisté du remarquable et aimable Khadige, paisible libanais, qui gère avec une aisance levantine un essaim d'hôtesses d'accueil et règle avec tout le doigté nécessaire, les nombreux problèmes avant embarquement. C'est dans leurs locaux — à proximité des comptoirs d'enregistrement des passagers, là où se présentent, comme autant de Schéhérazade, les plus beaux regards sémites féminins — que nous venons frapper les télégrammes informant Orly du contenu de nos expéditions.

Situation soudain préoccupante en début d'après-midi, lors du chargement des caisses de matériels, à destination d'Orly, dans la soute arrière du B 707. Sur le tarmac de la zone fret de l'aéroport, une demi-douzaine d'employés opérant le chargement, rythment leur cadence de Yalla, en introduisant, sous mon contrôle, les caisses par la porte avant. Soudain, je constate que certaines d'entre elles, les moins volumineuses, sont déchargées par la porte arrière… Sourires. Yalla un peu moins musicaux et tout rentre rapidement dans l'ordre.

Et puis cet instant simple et heureux, vécu avant de partir, avec un Duménil que j'avais, durant trois jours, avec une insistance presque déplacée, progressivement chargé d'une petite mission complémentaire, consistant à se procurer, auprès de la Représentation locale du papier vélin à en-tête Air France, et sur notre budget, une somme de vingt-cinq livres libanaises, de façon à récompenser le nommé Michel de la qualité de son travail. Puis ce discret palestinien, soudain « officiellement » honoré, qui, pour le remercier, serre avec effusion la main de Dudu, lequel ému à l'extrême, s'honore d'écraser une larme sur son visage.

Moments inoubliables d'un remarquable Liban — pays très largement polyglotte, accueillant, économiquement et financièrement actif, jouissant d'une grande renommée, en permanence aux aguets des attitudes syriennes, vivant dans de superbes paysages un très fragile équilibre multiconfessionnel — qui papote, suppute sur son avenir, avec les clans qui négocient, chaque jour, en souriant, leurs ajustements et, où tard le soir, les privilégiés indifférents, ou engourdis par le climat suffocant de l'été, dinent dans les nombreux luxueux établissements de mer ou de montagne, tandis qu'augurant d'un enfer proche pour cette ancienne réputée Phénicie, des patrouilles armées, provenant des misérables camps des réfugiés palestiniens, roulent sur les brulantes artères principales d'un Beyrouth au ciel d'azur, déjà assis sur un baril de poudre.

* * *

Au mois de juillet 1964, suite à une étude demandée par les syndicats portant sur l'évolution de la masse salariale de la maîtrise technique, la direction du Personnel ouvre à la direction du Matériel, un nombre d'avancements exceptionnels, destiné à favorablement corriger la carrière de certains agents.

La nouvelle, véhiculée, oralement, par les délégués du personnel, se répand rapidement parmi la maîtrise de chaque organisme. Comme il se doit, suite à cette information, supputations et espoirs vont bon train.

En conséquence, chaque chef d'organisme est invité à présenter ses propositions. Au titre du grand entretien, Pierre Carriole, toujours mesuré, présente cinq noms d'agents à l'appréciation de monsieur Picassette. À effectif départemental de maîtrise nettement moindre, Hameury, polytechnicien décontracté et lucide, à l'époque en charge du petit entretien, propose treize agents. Pierre Carriole, reçoit alors de la Direction, une invitation pressante à se montrer un peu plus généreux. Forçant alors sa nature, notre ami Pierrot, ajoute alors trois noms dont — suite à la vive expression de certains agents de maîtrise (en fait Roger Dombre et moi), mis au courant de la « relance » du directeur par un tiers bavard venu du bâtiment de commandement — celui de Jean-Marie Thévenet.

Hameury, dont le nombre excessif proposé a surpris, maintient et justifie sa proposition par un sarcasme de nature à plaire au petit peuple :

« *Pourquoi ne pas être généreux avec nos gars… De toutes les façons, chaque fois que la Direction du matériel se montre économe, à Maine-Montparnasse on ne se prive pas de remplacer une moquette… !* »

* * *

Ce même mois, charge m'est confiée de produire, au standard désormais en vigueur, et en anglais, la totalité des bons d'opérations, destinés à la grande visite en août, d'un L.1049 opéré par la Seabord World Airways, au bénéfice du M.A.T.S (Military Air Transport Services), pour le transport entre les USA et l'Europe des troupes américaines.

Avec l'aide d'un nommé Gaston Roussel[37], les bons seront établis en trois semaines, inclus deux week-ends entiers de travail. Jusqu'alors aucune grande visite L.1049 n'avait bénéficié d'un tel travail… Kientz lui-même fut un peu surpris de cette réalisation qui apportait une aide non négligeable à des compagnons dont tous n'avaient pas pratiqué les avions Lockheed. Cette visite, durant laquelle j'étais, pour les besoins de la cause, redevenu agent de chaîne, fût pour moi l'occasion de travailler avec William Connelly, représentant technique de SWA en Europe en pratiquant la langue anglaise.

Bill Connelly, irlandais à la trogne rubiconde et souriante, à l'allure décontractée, aux longues journées de travail, s'avéra technicien de très bon niveau, arbitre qualifié et gérant paisible des nombreuses sollicitations de son Corporate Headquarters new-yorkais, avisé et fin négociateur concernant les discrepancies[38] et, se montra, en privé, homme cultivé et bourlingueur aux originaux récits, qui exerçait par ailleurs, un épisodique Quality control s'agissant des vieux whiskys du Harry's bar.

* * *

Dès septembre 1964, la pleine activité reprend dans le hangar de grand entretien. Dougnat, Bojeat, Pagès et Brook qui a remplacé Pluchart, sont les quatre chefs de chaîne. C'est un Kientz volontaire, plein d'énergie, toujours disponible, dirigeant exigeant mais juste, qui anime avec talent et loyauté le quintette formé des quatre contremaîtres et du responsable du lancement et de la coordination. À la préparation, Paul Cassu — précédemment cadre IV au service des Méthodes du Département Méthodes et Moyens de Production, venu contre son gré, gagner une promotion catégorie V, en activité proche de la production — a remplacé l'ingénieur Jean Mirican. La charge d'établissement du planning incombe toujours à l'échelon central, et j'ai bien retenu que Kientz — quels que soient la valeur de mes arguments — ne m'appuiera pas sur l'idée de confier cette mission à l'agent de lancement… L'indépendance du Lancement s'installe donc dans l'interdépendance de l'Échelon central, tandis que le rythme de travail sur chaine et les charges journalières des agents de lancement demeurent beaucoup plus importants que celui et celles des agents de l'échelon central.

Kientz possède une grande puissance de travail et une capacité d'animation exceptionnelle, une bonne mémoire, écoute attentivement les arguments de chacun avant de fixer sa décision. Ma collaboration avec lui, bien rodée, fonctionne en confiance, et à un rythme très soutenu.

Concernant mes études, l'objectif 1963/1964 ayant été franchi avec succès, je démarre Maths et Physique générales au CNAM. Deux fois par semaine, dès 17 heures, je saute dans ma deux chevaux direction Boulevard de l'Hôpital, gare la bagnole « où et comme je peux » et fonce en

[37] Vous ferez connaissance avec le destin de Gaston Roussel, professionnel de haut niveau, lors d'une chronique intitulée, Gaston Roussel, metteur au point faisant fonction chef d'équipe.

[38] discrepancy: différence, anomalie, désaccord... En fait, lors des visites d'avions appartenant à de tiers, ce terme précédé de minor ou de major, intéresse les travaux supplémentaires traités durant la visite. Seuls les travaux reconnus vraiment « exceptionnels » (major discrepancies) présentés par Air France et avalisés par le client, seront, en plus du forfait visite négocié, payés par le client.

courant vers le 151… Tout en haut de l'espace, assis aux dernières marches d'un amphi plein à craquer, une journée de travail dans les pattes, l'esprit déjà inquiet, j'assiste alors éberlué aux démonstrations de mathématiques de monsieur Alexis Hocquenghem (surnommé le grand Ôkaï) qui noircit d'un rythme tranquille et d'une belle écriture, cinq tableaux successifs, de cinq mètres carrés chacun, en une heure de cours. Un autre soir, c'est Pierre Fleury qui, scruté du même endroit, assis devant son pupitre — à la façon d'un Pierre Dac en imperturbable Sar Rabindranah Duval, débitant son texte — dispense, sans que le courant passe toujours, son cours de Physique générale (électricité). Dans ces conditions, la qualité de ces deux éminents professeurs n'étant pas en cause, je doute souvent de mon coefficient intellectuel et passe de longues heures à la maison pour reprendre mes notes et effectuer, parfois avec difficulté, les exercices hebdomadaires confiés.

Au hangar, le rythme ne faiblit pas. Au mois de décembre 1964, Kientz me fait l'honneur d'une Fiche d'Orientation et de Carrière (FOC) précise, évitant les termes généraux et, pour tout dire élogieuse. Carriole, sobre à son habitude, a lui aussi porté un jugement flatteur et précisé mon départ au CÉSI en mars 1966.

Mais le grand entretien, ce sont aussi les tiers et au printemps 1965, c'est la grande visite d'une Caravelle appartenant à la compagnie Tunis Air. Occasion de faire connaissance avec Amar (le bâtisseur en arabe) Miaoui (promotion CIV 53/56), représentant technique de sa jeune compagnie.

L'homme — imposant au physique, au regard intense et chaleureux d'un chef de tribu bédouine, qui d'entrée de jeu, s'est présenté, sans flagornerie, en qualité d'ancien et m'a salué sobrement, se montre aussitôt organisé, attentif voire vigilant, précis, et appliqué. À juste titre, le beau ténébreux défend avec talent et pugnacité, les intérêts de la compagnie tunisienne, et après des arbitrages âprement discutés, notre estime réciproque devient sympathie.

Pas un instant pourtant, je n'imagine alors, que ce grand jeune homme responsable, et par moments si observateur, devienne ultérieurement, directeur général de Tunis Air, et qu'il reçoive un jour à Tunis, en lui manifestant, avec tact et sobriété, son d'estime et beaucoup d'égards, un ancien apprenti de Vilgénis, nommé responsable de production du Centre Air France de Montaudran.

* * *

Au mois de mai 1965, le rythme pratiqué depuis octobre dernier — cours et veillées du soir ajoutés aux heures de travail journalières— se traduit par une fatigue devenue très importante. Consulté, mon ami le docteur Vermot, peu enclin à délivrer des arrêts de travail, m'interroge, m'examine et m'enjoint de cesser toute activité pendant trois semaines. Un peu déprimé, avec onze de tension, et à la veille des examens du CNAM pour lesquels je m'estime objectivement insuffisamment prêt, par ailleurs physiquement et intellectuellement incapable d'un effort de synthèse, gêné je fais part à Kientz de ma situation. D'abord surpris « super Kientz », se montre compréhensif et m'invite à son tour à me reposer. Mon premier arrêt de travail depuis la date de ma reprise d'octobre 1954, débute.

Jeudi de ma troisième et dernière semaine d'arrêt maladie, Kientz passe vers seize heures à la maison pour prendre de mes nouvelles. Je suis sorti depuis dix minutes et, la forme à peu près retrouvée, suis en train de parler, dans le bureau de son officine avec le pharmacien Portal, collègue du conseil de surveillance de l'immeuble. Le potard me recommande au long cours un anxiolytique doux. Avec véhémence, je lui rétorque que ce n'est pas en « béquillant » son psychisme qu'on peut véritablement restaurer ses capacités intellectuelles. Se drapant alors dans sa dignité professionnelle, Portal observant alors un air sentencieux et procédant d'un ton docte, m'assène que ces médicaments ont fait leurs preuves. L'ordonnance du docteur Vermot — mélange de plantes pour retrouver le sommeil et Biomag au long cours afin de restaurer lentement l'équilibre — me revient. Une histoire égrillarde suffira pour, avant de le quitter, allumer l'œil droit de ce faux-cul de Portal. Je parcours les deux cents mètres qui me séparent de mon appartement. Simple coup de

sonnette pour que mon épouse ouvre la porte. Stupéfait, je découvre un Kientz, debout, soulagé de me voir enfin apparaître. Je lui fais part de mon regret de ne pas avoir été là pour l'accueillir, lui indique qu'à la veille de ma reprise j'ai voulu prendre un peu l'air, et l'invite à prendre un pot.

Kientz décline poliment l'invitation compte tenu de l'heure, et s'enquiert simplement de ma santé. Je lui confirme ma reprise de travail pour le lundi suivant. Satisfait, l'homme pressé me serre amicalement la main, remercie mon épouse et repart… au travail.

Du fait de cet arrêt maladie, j'ai interrompu mes cours du soir au CNAM, et, je dois bien l'avouer, trouve un soulagement dans cette situation qui me libère des examens à passer au mois de juin. Mais, immédiat rebond, j'achète les cinq livrets de la librairie Dunod qui reprennent, en exercices, le programme de Maths Générales et commence à domicile une révision du cours, m'applique aux exercices et établis au fur et à mesure mes fiches de synthèse par domaine. Dès octobre 1965, tous les samedis de 8 heures à 13 heures, je suis au CÉSI, en préparation, et les soirs en semaine, à domicile, j'effectue les exercices — Maths, Physique, Français — demandés par le CÉSI et poursuis la révision déjà commencée en juin. Charge de travail très importante, effectuée chaque soir après le repas, mais beaucoup moins stressante et beaucoup plus profitable que le précédent bi hebdomadaire accès au CNAM.

* * *

Au fil des ans, le département reçoit en stage les jeunes ingénieurs dernièrement embauchés. Tous, me sont confiés pendant quelques jours. J'ai parmi eux ainsi accueilli sur chaîne, Jean Gay, (futur chef de la division Concorde, chef de centre de Roissy, sous-directeur de la production DM, directeur-adjoint de la Direction des Opérations Aériennes), Jacques Bankir qui deviendra plus tard directeur du Transport. Mais cette année, en octobre, c'est Kientz lui-même qui retient de piloter un sup'd'aéro et un gadzart. Et voilà le premier nommé qui est invité à (essayer de) réinventer l'organisation d'une visite, en utilisant le Planning Pert et la méthode des graphes. Ces méthodes utilisées pour la conduite des grands chantiers (construction et équipement d'une usine par exemple) dont la totalité ou presque des opérations sont définies et temporisées. Elles consistent à prendre en considération les particularités de chaque opération — temps alloué, nombre d'exécutants maxi, contrainte d'antériorité, contrainte d'approvisionnement, contrainte de moyens (moyens de levage par ex), liens aval et amont avec autres opérations, etc… — et de matérialiser son analyse par un graphe fléché d'un rendu spectaculaire, qu'il faut ensuite « maîtriser », pour en déterminer les points clés et établir les feuilles de route pour chaque intervenant.

Appliqué au grand entretien des avions, l'idée, ou plutôt l'excitation intellectuelle entraînée par ces méthodes fait son chemin et, au stade des conversations, même l'ordinateur est envisagé.

Alors le faisant fonction cadre du service Lancement-coordination qui, il y a peu de temps, en prenant en compte avec pragmatisme l'ensemble des contraintes connues, a étudié de façon très détaillée et pratique, le planning de grand entretien du B 707, informé de ce qui se passe par un Kientz naturellement passionné, et agacé par ce qu'il considère, en l'espèce, comme la réinvention de l'eau chaude, intervient de tout son cœur pour mettre fin à l'espoir illusoire d'utiliser un jour l'ordinateur pour maîtriser l'ordonnancement de la totalité des opérations concernant une visite. En effet, au niveau exécution, l'activité d'entretien avions, comme toutes les activités industrielles est certes une affaire d'organisation, une affaire de moyens (installations, outillages, approvisionnements matières), mais elle demeure avant tout une affaire d'hommes, dont l'expérience, la réflexion et le jugement doivent demeurer essentiels dans la gestion de tous les problèmes techniques et humains, et des dispositions ponctuelles intéressant le déroulement harmonieux d'un chantier avec volume de travaux aléatoire.

* * *

Un jour des premiers jours de décembre 1966, fin de matinée, Kientz descend du bureau de Carriole où, ce jour-là, s'est tenue depuis neuf heures, la réunion de commandement destinée à arrêter tous les avancements de la maîtrise (catégorie III) et de l'encadrement (catégorie IV) de l'organisme. Le visage contrarié, il m'invite à le suivre dans son bureau. L'air ennuyé, il twiste derrière sa chaise puis s'assied et démarre d'une voix sourde, un peu confidentielle :

« *Bon, on vient de terminer la séance des avancements… J'ai défendu votre cas, en tenant compte de votre travail dans le poste que vous occupez actuellement et, malgré tous mes arguments, je n'ai pu obtenir qu'on vous propose pour une échelle bis (demi-échelle…)* »

« *Il y a eu de l'opposition… Que s'est-il passé… ?* »

« *Non pas d'opposition sur les appréciations concernant votre travail, mais une unanimité pour considérer que les échelles bis sont destinées aux agents de maîtrise qui n'ont pas vocation à devenir cadre… et ensuite le fait que monsieur Carriole estime que votre récompense, c'est d'être désigné pour aller au CÉSI…* »

Pour être exact, je m'attendais à ce genre d'argumentation qui intègre à la fois, l'aspect souvent trop administratif de la gestion du personnel et dans le cas présent, une pointe paternaliste que je déguste avec difficulté. Je maîtrise cependant le désappointement qui monte en moi et, d'une parce que Kientz est sincère et d'autre part, parce que me revient en tête l'entretien que j'ai eu avec Carriole, il y a environ dix-huit mois, concernant ma promotion, les syndicats et les usages, je demeure calme. Je me déleste cependant d'une aigrelette humeur :

« *Eh bien, je vous remercie tout de même de m'avoir proposé… Et je suis sincère. Mais je constate une fois encore que ces attitudes administratives s'accordent fort bien avec le poids syndical et la culture de l'individu moyen… Alors puisque nous sommes entre gagne-petit, en conséquence, vous direz à Carriole que je ferai l'économie de mon pot de départ…* »

Par cette déclaration peu glorieuse, j'essaie d'éviter de montrer à Kientz mon vigoureux esprit caustique. De son côté Kientz, un peu contrarié de n'avoir pu convaincre, se montre assez compréhensif et aimable pour ne pas relever mon amertume. La sonnerie de l'heure de repas de midi, mit un point final à cet entretien, dont je retenais, pour plus tard, un enseignement, au bénéfice des agents dont j'aurais la charge.

J'observai, en silence, que mon commandement avait, de mon point de vue, en dehors de mon avancement, deux autres options possibles, savoir la Prime de Majoration Exceptionnelle (PME), souvent employée pour retarder d'un an la promotion d'un agent et qui m'aurait été servie pendant mon temps d'études au CÉSI), ou une simple prime (idem la huitaine dont j'avais déjà bénéficié), donnée à titre de remerciement pour services importants rendus dans son poste.

Le lendemain, comme chaque jour, Carriole vient me serrer la main dans mon bureau et observe mon humeur maussade. Inévitablement une discussion s'ouvre qui effleure le sujet sans aller au fond des choses. Seuls les lieux communs servent de réponse :

« *Vous êtes jeune… Vous n'avez pas à vous plaindre… En allant au CÉSI, vous finirez catégorie V..*»

« *Tout cela c'est très bien, mais j'aurais préféré passer Mécanicien navigant, pour deux fois moins d'heures de travail par mois, je gagnerais le double… tandis que là, j'ai l'impression de faire une carrière de fonctionnaire…* »

Carriole est un homme bien élevé, qu'un très favorisé, favorable et sans surprise, déroulement de carrière — lequel a cependant emprunté un temps une voie syndicale — n'autorise pas, par définition, à entrer dans ce genre de débat.

Début d'année 1966, traditionnels échanges de vœux. Carriole et Kientz me souhaitent totale réussite lors de mon passage au CÉSI. Carriole doit avoir eu connaissance de mes très bons résultats aux épreuves d'entrée, mais ne m'en pipe pas un mot. Il me demande si tout va bien. Je lui rétorque que j'aurais préféré quitter le grand entretien avec un pot de départ significatif, mais que les conditions ne me semblant pas réunies, j'ai renoncé. Carriole hausse les épaules et s'assure que je brieferai correctement mon remplaçant. Je lui confirme ma totale loyauté sur ce point et précise mon souhait de voir le service fonctionner correctement après mon départ.

Première semaine de février, Guy Riou, chef d'équipe de mécaniciens « équipements » sur une des chaînes Caravelle, inscrit en liste d'aptitude catégorie IV, me rejoint dans le bureau. Nous nous connaissons assez bien et comme nous avons toujours collaboré sans problème, la liaison s'opère naturellement. Je lui explique comment je situe mon rôle dans le poste qu'il va désormais tenir, insiste sur la nécessité, pour chaque groupe sur chaine, d'être, sans ambiguïté, au service de la chaîne, en anticipant les problèmes, en veillant sans cesse à tirer de chaque situation vécue un enseignement sur le plan organisation, que ce soit au sujet du planning ou des bons d'opérations. J'attire son attention concernant les fortes sollicitations que subissent les préparateurs, la fatigue et la nervosité qui en découlent parfois. Je l'invite à prendre en compte l'importance de leur rôle, compte tenu des d'immobilisation des avions. Je lui indique tous mes classeurs et dossiers dans lesquels il trouvera trace des problèmes déjà traités.

Je lui commente les personnalités de chacun, puis les jours suivants, lui présente, chacun à leur poste de travail, les membres de chaque groupe. Puis j'invite, à tour de rôle chaque agent de lancement pour un échange en commun dans mon bureau. Je lui propose également de m'accompagner pendant une douzaine de jours, d'observer le déroulement de mes journées, puis de s'installer à ma place, et de conduire progressivement les affaires, tandis que je demeurerai à sa disposition chaque fois que nécessaire.

À titre personnel, je lui demande de bien vouloir tenir compte de la situation de René Brian, lequel après son engagement auprès de moi et la qualité du travail fourni depuis deux ans, pouvait espérer me remplacer. Je lui indique que Brian est un type totalement loyal, qui poursuivra son effort de la même façon auprès de lui. Je lui exprime le souhait de confirmer ensemble cette estime et cette confiance envers Brian, et d'appuyer, le moment venu, auprès de Kientz, son aptitude à tenir un poste catégorie IV. D'emblée, à ma grande satisfaction, Guy Riou accepte.

Mon remplacement s'effectue donc de façon harmonieuse, et les dernières journées de dix années passées au grand entretien passent très vite, situation qui évite l'installation d'une nostalgie certaine. Cependant, combien de situations vécues défilent, combien de visages qui ont défilé, combien de conversations, de joies, de contrariétés et de peines se sont imprimés, et resteront en mémoire pour toujours, sans qu'il soit nécessaire de prendre des notes

Les figures et les voix se bousculent et prennent apparence et paroles. Ainsi du père Vidaud retraité, de Picard devenu chef de subdivision Avions à Toulouse, de Guillet retraité, de Bojeat toujours à l'affût d'une solution, du gentil Pagès, et même de l'imperturbable Dougnat. Aussi de Lançon chef d'équipe des chaudronniers qui, de façon originale, classe ses travaux en six degrés d'urgence, du père Loubic qui, dans l'indifférence générale, dirige aisément ses mastiqueurs, de Mothes calme et discret mais qui voit tout, de Castela l'observateur futé et efficace. Ainsi des contrôleurs Juret et Reine. Ah ! le père Reine technicien « moteur » aux pommettes saillantes et rouges qui a fait tourner « les bourriques » — tous les moteurs Pratt et Withney — avant de prendre en mains, avec la même maîtrise, les réacteurs du B 707. Et ce chef d'équipe des discrets menuisiers et selliers rarement mis à l'honneur.

Entre les premières analyses et choix de l'opiniâtre gadzart Maurice Gruson et l'animation sans faille du valeureux supelec Claude Kientz, que de chemin parcouru pour rendre — par une

organisation plus rigoureuse et plus vivante du chantier — plus performante notre activité industrielle de grand entretien. Autant d'efforts et de capacités de techniciens qui permettront un jour, à Air France, dans un futur grand hangar N7, déjà prévu, de réaliser le grand entretien de l'ensemble des flottes Boeing 747 d'un groupe nommé Atlas — groupant les compagnies Alitalia, Lufthansa, Iberia, Air France et Sabena — appelé à une coopération industrielle.

Et ma joie mêlée de fierté d'avoir, dans ce concert, à mon niveau, fait vivre avec conviction cette fonction d'ordonnancement et de lancement, et d'avoir, en même temps appris, des situations et des hommes, tant de choses susceptibles de servir un jour.

Le dernier vendredi, vers midi, je fais un dernier tour dans le hangar. Je déambule lentement entre les chaînes de révision, cherchant l'essentiel à retenir de toutes ces années passées dans le hangar, en fonction intermédiaire entre les compagnons et le commandement.

Le sentiment, à la fois doux et amer, procédant d'une humanité à la fois amie, étrange et rude, et l'impression d'un temps soudainement fugace, étreignent, ensemble, ma soudaine solitude. Alors, naïvement, l'espace d'un instant — simplement parce que je pense que cela aurait un sens — je caresse le rêve de revenir ici, un jour, comme adjoint chargé de la Production.

À l'occasion de mon au revoir, Carriole, tel un amiral s'adressant à un matelot, me demande d'honorer son choix de m'avoir envoyé au CÉSI, Kientz, plus concentré, sait me confier avec sincérité ses remerciements et sa confiance.

Manuel, Gilbert et Brian me témoignent chacun, avec leurs mots, leur affection, Duménil, ce vieux Dudu me réchauffe le cœur en me rappelant en souriant le bois dont on fait des flûtes, et le gars Dombre, portant "as usual" une sobre pochette, me fait part, avec une certaine émotion de ses vœux de succès. Topénas, guilleret et sobre, m'avoue qu'il ne se fait aucun souci pour moi D'autres personnes, saluent l'intellectuel que je ne suis pas, et pensent, peut-être avec raison, que j'ai beaucoup de chance de poursuivre des études désormais payées par la compagnie.

Dès lundi prochain, à Boulogne-Billancourt, démarrera ma première année de formation et chaque samedi, je devrais donner des répétitions de mathématiques aux élèves de la future promotion.

René Brian, puis la lumière et la sagesse.
Orly-nord (1962/1966), RAM ,Nouasseur, Casablanca (mai 1986)

Nous sommes au printemps 1962. Je suis pleinement occupé sur la chaîne d'entretien B 707, lorsque mon chef de service vient avec l'intention de me présenter quelqu'un de récemment affecté à la Préparation. Simple formalité car je le connais déjà mon ancien.

A Vilgénis, René Brian qui sévissait comme (bon) ailier droit de l'équipe de football junior du CIV, était, lors des moments de détente près du château, de ceux qui tentaient d'enfoncer au fond de la cage, le jeune gardien de but volontaire que je m'efforçais d'être. Et il tirait fort bien dans la lucarne l'animal… J'avais conservé de lui l'image d'un lyonnais effacé mais aimable. Alors, sans que cela soit de nature à créer des liens indissolubles, un tel petit souvenir permet au moins de se serrer la main avec plaisir quand on se retrouve, douze ans plus tard. Et bien évidemment, ce fut le cas.

René, de taille moyenne, mince de visage, fine paire de lunettes sur nez légèrement arqué, est un type attentif, sérieux, au sourire parcimonieux. Quand il est assis, les petits sautillements continus de sa jambe droite traduisent et évacuent une certaine nervosité. Quand je l'aperçois, déterminé, avancer dans l'atelier, un document à la main, avec sa grande blouse grise ouverte, je ne peux m'empêcher de penser, en souriant, qu'avec une perruque et une grosse moustache, il ressemblerait un peu à Groucho Marx. Tout cela m'apparaît plutôt sympathique.

René m'est confié en vue de réaliser sa formation. Je lui propose directement d'intégrer mon expérience, de la fonction ordonnancement/lancement sur chaîne. Un peu embarrassé d'être en position « hiérarchique » par rapport à mon ancien (CIV 1947/1950 de 3 ans de plus que moi), qui plus est copain, alors à l'échelle 12, je décide de lui faire, sur le champ, « briefing » complet concernant notre travail. Je lui indique que Manuel Diez et Gilbert Cabot, sont deux préparateurs de qualité qui gèrent très bien la demande et les humeurs des « clients ». Je ne lui cache pas que, sur chaîne, il y a beaucoup de sujets à suivre…

A titre personnel, je lui avoue être plutôt exigeant et que cela peut paraître inutile — voire *chiant* ou prétentieux aux yeux de certains — mais que c'est pour moi, dans ce type de poste, le seul moyen de ne pas être débordé et d'être considéré, et qu'en contrepartie, je m'efforce d'être totalement franc et « réglo » avec mes gars. Je lui précise que je serais toujours à ses côtés pour l'écouter, autant que faire se peut, lui faciliter la tâche et prendre mes responsabilités en cas de besoin. Pour commencer, je lui suggère de m'accompagner et de bien observer le déroulement d'une journée de travail.

Concernant le contremaître chef de chaîne, je lui délivre ma version personnelle : l'agent de chaîne, non rattaché hiérarchiquement au chef de chaîne, est avant tout au service de la production, et c'est par la qualité de ses prestations et de ses rapports avec les chefs d'équipe et les compagnons, qu'il acquiert la considération… voire, l'estime du contremaître. Je termine en lui expliquant, que l'agent de chaîne, responsable de déterminer les effectifs d'exécution et de veiller au suivi du planning, est aussi, d'une certaine façon, un adjoint au chef de chaîne et qu'à ce titre, il doit également tenir ce dernier au courant, en cas de difficulté dans le déroulement de la visite. Enfin, je l'informe, que lors de la réunion de commandement qui précède d'une dizaine de jours avant chaque visite, l'agent de chaîne doit mentionner les difficultés éventuelles concernant les travaux et charges de travail de la visite à venir.

René sourit, intègre sans sourciller et pose des questions concernant la planification des opérations. Je lui propose de réserver un samedi entier pour lui faire un exposé détaillé.

Travailleur appliqué et volontaire, fin observateur, collaborateur efficace, ancien fair-play et loyal, Brian, qui six mois après son arrivée, a pris, connaissance technique et zonale du B 707 et, sur le plan ordonnancement des travaux et traitement des problèmes, se révèle être un très bon élément. J'en suis très satisfait et surtout heureux et je fais part à René de mon évaluation très positive et de

ma satisfaction de copain. Pour le détendre, je lui sers en riant, la phrase que Charles Duménil avait employée à mon égard, lorsqu'il me commentait ma première notation :

« Tu es du bois dont on fait les flûtes, donc il faut en tirer le meilleur… »

Dans ces conditions, j'ai un entretien cordial avec lui et lui propose d'élargir, sans attendre, ses responsabilités, en lui confiant, dorénavant, la tenue à jour du planning directeur GV B 707.

Par ailleurs, ayant observé qu'il était très contracté dans ses contacts avec la maitrise, je lui suggère, avec gentillesse, d'être plus détendu — peut-être moins timide — dans certains de ses rapports, d'afficher des phases souriantes dans les discussions lors de traitement des questions, de façon à détendre l'interlocuteur et mieux « inviter » son adhésion. Je lui avoue que, moi-même, j'ai dû faire cet effort au début. René, qui en fait est une personne de stricte éducation, reçoit positivement ces observations, mais j'observe néanmoins que sa jambe droite continue de libérer la pression.

* * *

Ayant été nommé dès octobre 1962, chef de l'échelon Lancement/Coordination du service Préparation du département chargé du Grand Entretien Avions, je me retrouve propulsé en situation de « faisant fonction » dans un poste astucieusement et immédiatement mis « à cheval » (III/IV maîtrise/cadre), à l'organigramme de l'organisme.

Octobre 1963, Claude Kientz (ENSE), en provenance d'Alger via un détour par la division chargé de l'aménagement commercial est nommé en remplacement d'Edmond Cantal, précédent adjoint chargé de la production, et lui succède dans le poste nouvellement défini de chef du Service des Ateliers — quatre chaînes de grandes visites (2 B 747, 2 SE 210), un atelier dit de « traitement des sous-ensembles » et une salle de câblages — auquel a été rattaché le Service Lancement-Coordination dont j'ai la charge.

Dorénavant, René Brian, qui m'a remplacé, avec réussite, au poste d'agent de chaîne assume avec sérieux et compétence, ses fonctions d'agent de chaîne B 707, auprès du contremaître Albert Dougnat.

Automne 1964, Kientz, qui après m'avoir mis à l'épreuve depuis un an, joue le jeu avec moi et me témoigne son estime, cohérent, me confie la Fiche d'Orientation et de Carrière des cinq agents de maîtrise dont je suis responsable. J'ai vingt-neuf ans, et suis envisagé pour aller au Centre Études Supérieures Industrielles, en mars 1966. La notation des agents est une action importante, qui dans le cas présent (quatre personnes, dont un ancien instructeur de Vilgénis, sont de bons éléments et une est de très bon niveau) ne me pose aucun problème.

Dans le cas particulier de la cinquième personne, René Brian, je suis déterminé à faire en sorte que sa notation soit non seulement élogieuse, mais également utile à son développement de carrière[39] .Un mois plus tard, après lui avoir remis les notations, sur un mode détendu et convaincu, j'entreprends Kientz dans son bureau. Kientz écoute le développement de mes appréciations et opinions et mon point de vue très préparé concernant Brian. Il me remercie de lui donner toutes ces informations et, observant un large sourire, me lance :

« Concernant Brian, je partage pour l'essentiel votre point de vue, c'est un bon élément, mais quand je parle avec lui, je le sens sur la réserve et… excusez-moi, je trouve qu'il est constipé comme un Lyonnais… »

Je ne perds ni mon sang-froid, ni mon aplomb :

[39] Une notation professionnelle… même effectuée par une catégorie III, peut très bien ne pas se contenter de mettre des croix en face de chaque rubrique…et bon élément en finale. Il est des formulations qui invitent (voire obligent…) les degrés de notation supérieurs à s'engager !

«…. Chef, je vous ai parlé, non pas d'un bon élément, mais d'un véritable très bon élément… et excusez-moi, à votre tour, bien que connaissant Monsieur Brun, je ne savais pas que les Lyonnais avaient besoin de laxatifs… ! Mais pour revenir sérieusement sur le sujet, je vais partir étudier au CÉSI, en mars prochain, et ce que je suis en train de suggérer, c'est que Brian serait qualifié et indiqué pour me succéder… »

Kientz me connaissant déjà bien, sent que je monte au créneau. Son ton redevient plus officiel, mais toujours posé, puis sous couvert de discrétion, il ajoute :

« Nous avons déjà déterminé celui qui vous remplacera. C'est quelqu'un de valable lui aussi et qui est déjà sur la liste d'aptitude immédiate pour passer catégorie IV… »

Il s'agit d'un nommé Guy Riou, très bon chef d'équipe électricien, capable à la fois sur les plans technique et organisationnel, avec qui j'ai de bonnes relations.

Par cette information, Kientz vient de stopper toute mon argumentation ultérieure quant au nom de mon remplaçant, et si je ne réagis pas, le cas Brian risque de tomber rapidement aux oubliettes. Je décide de poursuivre :

« Monsieur Kientz… Bon, O.K, j'ai bien compris,… je ne vous solliciterais plus à ce sujet, mais accordez-moi d'intervenir pour faire inscrire, rapidement, Brian en liste d'aptitude IV…. Sinon, j'aurais l'impression d'avoir été malhonnête avec lui… car depuis un an et demi, je ne l'ai pas ménagé… et il a très bien intégré et observe les exigences de la fonction au service de la production et de son nouveau poste… !»

Kientz, qui m'a écouté avec attention, mi-interrogé par mon audace, mi-admiratif par rapport à ma loyauté et dansant d'un pied sur l'autre — certains au hangar, l'ont baptisé *le twister*) — abonde prudemment dans mon sens, par une formule *kientzéenne* un peu frustrante :

« Disons que je suis d'accord avec vous pour reconnaître que Brian est un type de qualité et pour ne pas laisser tomber…. ».

Ceux qui connaissent Kientz, son énergie, son honnêteté, mais aussi sa prudence de sioux et son énorme capacité de résistance face à l'interlocuteur, comprendront que sa déclaration était néanmoins pour moi une assez grande satisfaction… !

Pour l'essentiel, je tiens René Brian au courant de sa situation, lui expliquant que j'aurais souhaité qu'il me succède, et que le trajet d'accès à la promotion passe, préalablement, par une inscription sur une liste d'aptitude. Je lui certifie avoir agi en ce sens et lui dis ma confiance en Kientz pour la suite. Je lui recommande de ne surtout pas céder au découragement et de bien vouloir « servir » Riou comme il m'a « servi. ». René, que je presse de lire sa Fiche d'Orientation et de Carrière (FOC), sourit en la lisant et me maintient sa confiance.

En février 1966, la prise de fonction de mon remplaçant se déroule harmonieusement. Intelligent, et intéressé, Riou, syndiqué maîtrise FO (bonne filière…), écoute attentivement tout mon *« briefing »*, souriant au passage de certaines de mes allusions. Après avoir évoqué l'ensemble de la fonction, et ses exigences, j'en viens à parler des agents du service, de leurs qualités et de leurs singularités.

Déjà un peu connu de Riou, le cas particulier de René Brian fait l'objet d'un échange plus complet. D'abord, je tiens à préciser que René n'était pas un ami, mais un copain qui avait fait montre, depuis son arrivée dans le service, de très bonnes qualités professionnelles et d'un engagement plutôt exceptionnel, et que pour ces motifs, il me tient à cœur de tout faire pour que les choses continuent ainsi, à l'avantage de tous. Je témoigne à Riou de la loyauté totale de René, et lui suggère, après vérification de mes dires, de lui manifester rapidement sa confiance, son estime et, ultérieurement… son appui. Sensible au fond de mon argumentation, Riou acquiesce pour l'essentiel à ma demande.

C'est donc dans ces conditions — qui me semblent loyales et que je juge convenables pour Brian — que je quitte Orly, début mars 1966, pour joindre journellement Boulogne (92), ville où, né de la volonté de plusieurs grandes entreprises, se trouve le Centre d' Études Supérieures Industrielles.

* * *

Année 1976. Il y a dix ans que j'ai perdu de vue le gars Brian. Après deux années passées au C.É.S.I, et cinq années au département Méthodes et moyens de Production, je suis depuis l'été 1974, en poste à Roissy au département Entretien Avions.

Une mission auprès de Royal Air Maroc m'est alors confiée. Avec la perspective de mise en service sur New-York, d'un B 747, la direction technique de cette compagnie amie, souhaite bénéficier de l'expérience d'Air France, concernant les matériels révisables : connaître les temps de main-d'œuvre nécessaires à leur remplacement sur avion, la liste des matériels à mettre en place en escale, les conditions « Atlas » et délais de révision de ces matériels, ainsi que les « specific requirements » à acheter.

Je suis aimablement accueilli à la Direction Technique de la Royal Air Maroc, par monsieur Rafik Hamayed el Mili, Directeur qui, lors d'une réunion très agréable, apparaît avec toute son équipe, faite de personnes dynamiques, compétentes et sympathiques.

Me sont alors présentés, le sobre et rigoureux Ben Chekroun, chef des Études (futur Directeur du personnel), puis Mustapha El Ouaidi responsable de production chargé du petit entretien des flottes Boeing B 737, B 707, et bientôt B 747 (homme d'expérience rompu aux situations de production), et enfin l'intelligent, discret et souriant Mohamed Bellatig, ingénieur ENSAE, adjoint technique, futur successeur de M. Hamayed el Mili. (Au moment où j'écris ces lignes, M. Bellatig est V-P engineering and maintenance de la R. A. M.

Ainsi vont débuter et s'établiront ultérieurement des liens cordiaux, avec des gens de qualité, attentifs et bons techniciens, qui me feront découvrir une Compagnie performante, avec des personnes attachantes.

M. Hamayed, homme de qualité, d'une grande finesse, convivial comme sait l'être la majorité des Marocains, n'oublie pas, en fin de réunion, d'emmener ses hôtes déjeuner au restaurant Le Cabestan, endroit renommé, au bord de la plage, qui offre de délicieux poissons bien cuisinés dont de fins rougets aux épinards.

C'est au retour d'un agréable moment à table que sa secrétaire m'indique, sans plus de précision, que quelqu'un souhaite me rencontrer. Fin sourire de M. Hamayed qui pénètre dans son bureau.

Trois minutes s'écoulent et qui vois-je apparaître ? Un René Brian, souriant, détendu, à l'aise. Satisfaits tous les deux de ces retrouvailles nous allons nous enfermer un petit moment dans son bureau pour remuer les bons vieux souvenirs et actualiser nos informations. J'apprends qu'il a tout de même dû attendre près de cinq ans après mon départ de la GV pour obtenir sa promotion, via son détachement auprès de la compagnie marocaine. À la Direction technique de la RAM, placé directement sous l'autorité de monsieur Hamayed, il traite les questions touchant les moyens industriels principaux, les investissements, et conduit les enquêtes et différentes missions à la demande du directeur. Cette situation qui correspond bien à ses aptitudes et à son caractère un peu solitaire, lui convient tout à fait. Bénéficiant d'une échelle de paiement, allouée à tous les détachés, René me dit être désormais pleinement satisfait. *Hamdoulah !*

* * *

Mai 1986. Ce doit être mon sixième déplacement, auprès de Royal Air Maroc, ma dernière visite à Nousseur, datant de trois ans. Nous arrivons à Casablanca un lundi. Il s'agit cette fois, en binôme avec Combelles — Sup' d'aéro chef de la division Airbus/Concorde — d'effectuer un rapport d'audit

de la Direction technique de la compagnie. Cette première visite a pour objet de préciser avec monsieur Hamayed les différents objectifs de l'audit et d'organiser la série de rendez-vous nécessaires.

Et, bien sûr, au passage, je vais saluer l'ami René. Sourires, amicale poignée de mains.

« Salut, mon vieux René… !»

« Mounir, s'il te plaît,. »

« Mounir… ?»

« Oui, dorénavant mon prénom c'est Mounir… »

« Ah…bon, d'accord, mais explique-moi un peu ?… »

Et voilà mon pote René, le Lyonnais, le discret, le pudique qui se confie, d'un seul coup dans une petite synthèse libératrice :

« Ben voilà, j'ai divorcé… Je ne me voyais plus finir mes jours à Combs-la-ville ou même à Lyon. J'aime bien le Maroc. Par ailleurs, j'ai connu une marocaine et puis je me suis remarié. Bon, alors ma nouvelle épouse et sa famille souhaitaient que je me convertisse à l'Islam. J'ai accepté, par amour pour mon épouse et, maintenant j'ai un nouveau prénom, Mounir[40]

Un peu abasourdi sur l'instant — en un premier temps, je pense que le démon de midi a fait une apparition et… que le gars René a vécu un changement d'herbage — je conserve donc le sourire pour lui dire (ce qui est vrai) que je respecte totalement son choix et qu'en plus s'il est heureux dans sa nouvelle situation, tout va bien.

René sourit à son tour et, détendu, m'indique qu'il me présentera sa jeune et nouvelle épouse lors du petit raout — cérémonie à laquelle je suis invité — organisée mercredi soir, par Mohamed Bellatig, à l'occasion de sa promotion. Tout baigne, même si la jambe droite d'un René devenu Mounir sursaute encore un peu…

Belle cérémonie organisée par Mohamed Bellatig (j'adore les mets marocains). Présentation de la nouvelle moukère du copain René. Jolie personne, très mince, discrète, une décade plus jeune, et qui doit me considérer d'emblée comme quelqu'un qui appartient au passé de René. Pas un échange durant le raout. Timidité de la jeune épousée et peut-être moi, qui ne dois certainement pas avoir un air très *Halal*.

Le lendemain, en fin de journée, René me propose de me ramener à l'hôtel avec sa voiture. J'accepte avec plaisir. Discussion très cordiale durant un parcours long de plus de 30 km. On arrive à Casablanca. René observe un arrêt pour aller acheter un pain. Arrivé à l'hôtel, je l'invite à prendre un pot, de façon à poursuivre notre amicale discussion encore un petit moment. Mounir décline gentiment mais fermement :

« Excuse-moi, mais je suis attendu… je n'ai pas prévenu… et puis j'ai le pain… »

C'est tout juste s'il n'ajoute pas, tu sais que je suis marié… !

Il me tend une main aimable mais se dégage rapidement et part, à fond la caisse, rejoindre sa jeune épouse. Demeuré seul devant le Hyatt Regency, je comprends soudain que mon vieux pote René a définitivement quitté Lugdunum et les tours la cathédrale de Fourvière, pour le minaret, le plus haut du monde, de la mosquée Hassan II de Casablanca.

À n'en point douter, il vit son destin…

« *Mektoub… ! »*

[40] Mounir : Lumière et sagesse en arabe.

Gaston Roussel, metteur au point faisant fonction de chef d'équipe. Orly-nord (1964).

L'homme qui a dépassé la quarantaine, de taille normale, bien bâti, avec une peau légèrement bronzée, possède un visage rond, surmonté de courts cheveux bruns ondulés, et animé par deux yeux marrons, porteurs sans discrédit, d'un léger strabisme. Sa tenue vestimentaire, son langage et, son comportement sont toujours convenables.

Ses très bonnes connaissances et aptitudes professionnelles — démontrées sur plusieurs types d'appareils (L 1049, L.1649 et B 707 — lui ont valu d'accéder, dès la trentaine, au rang envié de metteur au point. Au niveau de l'exécution, il appartient à cette élite des compagnons qui garantit à tous, et d'abord aux passagers, que le travail d'entretien des avions est réalisé avec application et compétence, donc en respect des documents techniques et des règles de l'art. Ce compagnon chevronné, a l'estime et la confiance de sa hiérarchie et la considération de tous les professionnels.

C'est dans cette gamme d'individus, qui connaît bien son affaire — comprendre les avions et les hommes — que puise le commandement pour satisfaire, au fur et à mesure des besoins, les postes d'agents de maîtrise appelés à diriger les équipes de mécaniciens. Mais depuis janvier mil neuf cent cinquante-sept, la nomination à un poste d'agent de maîtrise, suppose outre un très bon dossier professionnel, le passage de trois épreuves théoriques, comportant chacune deux matières. Tout au plus est-il discrètement convenu, pour les seuls candidats ayant atteint cinquante ans, de n'avoir à passer qu'une seule épreuve de ces trois épreuves. Tant que, pour les metteurs au point en place, la situation n'est pas réglée, l'agent choisi pour tenir le poste est mis en une position inconfortable, parfois difficile et fragile, dénommée « faisant fonction ».

Ainsi, depuis mil neuf cent cinquante-huit, Gaston Roussel fait fonction de chef d'équipe sous les ordres d'Albert Dougnat, contremaître chef de la chaîne. C'est est un type sérieux, très compétent, objectif, discret et correct. Sans que je sois ami avec lui, sur les plans humain et professionnel, il a ma totale estime. En fait, sa seule « tare » est de ne pas être syndiqué !

Nous sommes à mi-mai mil neuf cent soixante-deux. L'emménagement dans le hangar N5 a eu lieu été mil neuf cent cinquante-huit. Depuis cette date, Gaston Roussel fait fonction de chef d'équipe, sous les ordres du contremaître Albert Dougnat dit Bébert. La chaîne de grand entretien B 707, où j'opère comme agent de chaîne, assure dorénavant les grandes visites avec une immobilisation de neuf jours et demi en dock. Au cours de la visite du F-BHSI (Bravo Hôtel Sierra India), l'équipe dirigée par Gaston Roussel, metteur au point faisant fonction de chef d'équipe a, entre autres responsabilités, celle des commandes de vol d'ailerons.

En fin de matinée de la seconde semaine, sur la chaîne, il règne la fièvre habituelle des fins de chantier. Chaque chef d'équipe, lève les dernières interrogations auprès des compagnons, en vue d'effectuer, pendant l'heure de midi, le dégagement, des docks et autres moyens d'accès. Et l'après-midi, tandis que l'appareil flambant neuf, est confié à l'équipe chargée de la sortie, les compagnons, qui du fait d'un horaire en 6-4 ne reviendront pas avant lundi, remettent à leur chef d'équipe leurs derniers bons d'opérations dûment signés, et font, le cas échéant, part de telle ou telle information susceptible, moyennant inscription sur les fiches de travaux de sortie, d'une appréciation, voire d'une suite avant vol d'essai.

Certains mécaniciens venus en horaire du matin pour assurer la terminaison de tels travaux partent en milieu d'après-midi. C'est un moment délicat, qui, comme la tradition aéronautique l'exige, requiert totalité et qualité des informations échangées. Enfin, le chef d'équipe s'assure de la présence de toutes les signatures requises et remet les derniers bons d'opérations signés à l'agent de chaîne. À charge pour ce dernier de vérifier la présence de toutes les signatures, et dès le vendredi matin d'informer le chef de chaine en cas d'interrogation ou d'anomalie. Durant l'après-midi, en contrôlant

les documents de travail, Roussel découvre l'absence de signature(s) au niveau de la phase intéressant le freinage des biellettes de flettners (volets compensateurs) d'ailerons. Depuis la mise en service des nouveaux documents de travail, le fastidieux contrôle itératif des contrôleurs n'est plus demandé, et seuls sont responsables les mécaniciens en charge d'exécuter ces freinages.

Les deux compagnons concernés, qui n'ont rien signalé, sont partis depuis peu. Roussel les connaît bien. Pour lui, ce sont des gens sérieux qui ont oublié de signer… Et comme, en plus, il n'a pas, dans sa situation, l'envie d'aller contrarier son contremaître Albert Dougnat et de se ramasser un regard pesant, il décide de signer à la place de ses compagnons.

Ce qui va suivre, diront certains, procède du fatum…

Les essais de sortie, le vol de validation (vol d'essai), les travaux de retouches et la livraison de l'avion à la Division Petit entretien longs courriers, se déroulent sans problème. Et c'est là, avant la mise en piste de l'appareil, que tout commence. En effet, voilà, que pour une question ayant trait à une modification future, un contrôleur du petit entretien est conduit à accéder à la zone de l'aileron extérieur droit. Son repérage terminé, par réflexe professionnel, le technicien jette un œil sur tous les mécanismes et observe l'absence de freinage de la fixation de la biellette du volet compensateur (flettner).

Le constat, en soi, revêt une grande importance. Dans le cas d'un appareil sortant de grand entretien et livré à l'organisme opérationnel, il y a là une grave anomalie qui mérite enquête. L'affaire est rapidement portée à la connaissance du commandement divisionnaire qui informe sans tarder, le super contrôle, service spécialisé placé sous la responsabilité de Jean Denoize, austère sous-directeur des études « avions en service », de la Direction du Matériel.

Ce service, placé sous le commandement récent de Robert Cypkin, lequel vient de quitter son poste d'adjoint technique de la division de petit entretien à l'origine du constat, rassemble des techniciens chevronnés et rompus aux différentes et complexes affaires à caractère technique. La commission d'enquête est constituée de Robert Cypkin et de deux anciens techniciens très expérimentés. Elle s'installe dans un grand bureau, au deuxième étage d'annexe du hangar N5. Notre chef d'organisme, Pierre Carriole parle de l'arrivée des « charognards ». Au niveau des chaines, chacun évoque l'affaire et sur celle concernée, l'équipe Roussel vit un temps difficile.

La mission est là depuis deux jours, lorsque je rencontre fortuitement Cypkin qui fut, il y a dix ans, notre instructeur électricité à Vilgénis. Poignée de mains chaleureuse et plaisanterie sur mon chef de service Mirican, que le dorénavant chef du super contrôle, observant une moue, considère comme quelqu'un « ayant obtenu son diplôme dans une pochette surprise ». Sans faire écho je lui demande de bien vouloir m'accorder deux minutes et évoque devant lui, la situation particulière et parfois difficile des agents metteurs au point faisant fonction de chefs d'équipe. Je suis écouté, mais Cypkin me rétorque qu'il s'en tiendra aux résultats de l'enquête.

Le vendredi suivant, les conclusions de la commission sont déposées. Gaston Roussel qui, sur un document de travail, a signé une phase importante intéressant la sécurité de l'avion, sans contrôler la réalisation du travail, est alors déclaré seul responsable de l'affaire, se voit infligé un blâme, perd son poste de « faisant fonction » chef d'équipe et est renvoyé comme simple compagnon sur chaîne. Eu égard aux règles et aux faits constatés, la sanction est normale. Pour l'intéressé, qu'aucun syndicat ne défend, c'est la dégradation publique. Albert Dougnat, son chef de chaîne, n'a avec lui, ni entretien, ni même un mot de réconfort. Cette situation me peine beaucoup.

Dès lors, le metteur au point Gaston Roussel, rayé de l'effectif affecté à l'entretien des avions, demeure encore dans l'unité, mais il travaille désormais à l'atelier des sous-ensembles.

Octobre mil neuf cent soixante-deux, par note de service, je suis nommé chef du service Ordonnancement/Lancement/coordination des quatre chaînes de révision.

Automne 1964. Depuis un an, Claude Kientz, chef du service des ateliers, est aussi mon chef direct. La rédaction de ma feuille de notation vient de me confirmer que je bénéficie de son estime et de sa confiance. En procédant avec tact et méthode, je crois pouvoir lui parler de ce que je considère comme le cas Roussel. Alors, une fin d'après-midi, j'interviens sur le sujet. En fait, je tâte le terrain pour savoir s'il connaît bien l'affaire. Je lui demande de bien vouloir se renseigner sur l'individu concerné en dehors de moi.

Trois semaines plus tard, je reviens sur le sujet. Kientz me répond que Roussel a eu sanction méritée et que l'intéressé a été remis à l'atelier à juste titre. À cet instant, avec une certaine impudence, je passe ma robe d'avocat et me libère quant au fond:

« *C'est aller un peu vite en besogne… Voilà un garçon de grande valeur, qui après dix-sept ans d'une carrière exemplaire, dont cinq années de faisant fonction chef d'équipe, commet une faute lourde, à juste titre sanctionnée. Il lui reste une quinzaine d'années à travailler, et, sous prétexte qu'il n'est défendu par personne, on va le laisser mijoter, jusqu'à la fin, dans la situation actuelle ? Eh bien moi, ça me paraît un peu injuste…* »

Kientz me regarde, un peu éberlué par ma véhémence et rétorque :

« *J'entends votre propos, mais il est un peu tôt pour retirer une sanction qualifiant un tel important manquement…* »

Je repars à l'assaut :

« *.. et les cinq années de responsabilité de chef d'équipe sans le titre, sans le salaire… Vous imaginez ce que c'est, vous, que d'exercer un commandement dans ces conditions ? La nature humaine est ce qu'elle est… Au fil des années, les compagnons finissent un jour par douter de la capacité du faisant fonction à être nommé… Quant au contremaître, qui a été promu sans le moindre examen, c'est lui qui est chargé de le convaincre d'aller passer au moins une des épreuves d'accès à Vilgénis… ! Eh bien sachez que ces épreuves, dont je suis par ailleurs un ferme partisan pour l'accès au niveau maitrise de tous les jeunes, sont un vrai cauchemar pour la presque totalité des anciens… qui ont peur de se ridiculiser… Par ailleurs, je pense qu'un stage abordant les problèmes de commandement, les documents de travail et les dépenses matières serait plus nécessaire et plus bénéfique…* »

Kientz est une personne très honnête, non insensible aux arguments, mais aussi d'humeur un peu susceptible dès que le sujet concerne les prérogatives de la hiérarchie. Ses yeux sourient juste ce qu'il faut, tandis que sa langue effectue un grand huit de perplexité dans sa bouche :

« *J'ai écouté vos arguments, ils ne sont pas négligeables, mais vous outrepassez un peu vos droits. Laissez le commandement être juge de tout cela…* »

Silence. Puis sourires. La charge de la brigade légère n'a pas été inutile…

Durant l'hiver, j'entreprends mon chef deux fois, mais sans succès. Kientz me paraît assez convaincu de ma demande, mais ne semble avoir réussi à convaincre son chef Carriole lequel n'est pas mauvais bougre, mais à cheval sur le règlement et certainement hésitant à devoir plaider la cause devant Léon Picassette.

Mai 1965, l'organisme est sollicité pour exécuter, en juillet la grande visite d'un Lockheed L.1049 C de la Seabord World Airlines (SWA). Le client précise que les bons d'opérations à signer doivent être rédigés en anglais. Kientz prend mon avis (bons, effectifs, et équipements révisables), sur la faisabilité. Je lui réponds qu'il convient d'effectuer la visite dans un délai de quatre semaines pour tenir compte de la fourniture des équipements révisables par SWA. Quant aux anciens documents de travail qui existent pour les L.1049, je propose à Kientz d'en faire une plus complète version, rédigée sous la forme des bons d'opérations au modèle B 707, un exemplaire en anglais

épinglé à un exemplaire en français, pour à la fois faciliter la tâche des compagnons et faire plaisir au représentant de la Seabord en France, un certain William Conolly.

Kientz, qui a bien voulu reconnaître ma puissance de travail, est cependant un peu sceptique et me fait remarquer que la visite doit débuter dans cinq semaines.

« *Pas de problème je vous garantis notre affaire… mais avec ma botte de Nevers..* »

Bien qu'habitué à mes tournures, Kientz, qui n'a rien vu venir, s'impatiente. Je poursuis :

« *Vous voulez bien me donner Roussel… et carte blanche pour trois ou quatre week-ends d'heures supp et je me débrouille de tout…* »

Les yeux du chef se plissent, puis un rire en cascade se déploie. Je devine ce qu'il pense.

Roussel accepte avec confiance cette mission avec moi. Durant quatre week-ends de suite, nous travaillons samedi et dimanche, dans mon bureau, de huit heures du matin à dix-huit heures. Roussel a une connaissance totale et sans faille du L.1049 C. Alors, circuit par circuit, nous définissons les phases, pointons au passage les rédactions des documents précédemment utilisés sur les avions d'Air France (fiches de travail et fiches analytiques), déterminons les cases réservées aux signatures respectives des compagnons et des contrôleurs. Je rédige tout.

Quand j'ai terminé une rédaction Roussel relit, en se plaçant comme exécutant du travail, et me précise tel point chaque fois que nécessaire. Nos expériences pratiques respectives (L.749 pour moi, L.1049 tous types pour lui), réveillent et rendent complices nos approches, nos interrogations et facilitent notre travail.

Première rédaction en français, que je traduirai en anglais durant la semaine. Environ quatre cents bons d'opérations intéressant la totalité des circuits « avions ». Les bons d'opérations « équipements » (électricité, radio, instruments de bord, soit environ cent quatre-vingts bons) seront de la même façon rédigée, en semaine, en collaboration avec le chef d'équipe Guy Riou. Les autres professions (selliers, menuisiers, peintres), demeurent en seule version française. Concernant les travaux supplémentaires de structure, les bons d'opérations seront traduits, au fur et à mesure, avec l'aide du représentant de SWA.

Et la visite a lieu avec la présence journalière du représentant de la Seabord. William Conolly, proche de la cinquantaine, est un irlandais dynamique et compétent qui a travaillé en Irlande et aux États-Unis. Avec lui les rares difficultés et les quelques arbitrages entre « minor et major discrepancies » sont traités avec intelligence et objectivité. L'approvisionnement en matériels révisables, en provenance des États-unis s'effectue correctement. Un compresseur de circuit conditionnement d'air est le seul défaut d'approvisionnement. Bill traite le problème avec le Centre opérationnel de Newark. L'appareil, destiné au transport des troupes US, principalement vers l'Europe et le Moyen Orient (contrat avec Military Air Transport Service), rentre à vide aux États-Unis. Décision est prise de convoyer le vol de retour sans conditionnement d'air avec altitude corrigée.

La visite se termine sans problème majeur. Bill Connoly dit sa satisfaction à Pierre Carriole et à Claude Kientz. Le premier est tranquillisé, le second me fait part de ses félicitations. Puis Bill Conolly m'invite, en compagnie de mon épouse, à passer une soirée au Harry's bar. Les vieux whiskys, ce n'est pas spécialement mon truc, mais Bill se révèle être un type cultivé et intéressant et nous passons une bonne soirée.

Et me voilà à nouveau devant mon chef, pour la sixième fois, à faire tourner le cas Roussel, devant un Kientz qui suit de mieux en mieux mon… manège. Alors, j'essaie de faire de mon mieux :

« *Monsieur Kientz, je vous confirme que l'aide de Roussel m'a été précieuse. À l'occasion du travail de préparation, j'ai pu trouver confirmation de ses qualités professionnelles, mais en plus j'ai*

découvert sa rigueur et son esprit méthodique concernant l'utilisation des documents, donc une bonne capacité d'analyse, de synthèse et même d'ordonnancement qui en font un potentiel agent de chaîne ou d'échelon central…. J'ajoute que c'est ce type de profil qu'il serait souhaitable de mettre en poste à l'échelon central… »

Kientz reste calme. Il semble de mon avis, sans souhaiter le laisser trop percevoir. Il est cependant sceptique, et choisit de me la jouer laconique :

« *Merci de vos informations, on va regarder tout ça à nouveau…* »

Pour moi, c'est tout de même insuffisant, mais choisissant de comprendre que les choses sont sur la bonne voie, je poursuis et ajoute :

« *Merci pour lui… Au fait, je vous exprime une demande de prime pour Roussel, prime dont, si vous le permettez, je souhaite le montant significatif, et la lettre d'accompagnement utile pour la suite.* »

« *Effectivement, je n'y suis pas opposé…* ! »

La demande portant sur deux points ayant reçue une suite positive, je pars satisfait.

Début septembre mil neuf cent soixante-quatre, l'affaire Roussel semble donc prendre un tour plus favorable. L'intéressé lui-même, semble satisfait de la tournure des événements, tout en demeurant très attentif à la suite. Je lui explique que ce genre d'affaires est, à ce stade, liée à la disponibilité d'un poste à l'organigramme. Lui, ne connaît rien de cette obligation qui pour lui ressemble à de la cuisine.

J'attends la mi-décembre pour en reparler avec Kientz et relance également l'idée d'un poste à la préparation. Mon chef m'indique que l'affaire suit son cours, que l'idée de mettre Roussel à la préparation, soit à l'échelon central, soit au Lancement est désormais dans l'esprit du chef Carriole, mais qu'il faut encore attendre une opportunité. Au printemps, je pense.

Je ne parle pas à Roussel de cette septième entrevue avec Kientz, et je promets de ne pas en reparler avec mon chef avant fin mars.

En fait, c'est Kientz qui m'informe le second mardi de mars :

« *Au fait, pour votre gars Roussel, c'est bon… Je vais le recevoir rapidement… On va le mettre en place, le vingt-neuf mars, à l'échelon central, en vue de le reclasser, ultérieurement, en catégorie trois…* »

« *Je peux lui dire au moins que vous allez le recevoir…* ? »

« *Oui, mais pas plus ; pour l'instant…* »

Je dépose mes documents à mon bureau et fonce à l'atelier des sous-ensembles :

Roussel, me voyant débouler, la mine réjouie, m'accueille calmement.

» C*e coup-ci, je crois que c'est bon… Kientz va-t'en parler. Il va te faire signe sans tarder…* »

« *Oui, mon vieux Manigault, je te redis tous mes remerciements, mais c'est trop tard…* »

« *Trop tard… ? Que veux-tu dire* ? »

« *Eh, ben, j'ai trouvé un poste de chef d'équipe chez Euralair, au Bourget… du coup, j'ai envoyé ma lettre de démission d'Air France… Elle a été postée dimanche… Ils l'auront mercredi, donc demain…..* »

Je ne sais quoi répondre… Intérieurement, j'ai envie d'exploser… Je comprends que tout est terminé, et que « ma mission » s'arrête là.

Roussel[41] est calme, apaisé, en fait libéré d'une situation devenue insupportable pour lui…

… je l'ai su dès le début, le fatum… Abattu, je rejoins Kientz dans son bureau :

« *Roussel, vous savez quoi… il vient de donner sa démission d'Air France….* »

Kientz reste calme mais plisse les yeux, puis fait une sorte de moue, enfin esquisse ce qui se veut un sourire :

« *Un peu surprenant, certainement dur à avaler pour vous, mais après tout, vous avez fait le job et c'est cela qui compte…* »

Il y a des jours ou tout ne va pas comme on voudrait. C'est une très grande déception. Mon orgueil est blessé…peut-être, et ma tristesse est profonde. Ai-je eu raison de m'occuper de cette affaire… ? Au fond de moi, une voix a répondu oui.

[41] Quelques trente années plus tard, à mon repas de départ en retraite — organisé dans cette auberge landaise installé en bords de marne et tenu par le fils de Georgette Descat (laquelle tenait, dans les années 1970, le célèbre restaurant « Chez lous landes » à Paris XIVème) — une vingtaine d'anciens voulurent bien, amicalement m'accompagner. En temps utile, j'avais invité Gaston Roussel et me faisait une joie de le revoir. Il déclina l'invitation en ces termes ;
« Mon cher Manigault, cela me ferait plaisir de te revoir, mais à l'idée de me retrouver avec autant de gens d'air France et de retrouver certains souvenirs, je n'y tiens pas du tout. »,
La blessure de l'excellent compagnon Gaston Roussel demeurait encore présente.

Centre d'Études Supérieures Industrielles. (1/2)

Rue Heyrault 92100 Boulogne. (Avril 1966/mars 1968).

Comportant quatre niveaux avec le sous-sol réservé au personnel du Centre, le long bâtiment, à l'architecture sobre mais élégante, dispose au rez-de-chaussée, outre d'un bureau d'accueil, des salles de cours et d'un amphithéâtre. Au premier étage sont installés les bureaux dévolus à la direction, à l'administration, à sept permanents et une grande bibliothèque. Répartis entre le premier et le second étage, se trouvent les boxes de travail, d'une promotion de 48 personnes réparties — en fonction des résultats des épreuves de sélection — en 6 groupes. Ces groupes sont repérés 1-1, 1-2, 1-3, 2-1, 2-2, 2-3, ce dernier groupe étant celui des « élèves stagiaires » ayant obtenu les meilleurs résultats à l'examen de sélection.

Le CESI — dont les étudiants du cycle de formation ingénieurs, d'âge compris entre 25 et 45 ans, proviennent de divers secteurs de l'industrie — a ceci de commun avec Vilgénis, que les « élèves », issus d'entreprises différentes, ont également des origines géographiques diverses. Ainsi dans le groupe 2-3 auquel j'appartiens, on trouve représentés : Construction automobile (Seine maritime), Métallurgie (Tarn), Numérique (Angers), Chimie (Alsace), Carrosserie pour véhicules de transport en commun (Seine), Chantiers maritimes (Loire atlantique), Tabacs (Loiret), Transport aérien (Région parisienne). D'autres moyennes entreprises et des candidats individuels forment les autres groupes.

Rencontre des huit membres de chaque groupe dans le box d'affectation respectif. Échanges sympathiques. Présentation des parcours scolaire et professionnel individuel. Plage d'âge du groupe 25/35 ans. Tous mariés, quatre ont des enfants. Cinq ont déjà fait maths générales 1 et 2.

Regards complices voulant se rassurer, puis silence accompagné d'un automatique retour au naturel : chacun « pèse » chaque autre, retient une évaluation et tente de rassurer sa libido. Puis, réunion générale. Présentation des permanents et distributions du trombinoscope de la promotion, du programme hebdomadaire, de livres et livrets divers. Repas de bonne qualité, à la très propre cantine du centre d'apprentissage de Renault. Assurance d'un repas journalier tout à fait convenable.

Dès le début d'après-midi et durant toute la première semaine, présentation des professeurs (cours en salles par demi-promotion) et répétitions (séances effectuées dans chacun des box). Les exposés faits par les animateurs et/ou experts extérieurs auront lieu, dans l'amphithéâtre, devant l'ensemble de la promotion.

* * *

Les premières figures d'enseignants s'installent dans notre esprit. Thilliez, aimable jésuite de haut niveau culturel, conduira avec bienveillance, tact et détermination l'enseignement des mathématiques tout en mettant l'accent orthographique sur tous les mots dont nous souffrons. Madame Saur, souriante et patiente petite bonne femme, aux jolis yeux marron, s'appliquera, avec talent, à nous enseigner un langage anglais très « cup of tea », auquel je me ferais un plaisir d'ajouter tous les mots américains, techniques ou non, de mes modestes connaissances. De haut niveau, rôdé à toutes les contorsions de l'esprit, tout à la fois compétent, sarcastique, et brave homme, notre retraité répétiteur de mathématiques nous met, deux fois par semaine, en difficulté avec des exercices qu'il puise dans sa mémoire et résume, pour nous épater, sur le ticket de son parcours métropolitain.

Bien avant le spécialiste de la métallurgie — qui révélera les limites de nos connaissances et parfois celles de notre intelligence devant la règle élémentaire dite « des segments inverses » — celui qui, dès la première quinzaine, mettra le plus rapidement à nu les beaux esprits de notre petit monde à vocation savante sera le professeur de physique.

Imaginez, un grand et fort personnage, mais sans embonpoint, au visage de Michel Galabru, pénétrant dans la salle de cours, l'air contrarié comme si son producteur lui avait refusé une avance en liquide. Puis, balayant soudain d'un regard courroucé l'auditoire, deux calots noirs qui prononcent la sentence avant mise en examen. Silence et yeux de lapins inquiets de la part des élèves. Puis une voix lente et douce qui, faussement, semble s'excuser du dérangement :

« Pour cette première rencontre, je ne veux pas vous ennuyer, je veux simplement vérifier que vous possédez bien les unités des différents systèmes… »

Le regard du bon apôtre s'adoucit progressivement jusqu'à devenir caressant. Dès après avoir innocemment confié à chaque tête de rangée la distribution de son test en forme recto-verso, sa lippe s'affirme soudain gourmande, et son regard retient, avec délectation, l'ironie qui s'en dégage. Galabru prend alors la voix d'un Michel Bouquet attendant Godot, et patelin, procède, avec art, au caveçon :

« Ce ne sont que des questions très simples, qui, pour des gens comme vous n'offrent pas de véritable difficulté… Je vous laisse vingt minutes avant de ramasser les réponses… »

Chacun découvre alors un incroyable salmigondis fait d'unités (électricité, électro-magnétisme et mécanique, masse) des différents systèmes CGS, MTS, MKS et MKSA, agrémentées de puissances, et mélangées, de nature à piéger une population de respectables académiciens et autres membres du Collège de France. Au bout de dix minutes de lecture, de traduction et de calculs, de coups d'œil inquiets, les prétendus plus forts de la promotion ont attrapé le tournis, incubé l'insidieux doute et consommé le temps minuté. Galabru fait une dernière chattemite et reprend les copies. Semaine suivante, les honorables membres du groupe 2-3, groupe auquel j'appartiens, récoltent des résultats tout juste moyens.

Volée de bois vert, vanités ramassées, estomacs poignés, et première leçon de savoir-faire. Comme le claironne alors Galabru :

« Bien posséder les bases… , c'est important… »

La défaite peut servir de leçon. Le groupe, rendu plus modeste, sort soudé de cette aventure.

* * *

Cours, répétitions, conférences abordant les domaines techniques et industriels, mais également les questions sociales et philosophiques, d'experts ou personnes qualifiées et préparations d'exposés par chacun d'entre nous se succèdent. Densité du programme, fatigue, mais enrichissement journalier dont on s'émerveille sur l'instant et que l'on intègre peu à peu. Exposé très argumenté d'un membre du Conseil Économique et social qui évoque la situation de la batellerie française, avec l'insuffisant entretien des canaux, les projets d'investissements en attente de crédits, le sous-développement du transport fluvial du fret au bénéfice d'un transport routier de plus en plus polluant…

Déplacement d'une semaine en bassin mosellan pour connaitre la minette et découvrir le très proche déclin de la sidérurgie française qui, incapable de s'adapter aux marchés, de faire des choix clairs et d'investir en temps utile, abandonne déjà les aciers fins et aciers spéciaux aux Suédois et aux Japonais.

Puis, en fin d'année, premier stage en entreprise. Quinze jours, destinés à observer, connaitre et rendre compte, par un rapport, d'une première expérience dans une entreprise pouvant être choisie par le stagiaire ou proposée par le Centre.

Un samedi je rencontre Georges Valette, qui habite désormais à Orly, à environ deux cents mètres du domicile de mes beaux-parents. Petite conversation cordiale au cours de laquelle je confie à Valette mon souci d'un stage profitable, allant même jusqu'à envisager l'étranger pour pratiquer la langue anglaise. Totalement inattendu, soudain jovial et précis, mon interlocuteur déterminé comme

je ne l'ai jamais vu, me parle alors de la construction d'une très importante usine de traitement de l'aluminium aux États-Unis. Ce projet, dont il semble bien informé fait, l'objet d'une organisation particulièrement complexe, exprimée à travers un planning Pert très sophistiqué. Intéressé mais perplexe, je rétorque à Valette qu'il me semble difficile de pouvoir accéder à un stage auprès d'un consortium aussi important. Valette décidément très déterminé, ajoute être en mesure, via sa belle-sœur qui travaille au ministère des Affaires étrangères, de résoudre ce problème, sans difficulté, et en peu de temps. À moi d'obtenir l'accord d'Air France pour un ordre de mission et de lui donner le feu vert, pour la suite.

J'informe rapidement Jean-Claude Thiot, mon jumeau Air France au CÉSI de mes intentions et lui propose de se joindre à moi, pour demander l'autorisation à Henri Macé, sous-directeur du Matériel, de préparer ensemble la proposition de Georges Valette. Monsieur Macé, homme discret et aimable personne, nous reçoit, écoute calmement le détail de mon exposé, s'étonne courtoisement de notre si rapide ambition — qui ne respecte pas tout à fait l'usage du premier stage — et par un long soliloque zigzagant et entrecoupé de silences, nous invite à rechercher raisonnablement une option française. Déception, mais message reçu d'avoir à rester en tout moment dans la plage consentie de l'initiative !

Mon stage, « issu du classique habituel portefeuille officiel », aura donc lieu dans un service Méthodes, d'une entreprise française nationalisée, installée en banlieue parisienne… Bonjour la chance… L'endroit est triste. Une douzaine de personnes placées sous l'autorité d'un jeune *gadzard*, à l'abord sérieux, mais qui semble cloîtré dans son bureau. Une charge de travail pour six à huit personnes. Peu d'initiatives possibles. La plupart du temps, il s'agit de recopier des documents, sans apport de valeur ajoutée. Le moral de tous, plus ou moins masqué par un sourire d'accueil, est au plus bas. Au fur et à mesure, convaincues que je ne suis pas un espion envoyé par la Direction, les consciences tentent de s'exprimer. L'ennui, la critique acerbe et, parfois le fiel, ont pris place principale dans l'expression de tous et se libèrent à mon contact. Au fond personne n'a l'intention d'engager un dialogue, de faire des propositions. L'aigreur de la criticaillerie, demeurée la seule pitance journalière, fédère curieusement un groupe sans animation hiérarchique. Évacuant toute initiative, enveloppé d'ennui, le règne amer, silencieux et désespérément attentiste du perdant-perdant s'est installé. Je suggère à certains de formuler non pas des revendications mais des propositions. Mais cette voie échappe à leur volonté rongée par le doute et de leur esprit préférant se soulager en mornes et débilitantes plaintes.

Et à midi, la triste cantine — état des lieux, qualité des menus — d'un niveau inférieur à la première cantine, abritée par un baraquement, en zone industrielle d'Air France en 1952, n'est ni un lieu, ni un moment de détente.

Je fais mon rapport sur le rôle, les responsabilités et les tâches dévolues à ce service, le remet à ce chef de service, ingénieur des Arts et Métiers, puis suis invité à prendre connaissance de sa feuille d'appréciation me concernant. Pas de problème et commentaire aimable. Alors je lui demande si je peux avoir avec lui, une discussion « off record » moyennement confidentialité réciproque. Demande accordée en souriant. Alors j'emprunte mes patins de jésuite et me mets à glisser sur la glace de la rhétorique, exécutant mes figures avec d'infinies précautions… tout en essayant de conserver le cap de mon numéro de voltigeur, concernant l'atmosphère délétère du groupe placé sous son animation.

Face à mes commentaires et rétablissements de plus en plus difficiles, mon interlocuteur vient à mon secours et m'informe du destin, à court terme, de l'unité de production actuelle et du service dont il a la charge. Dans un délai de dix-huit mois, l'ensemble devrait être regroupé géographiquement au niveau du siège ou se trouve déjà l'unité principale de production. Le déménagement devrait coïncider avec une réorganisation partielle, de la fonction Préparation. Dans ces conditions, je comprends mieux l'embarras de cette personne, tenant son premier poste, et qui,

tout en étant concerné, ne semble pas être partie prenante dans cette affaire. Je me sens impuissant à formuler un avis véritablement utile. Néanmoins, je lui recommande très vivement de se rapprocher du personnel qui lui a été confié, de déclencher la participation des agents, de faire éclore toutes leurs suggestions et de maintenir un certain lien avec eux.

Le climat de notre entretien étant demeuré de qualité, je m'autorise à lui dire qu'en procédant ainsi, l'image qu'il donne à tous, en sera nettement meilleure. Un petit mouvement de tête et l'amorce d'un sourire me confirment la sensibilité et la non susceptibilité de mon responsable de stage. Je lui souhaite bonne chance pour sa carrière et le remercie de la confiance observée envers moi. Ce soir, je quitte cet endroit où le temps *s'allonge et nous englue.*[42]

* * *

Le retour au box et aux cours s'effectue agréablement. Compte tenu des charges de travail de chaque journée, c'est au moment des repas que nous échangeons concernant ce premier stage. Au total du groupe, il appert que l'immersion dans plusieurs « grosses » sociétés visitées s'est révélée moyennement fructueuse.

Les cours et répétitions reprennent avec intensité. Le rythme d'étude suggère des impasses et des usages en matière de décompression. La bibliothèque procure assez de domaines pour aborder d'autres sujets ou se changer les idées. Personnellement, c'est la pratique de la langue anglaise qui me détend. D'une façon générale, les résultats dans les différentes matières sont bons, mais certaines contraintes peuvent converger et se transformer en difficulté sur le plan du *timing* et de l'initiative.

Ainsi d'un certain moment où le problème du choix et du risque lié s'est posé. Ce mardi soir, pour une douzaine de copains, un couscous est prévu, auquel je ne peux me soustraire sous peine de mauvaise camaraderie. Mais demain mercredi, en matinée, je dois faire un exposé d'une heure concernant la civilisation occidentale. Dont acte, j'ai rassemblé ma documentation et il me faut trois heures pour faire une synthèse correcte et rédiger mon exposé. Je suis à la maison à vingt-trois heures et, je termine le texte de mon exposé à deux heures du matin. Le lendemain, brillant exposé suivi et noté par une demi-promotion. Ouf, tout est bien qui…

C'est Philippe, le candidat des Chantiers de l'Atlantique, qui me casse le moral durant le repas, en me rappelant qu'à quatorze heures, nous avons mathématiques et, qu'à coup sûr, on va avoir une interrogation sur le calcul matriciel. J'ai tout oublié de cette affaire et je n'ai même pas lu le cours qui était à préparer. A l'idée de quitter le peloton de tête des matheux et de passer pour un nul, mon estomac se noue et mon cerveau déclenche, illico le plan ORSEC. Et mercredi, cinq minutes avant d'entrer en cours, je n'ai pas de solution pour la suite.

Une fois assis, face à ma feuille blanche et à la panne sèche, j'imagine qu'avec cette situation, je serais invité à passer au tableau lors de la séance suivante. Alors, je griffonne un court sommaire du cours puis après avoir tiré un trait, je m'adresse au professeur en proposant ceci :

« Att Mr le Professeur : je n'ai pu préparer le cours. Sous réserve de votre confiance et de votre accord, vous propose de me tester demain au tableau… »

Le soir, à domicile, de neuf heures à minuit, je prépare le cours. Le lendemain, dans le box du groupe 2-3, j'explique la situation dans laquelle je me suis mis. De l'avis général, j'ai peut-être fait un peu fort et pris des risques. J'interroge Eigler, candidat des Potasses d'Alsace, assis à ma droite. Eigler, avec le sérieux d'un alsacien, a réuni dans deux épais calepins — feuilletés avec discrétion lors de chaque séance d'exercice avec les répétiteurs — tous les exercices de maths générales imaginables. Le groupe l'a d'ailleurs rapidement baptisé « *le calepin agile ».* Je prends connaissance de son résumé, dans le souci d'essayer d'aller un peu au-delà du cours, et d'enrichir ma préparation.

[42] Spleen de Charles Beaudelaire.

Vendredi début d'après-midi, Monsieur Thilliez délivre les copies en retour. Conservant la mienne, il m'invite sur un ton neutre à passer au tableau. Pas dupe de la situation, mais très élégant dans sa réaction, il me laisse m'exprimer sans une seule fois, m'interrompre ou tenter de me déstabiliser. Au bout de quelques minutes, je me détends et finit calmement mon exposé. Pas de félicitations, mais sobre déclaration complice et significative du professeur :

« Je vois que vous avez bien préparé ce cours. Tant mieux car je m'interrogeai, n'ayant pas retrouvé votre copie de la dernière interrogation… »

Au retour dans le box, la situation fait l'objet d'un nouveau tour de table, avec commentaires de tous poils. Majorité de bravos, mais petits grincements sur mon type d'attitude. J'indique que, de fait, j'ai raisonné de la même façon que face à une situation susceptible d'être rencontrée au travail, et très modestement, m'en explique avec mes collègues :

« Lorsque votre chef de service (demain votre directeur), vous soumet (tra) une question à traiter ou vous interroge(ra) sur un point délicat, vous avez deux possibilités, lui répondre sur le champ si vous vous sentez prêt, mais, si vous êtes plutôt creux ou insuffisant sur le sujet, lui demander un temps de réflexion et vous mettre dare-dare au travail, pour traiter la question et préparer votre réponse, si possible bien étayée destinée à l'échelon supérieur. »

Le groupe demeure partagé mais s'accorde à reconnaître que j'ai bien pris mes responsabilités.

Cours, interrogations, exposés, conférences se succèdent qui élargissent nos connaissances et forment notre esprit à mieux appréhender les problèmes, les situations et à mieux dégager les voies et méthodes de résolution. D'une certaine façon, nous apprenons à apprendre tandis que chacun opère, puis peaufine, au fil des mois, sa propre synthèse.

* * *

Janvier mil neuf cent soixante-sept. Deuxième stage de deux semaines en entreprise qui, pour Jean-Claude Thiot et moi, a lieu chez Rolls-Royce Limited dans son unité de Glasgow. Stage facilité par le fait que Thiot, motoriste d'origine, connaît les représentants du motoriste auprès de la Direction du Matériel d'Air France. Ce motoriste britannique, fournit le réacteur Avon RA 29 qui équipe les SE 210 Caravelle de notre Compagnie.

Chez Rolls, traitement VIP. Chaque matin, à huit heures, une vieille Rolls de collection, piloté par un distingué chauffeur, vient nous chercher à l'hôtel. Après avoir reçu un accueil cordial, nous bénéficions de séances de travail régulières et très bien organisées, langue anglaise avec un très fort accent écossais[43], qui sollicitent notre intérêt et exigent toute notre attention. Ainsi seront abordées les évolutions successives du réacteur Avon depuis le RA 26 MK 521 jusqu'au RA 29, mais aussi toutes l'organisation et les autres activités de Rolls Royce limited.

Break systématique à dix heures pour un thé et des petits gâteaux. Repas léger et convenable à midi. Rythme identique l'après-midi, avec *« tea time »* à seize heures. À exactement dix-huit heures, « notre Rolls » et un chauffeur de maître stylé, impassible comme un *guard* du palais de Buckingham nous confèrent un indéniable rang en nous reconduisant, lentement, à l'hôtel.

La soirée demande organisation, car le sympathique et propre *« bed and breakfast »* où nous sommes installés fournit un service minimum… et les chambres avec un chauffage électrique payé par alimentation d'une fente à *pences*. Par ailleurs l'établissement est fermé dès onze heures et nous sommes formellement prévenus que personne ne viendra nous ouvrir en cas de négligence de l'horaire de notre part… À l'extérieur, en soirée, en dehors les restaurants assez onéreux, pubs et *ballrooms,* à l'entrée gratuite, sont les deux lieux publics ouverts et chauffés à la fois. Alors, nous

[43] Les écossais sont connus pour avoir un accent très prononcé et très différent de celui des anglais, en particulier les habitants de Glasgow. L'accent dit **Glaswegian** n'est pas facile à comprendre, mais la pratique permet, au bout de deux ou trois jours d'effort et d'une oreille bien tendue, de s'en sortir.

tentons de pratiquer l'optimisation économique et sociale, en allant tout d'abord au pub, avaler quelques sandwiches et une pinte de bière, puis à marche rapide, nous partons au ballroom.

Et un soir, arrive ce qui devait arriver. Rencontre avec un groupe de quatre élèves infirmières de l'hôpital de Glasgow. Présentation. Discussion. Danses. Atmosphère très cordiale et très agréable et, à plus de vingt-trois heures nous sommes encore là. Soudain, réveil brutal et penaude explication des *petits frenchies* qui, avec bien des difficultés, expliquent que n'ayant pas respecté la règle horaire du bed and breakfast, vont devoir coucher dehors.

Les jeunes infirmières se tordent de rire devant les Don Juan en déconfiture, puis *in good faith with the most honorable intentions,* nous *invitent* à venir dormir à leur domicile commun, sis dans la ville voisine de Lennoxtown. Et c'est ainsi — et sans aucune prouesse à étaler — que nous passâmes une nuit, sur des matelas installés au sol et que le lendemain matin, vers dix heures, nous dégustâmes avec appétit les toasts et les nombreuses et délicieuses saucisses grillées, achetées le matin même et préparées, dès notre réveil, par nos gentilles hôtesses.

Une des quatre infirmières rencontrées, personne douce, très agréable et d'une discrète beauté, nommée Ann Mac Leen, nous reconduisit à notre hôtel, en début d'après-midi.

Le surlendemain, avant de reprendre le cours de notre stage, nous présentons nos excuses à notre cicérone et lui expliquons la situation vécue. Un flegme tout britannique imprime alors son visage qui semble de cire et fait montre, sans effort, d'une compréhension totale devant si banale aventure. Mais la prunelle de son œil allumée progressivement, au fur et à mesure du récit, est soudain relayée par la parole, qui libère la tension intellectuelle accumulée, par une inattendue saillie — expression non encore mentionnée dans les cours d'anglais scolaires — susceptible d'être ainsi traduite :

« J'espère que des gentlemen de votre qualité, n'avaient pas oublié leur équipement tout terrain… (town and country)… »

Je dois avouer qu'il nous a fallu quelques minutes pour réaliser que notre interlocuteur faisait ainsi allusion à des préservatifs…. Masquant alors, d'un sourire absurde, la sagesse de cette soirée objet de l'échange limite caustique, nous n'avons pas manqué de le rassurer, tout en nous félicitant d'avoir fait un important pas dans la connaissance de la langue anglaise… !

Notre seul dimanche passé à Glasgow fut assez tristounet. Informés la veille, de l'absence de service dans notre bed and breakfast, après un lever assez tardif, nous prenons possession de la cuisine, des placards et du réfrigérateur. Ayant réuni œufs et diverses provisions, nous nous autorisons avec entrain et égoïsme un copieux petit déjeuner. Vers midi, nous décidons d'une promenade. Sous un gris ciel d'hiver, la ville, aux magasins et pubs fermés, et aux très rares promeneurs, semblait morte. Après avoir acheté quelques cookies à un vendeur ambulant, et fait provision de pièces de monnaie pour alimenter le radiateur à chauffe astreinte à paiement, nous rejoignons notre logis afin de commencer la rédaction de notre rapport de stage. Alors que nous allons monter vers nos chambres, nous entendons un léger bruit, et apercevons un personnage fantomatique qui, en robe de chambre, théière à la main, s'échappe d'un couloir pour retrouver, dans un étrange confinement, mais avec une tasse de thé, sa paix dominicale.

Le vendredi de la seconde semaine, dernier jour du stage, nous fûmes, en soirée, invités au restaurant par nos hôtes de R R. Nous eûmes droit à ce fameux Haggis accompagné de purée de pommes de terre et… d'un excellent scotch whisky (malt whisky), bien nécessaire à la digestion de la panse de mouton… Finalement, seul un poème de Robert Burns manquât à ce festin écossais, si bien arrosé.

Tard dans la soirée, comme tous les vendredis, sur les murs des bâtiments non habités des quartiers populaires de Glasgow, les jets nourris et prolongés des habitués des pubs, rendaient aux caniveaux,

par multiples rus, les nombreuses pintes de bière vidées durant les longues heures passées à tenter, dans la chaleur des pubs enfumés, d'ignorer, avec simple dignité et forte convivialité, leur solitude ou leur misère.

Ainsi se terminait — dans la plus grande ville écossaise, cité industrielle à très forte activité navale d'une des quatre nations du Royaume Uni — un stage profitable et un séjour teinté de mélancolie, qui avait élargi, presque insidieusement et à la fois, nos connaissances techniques, linguistiques et sociales en associant harmonieusement, les exposés techniques des experts de chez Rolls-Royce et plusieurs autres courts moments passés à observer et voir vivre un peuple accueillant, dynamique, et fier de ses racines celtes.

Au décollage du récent aéroport de Glasgow, (à l'époque aéroport ouvert depuis seulement un an, et actuellement hub de la spartiate et agressive compagnie low-cost Ryanair), le talentueux et célèbre motoriste britannique — dont quatre puissants turbopropulseurs *Tyne* équipent le vieux Vickers Vanguard, cherchant, à travers le brouillard, à atteindre son altitude de vol — prolongera, bruyamment, son accompagnement technique jusqu'à Londres.

Et durant ce vol vers Heathrow — *route aérienne mal pavée ce jour-là,* source de fortes et très nombreuses turbulences — l'avion qui progresse aux instruments, secoué dans une épaisse purée de pois, fera en sorte que le souvenir des chaleureux et courageux Écossais rencontrés et celui, *très cosy,* des *nurses de Lennoxtown* ne provoquent un trop important spleen.

* * *

Centre d'Études Supérieures Industrielles (2/2)

rue Heyrault 92100 Boulogne (Avril 1966/mars 1968).

Déjà un an ! Malgré les importantes charges de travail — auxquelles j'étais habitué depuis déjà quelques années — la première année d'études s'est rapidement et favorablement écoulée.

Dès fin mars, tout en continuant cours magistraux, études de cas, exposés et débats sur les sujets d'actualité, chacun démarre, une période plus industrielle comportant un plan de formation très personnalisé, résultant d'options choisies individuellement, et le démarrage du mémoire d'études. Les deux domaines figurent, en nombre d'heures allouées, au programme hebdomadaire.

En sus des évolutions techniques dans le domaine aéronautique — supersonique Concorde, nouveaux matériaux employés en aéronautique et techniques nouvelles de suivi des moteurs et équipements avions) — sur mon « camembert » personnel, je fais figurer tout ce qui intéresse la gestion d'une unité de production (personnel, organisation, investissements en équipements) en approfondissant la pratique des différentes approches économiques intéressant un projet (taux de rentabilité interne, montant d'investissement autorisé, analyse de la valeur[44].

Par ailleurs, dès juillet — prévu d'une durée de deux mois — doit démarrer, en entreprise, un stage « de responsabilité », qui peut être effectué dans une des entreprises collaborant déjà avec le CÉSI ou, sur proposition du stagiaire, dans une entreprise autre, dont le choix est à valider par le centre de formation.

S'agissant de mon stage en entreprise, je décide de le faire si possible, dans le privé et, à cet effet, je mobilise, pour une ambassade, mon ami Daniel Fantinet[45], mon ainé de trois ans. Ancien élève du cours complémentaire du Châtelet-en-Berry, après de très bonnes études à Paris, Daniel est devenu géologue. Or, l'un de ses cousins, également berrichon, originaire du même village que nous, dirige plusieurs entreprises dont le siège, les services commerciaux et un atelier de mécanique sont installés à Paris, deux autres unités de production implantées à Châteauroux, et une activité de mégisserie est, basée à Levroux, également dans l'Indre[46].

Ainsi, je suis aimablement reçu un soir, à son domicile, par Monsieur René Préault, PDG des établissements Préault et de la Protection industrielle, et personne, dont je sais déjà qu'elle possède une très forte personnalité. Monsieur Préault, qui — en compagnie de son aimable et discrète épouse, m'accueille dans sa belle villa des bords de Seine, à Choisy-le-Roi — est habillé d'un trois pièces de couleur noire à fines rayures d'un joli gris-bleu, cravate classique en soie, et souliers d'un bottier anglais, porte, avec une belle et dynamique allure un début de soixantaine. Offrant un large front dégarni, un nez assez puissant possédant cependant d'assez harmonieuses narines, puis une mâchoire carrée, le visage s'anime de deux grands yeux brun foncé dont le puissant regard associe et reflète, vivacité d'esprit, forte détermination.et ironie en puissance. Et cet homme qui possède sans conteste une large expérience de la vie, libère sa curiosité en affectant, avec beaucoup de talent, une feinte bonhomie qui semble couronner un personnage hors du commun. Je pense soudain à Balzac.

---

[44] Ultérieurement, en février 1971, le Programme d'Amélioration de la Productivité (PAP), animé par le polytechnicien Jean Luce, futur directeur du Matériel, appliquera les méthodes de l'analyse de la valeur (approche organisée et créatrice permettant de mettre en évidence les coûts inutiles selon L. D Miles), à certains secteurs d'activité de la Direction du Matériel.

[45] cf Une enfance en Berry (Traines, étangs et bois).

[46] Artisans, les parents des frères Préault, ont exercé, pendant une quarantaine d'années, au Châtelet-en-Berry, le métier de bourreliers. Ils se fournissaient en cuir de qualité, auprès des renommés mégissiers de Levroux. D'où leur savoir dans le domaine et l'investissement, en son temps, de René Préault, qui avait fait de cette usine de traitement des peaux et de fabrication des cuirs, son domaine réservé. J'ai eu la chance de visiter cette usine avec guidé par monsieur Préault et le remarquable chef d'atelier. Ce jour-là, j'ai vu une heure durant, un PDG révéler toutes ses connaissances du cuir et la passion artisanale, qu'il partageait avec le responsable de l'usine, pour cette noble matière. À l'époque, cette activité, sur tous les plans, bien conduite, et par ailleurs économiquement prospère, ne pose aucun véritable souci à monsieur Préault.

Courtoisement, avec un soupçon d'accent berrichon et laissant échapper une certaine malice, René Préault, par une suite de questions plus ou moins diagonales, s'enquiert de mon parcours industriel, et du but de mon stage. Marquant ses conclusions par un seul court silence, il me présente ensuite les activités des différentes unités industrielles du groupe, répond, à son tour, à mes quelques questions, puis me donne son accord pour ce stage, et m'en précise le nom du responsable : son frère, Jean Préault, directeur commercial des établissements Préault.

En me raccompagnant à la porte de sa propriété, petite allusion pleine sous-entendus, lâchée avec une légère ironie, et qui semble vouloir me tester :

« Alors rendez-vous à Paris, quai de Jemmapes début juin… Vous qui êtes à Air France, ça va certainement vous changer le privé… !

* * *

Concernant mon mémoire d'études — pour lequel, Jean Loviny, ingénieur sup'élec, chef du service Méthodes du département Méthodes et Moyens de production de la direction du Matériel d'Air France, est mon chef de travaux — étant donnée ma large expérience du grand entretien des avions, je considère être en mesure d'écrire une somme argumentée sur le sujet.

Dans cette perspective, je rédige un sommaire de plus de deux pages et, à la fois convaincu et déterminé, me rends au premier rendez-vous avec pour intention ferme de proposer mon sujet. Après avoir lu, avec attention, mon sommaire et murmuré, quelques sons d'approbation et/ou de surprise, mon interlocuteur, récompense d'un doux sourire un peu condescendant, mon abord un peu primaire de la situation :

«… très complet ce sommaire… on voit que vous avez réfléchi à la question… et que vous aimeriez bien traduire tout cela par écrit. Si je vous suis dans cette voie, vous allez pondre un gros volume susceptible de prouver et résumer vos connaissances… et, en finale, vous… vous n'aurez rien appris de plus… que ce que vous savez déjà… Alors, il serait plus convenable de choisir un autre sujet… »

En une phrase toute simple, il m'a dépossédé de mon sujet. Je n'ai rien prévu en ressource.

Silence de ma part. Amorce de sourire de sa part. Insistant, son regard d'astigmate guette ma réaction. J'essaie d'opérer un dégagement positif, afin de ne pas perdre la face :

« Vous avez raison…il me faut faire un choix différent… je dois y réfléchir… et, après tout, rien ne m'empêche de traiter le grand entretien, en plus du sujet de mon mémoire… »

Loviny ne relève pas mon propos et poursuit son argumentaire :

« Ce mémoire, c'est l'occasion d'envisager un autre sujet, et de réfléchir plus largement, d'aller au-delà de l'aspect technique d'une situation, pour aborder, par exemple, l'aspect économique. Ainsi, en ce qui concerne l'activité d'entretien des avions, compte tenu des sommes mises en jeu lors de nombreuses décisions, il est intéressant d'observer, que la possibilité et l'intérêt de pratiquer, sur l'instant ou sur le terme, un raisonnement économique, existent dans de nombreux cas. Voilà une thèse qui me semble intéressante à soutenir… et, un travail qui, par ailleurs élargira vos connaissances. »

Après avoir, durant une heure, *frotter ma cervelle*[47] *avec* celle de mon interlocuteur qui — par ailleurs délégué du personnel cadre CGC — s'avère tacticien habile, en même temps que personne volubile à la dialectique quelque peu brouillonne, je suis convaincu de me mettre au travail, sur ce large et inconnu nouveau sujet, et, dans un dernier effort, avant que se termine ce premier entretien, je propose le titre de mon mémoire, lequel titre reçoit l'acquiescement satisfait de mon chef de travaux:

[47] Les Essais Michel de Montaigne

Les caractéristiques de l'entretien de la flotte d'une compagnie de transport aérien demandent une large utilisation du raisonnement économique à tous les échelons. Exemples. »

Dès la seconde réunion, je présente à Jean Loviny, une introduction développant l'objectif de mon mémoire, la formule retenue pour définir le raisonnement économique, et le sommaire. Mon chef de travaux se montre exigeant. Voulant améliorer voire corriger mon argumentation il utilise des déclarations complexes, souvent elliptiques, parfois tortueuses qui — après avoir un temps « bouillonnées » dans mon cerveau — se révèlent, curieusement, toujours utiles. Au cours de cet entretien avec Jean Loviny, je note les mots, les allusions, les sujets ou les points particuliers à analyser de façon plus complète, les noms de personnes à rencontrer.… et, pour la première fois de ma vie je termine la séance, avec des maux de tête. Et après quelques jours d'inquiétude et de plusieurs remises sur l'ouvrage, je fais alors profit de l'échange intervenu.

Pour illustrer et bien étayer mon point de vue, établi à partir des caractéristiques principales de l'activité envisagée — caractère obligatoire de l'entretien des avions, aspect aléatoire d'une partie importante des travaux, exigences commerciale et technique de la prestation (régularité, ponctualité, confort) — d'une part, et recherche de rentabilité d'autre part, je choisis de retenir quatre domaines :

1. le domaine matière, avec la méthode d'approvisionnement et de gestion des matériels consommables et la notion de matériel réparable.
2. les investissements en moyens matériels et leur approche économique.
3. les problèmes d'ordonnancement envisageant le tant le programme des visites, que la planification des travaux dans le souci d'une utilisation optimale du capital élevé que représente de plus en plus le coût des appareils
4. la qualification du personnel, intéressant le correct et rapide déroulement des interventions.

En conclusion de l'étude, j'invite l'ensemble des techniciens à généraliser cette préoccupation économique, observant comme argument principal, que compte tenu du poids de plus en plus élevé des investissements en matériels volants, une compagnie commerciale non rentable ne saurait subsister.

J'observe également que le climat social français n'est pas toujours propice à de telles idées et je suggère le rôle éducateur important de l'encadrement.

Jean Loviny, semble apprécier, grogne quelques mots de satisfaction et d'encouragement, et m'accorde l'accès au secrétariat du département pour faire frapper mon texte. En complément de mon texte, Roger Dombre, déjà évoqué, me fera la joie d'un document photographique de six vues prises au hangar, portant sur l'entretien des avions, qui illustrera une appréciable annexe à mon mémoire.

Première étape franchie avec soulagement et satisfaction. Avec Loviny, j'ai appris à écouter un interlocuteur, à échanger avec lui, à trier dans les idées, à dégager une synthèse d'éléments sans lien perceptible au départ. L'effort d'une rédaction simple et claire m'a également été profitable. Alors j'attends de pied ferme l'épreuve de la soutenance devant un jury !

* * *

Le démarrage de mon stage aux Établissements Préault se fait dans la bonne humeur et la simplicité. Tout en me faisant visiter les locaux installés sur trois niveaux, René Préault, PDG, me présente successivement la directrice commerciale de la Protection industrielle et, en la personne de son frère cadet Jean, le directeur commercial des établissements Préault. Après un retour dans son bureau, pour préciser quelques points vis-à-vis du CÉSI, nous redescendons tous les trois dans le grand hall d'entrée. Et là, en présence de la directrice commerciale de la Protection industrielle, il me confie à mon responsable de stage.

Subitement première découverte, que je n'avais pas faite lors de mon premier passage. Sur une face, en partie supérieure du hall, une fresque peinte — de grandes dimensions, voulant sans équivoque, voire avec insistance, magnifier le travail et l'effort, dans une scène digne de Delacroix mais retouchée par Dubout — s'offre comme un jugement dernier, à l'œil quelque peu surpris du visiteur. Me voyant stupéfait, Jean Préault et la directrice commerciale se mettent à sourire, tandis que le PDG, reprenant les rênes sans attendre, excuse d'un geste rapide, l'excès d'un de ses amis peintres.

Jean Préault, plus âgé que moi de sept années — que j'ai connu de vue, sans plus, durant mon enfance au Châtelet-en-Berry — m'accueille avec curiosité et sympathie et, après quelques mots échangés sur notre village d'origine et cité quelques noms de connaissances communes, propose d'emblée un réciproque tutoiement et l'usage de nos prénoms.

Assez grand, bien bâti, avec de larges épaules, un cou puissant et une tête ronde assez forte, qu'éclaire le regard — aimable voire charmeur, attentif et portant cependant une continuelle interrogation — de deux grands yeux bleus, surmontés d'un front moyen et d'un crâne lisse comme peau de fesse, habillé de quelques cheveux blancs aux tempes, l'homme qui ressemble, en plus corpulent, à l'acteur Charles Gérard, débute sa quarantaine, aime son travail et les relations professionnelles avec une clientèle fidèle, semble fort apprécié la vie, et m'est, immédiatement, très sympathique.

Jean, me présente son équipe : personnel de l'atelier de fabrication de pièces mécaniques et du magasin et agents des services commerciaux. Le chef d'atelier est compétent, affable. Pas question cependant de mettre le nez dans ses affaires, sauf pour l'aider à obtenir l'achat de nouvelles machines. Quant au chef du magasin, il envisage carrément de démissionner si on vient l'emmerder. Ambiance tonique et défensive de personnalités établies à « l'unilatéral ».

Côté commercial, les agents ont, eux aussi, une forte et originale personnalité mais la situation est plus subtile. Jean conduit la totalité des gros marchés avec les principaux bureaux d'engineering de l'activité du pétrole (France et quelques places étrangères), lance les fabrications lesquelles sont réalisées en quasi-totalité par l'atelier en sous-sol et stockées, au magasin, avant débit vers l'acheteur. Trois autres agents sont chargés des ventes de petite mécanique et visserie, dont les fabrications sont majoritairement sous-traitées chez les artisans de Savoie et vendues après application d'un coefficient. Deux d'entre eux pratiquent la vente directe suite à courrier ou demande téléphonique des clients. Le troisième a pour charge d'animer un réseau de commerciaux.

La première mission consiste à réorganiser le stockage et suivi des pièces en magasin (identification, volume du stock, rangement), pour faciliter les recherches et gagner de la place.

Opération délicate, bien débutée. Collaboration fructueuse avec le chef du magasin jusqu'à ce vendredi, ou il refuse mordicus de se séparer des vielles étagères à parcours acrobatique pour les remplacer par des casiers plus adaptés et menace de démissionner. Devant le maintien de mon choix argumenté et exprimé paisiblement, le lundi matin, il vient remettre sa démission ! Branle-bas de combat. Discussion. Compromis. Semaine suivante, « amené à résipiscence » par le PDG, l'intéressé renonce à sa menace et empoche une petite augmentation. On conserve trois étagères en bois pour les plus importantes pièces et le fichier de suivi du stock est établi. La seconde mission confirme la faible rentabilité des ventes de l'agent commercial qui avance le plus important chiffre d'affaires. Après un entretien très long, durant lequel je lui explique qu'il passe trop de temps à de nombreuses petites commandes sans aucun intérêt économique, il est invité à examiner la possibilité de ne pas appliquer le même coefficient selon le montant de la commande.

La troisième mission consiste à vérifier l'action — périodicité, méthode, qualité d'animation et contrôle — du réseau d'agents commerciaux, par le responsable désigné, un certain Lisier. De taille moyenne, le cheveu brun et plat coiffé à la raie, qui surmonte un front étroit, deux joues flasques, un regard de myope abrité par les verres grossissant d'une paire de lunettes pinçant un nez de petite

santé, l'homme de mise sobre — qui en ville, porte un chapeau de feutre noir à ruban et serre contre lui un attaché-case en cuir souple — distille sur un ton doucereux, un verbe obséquieux. Le personnage suggère à la fois le faux employé modèle et le distingué tartuffe.

J'entre plusieurs fois en contact avec l'intéressé, lui demandant de bien vouloir préparer, en vue d'un examen en commun, tous les documents exploitables concernant les activités et résultats des agents dont il a charge d'animation et de contrôle. Je relance ma demande une demi-douzaine de fois en dix jours et obtiens à chaque fois une réponse dilatoire d'un brave homme débordé. Un matin, après avoir eu droit, dans le couloir, à de cauteleuses salutations matinales, je pénètre dans son bureau et, l'air le plus naturel du monde l'invite à me fournir les renseignements demandés. L'intéressé reste silencieux. J'insiste du regard, mais aucun son ne sort de sa bouche.

Seul, son regard inquiet semble craindre une suite désagréable. Je le fixe longuement à mon tour et, parce que je n'ai plus de prise possible, lui demande calmement pourquoi il se fiche de moi. D'un ton las, le visage apeuré, monsieur le tartuffe Lisier m'assure que ce n'est, en aucun cas, son intention. Déterminé à comprendre ce qui se passe, je décide d'ouvrir l'armoire de son bureau pour tenter d'en dégager quelques chemises ou dossiers constitués. D'une dénégation de la tête, semblant définitivement vaincu, monsieur Lisier m'arrête. À voix basse, il enchaîne, me confiant que je ne trouverai rien car il n'y a rien à trouver. Je prends alors progressivement connaissance d'une situation qui s'avère rapidement ubuesque. Depuis deux ans qu'il est dans l'entreprise, ce monsieur, par téléphone, s'informe auprès des représentants, mensuellement, du montant des ventes de chaque secteur, n'organise aucune réunion de travail avec les agents commerciaux, n'effectue, auprès d'eux, aucune animation et passe de paisibles journées dans son bureau, tout en observant, en permanence, devant ses interlocuteurs hiérarchiques, un air de besogneux préoccupé et soucieux, de nature à donner le change.

Malgré la gravité de la situation, l'entretien qui réunit ensuite René, Jean Préault et moi, va déborder de cocasserie. L'exploit du sieur Lisier, ressenti autant pour l'aspect fautif que pour la maestria dans la conduite dissimulée, fait successivement l'objet d'une vive désapprobation, puis d'une franche rigolade. Convoqué devant le PDG, l'intéressé, imbibé de son astucieuse malice, assure d'un ton plaintif que les agents commerciaux étant régulièrement contrôlés par le plus haut niveau de l'entreprise, il n'avait pas voulu interférer. A la fin de la séance, René Préault, avec pour la circonstance, le visage consterné, tout à la fois brave homme, bon joueur, et fin personnage, libère en successives et courtes phrases un constat impuissant et amer, un pardon chrétien, une menace laïque, et un sarcasme libérateur :

« Monsieur Lisier, ce n'est pas du meilleur goût cette affaire. Vous trompez de façon si subtile et depuis si longtemps votre employeur que je ne peux même pas envisager de vous renvoyer sans procéder, au préalable, à quelques vérifications, pour le cas où vous auriez exercé votre talent du côté de la comptabilité, en favorisant les statistiques concernant les ventes de votre secteur, améliorant en même temps et sans effort, votre prime de fin d'année… Malin comme vous êtes, si vous faisiez montre d'un peu plus de courage au travail, peut-être pourriez-vous faire de très bonnes affaires ? Alors, écoutez-moi bien, je passe l'éponge pour cette fois, mais j'attends une très forte augmentation du chiffre des ventes de votre secteur dans les prochains six mois. Et s'il n'y a pas d'évolution, ce sera la porte, vous m'entendez ? Mais, dans ce cas, je ne manquerai pas de recommander votre talent au Théâtre Français… »

Bénéficiaire d'un convenable sursis, la conscience en état d'armistice, mais libérée du poids de sa vilénie, ayant retrouvé un rythme cardiaque apaisé, ainsi qu'un pas de nouveau assuré, le citoyen Adelphe Lisier, agent commercial sortant de réanimation, rejoint son bureau. Ainsi se termine, de façon, à tout le moins curieuse, le premier temps de cette affaire.

* * *

La visite des installations de Châteauroux a lieu en présence des deux frères Préault. René y fait une visite hebdomadaire, parfois accompagné de la directrice de la Protection industrielle. Monsieur Préault me présente la partie plasturgie, placée sous l'unique responsabilité d'un chef d'équipe. L'unité, dont développement envisagé — sous réserve d'être en mesure de fabriquer, à prix compétitif, des gants de protection industrielle de meilleure qualité que ceux importés d'Asie — bénéficie d'un équipement très élémentaire datant de plus de cinq années.

Jean guide ma visite de l'atelier de chaudronnerie industrielle en compagnie de l'ingénieur, directeur du site, monsieur Schuester. Outre les cuves spéciales, de gros outillage et les fabrications diverses, l'atelier fabrique également, quand nécessaire, c'est-à-dire lorsque Paris ne peut satisfaire dans les délais, les matériels importants destinés aux pétroliers. En activité chaudronnerie, Schuester est secondé par un technicien chargé à la fois des devis, de l'appui technique et du contrôle en atelier.

La quatrième mission qui m'est confiée, consiste, pour chacune des activités, à étudier la situation actuelle et à examiner, les conditions techniques, sociales et économiques d'un possible développement.

Dans l'espoir d'être en mesure de proposer des voies pour un futur possible développement, je recueille successivement les avis de Schuester, et des frères Préault. Avis d'entrepreneur avisé et prudent de la part d'un PDG cependant insuffisamment technicien qui, ayant acheté ces unités de production depuis plus de cinq ans, n'a fait depuis aucun investissement. Avis éclairé et précis de Schuester concernant l'activité de chaudronnerie industrielle. Puis, s'agissant de la plasturgie et d'une chaîne moderne de fabrications de gants de protection avec objectifs de qualité et de volume, il demande à être épaulé par un technicien expérimenté de haut niveau.

Après conduite de mon enquête et analyse récapitulative de la situation en accord avec Jean Préault, je dépose mes observations et premières conclusions auprès de René Préault :

1. Dans cette entreprise — le PDG ayant joué, jusqu'alors, un rôle historique majeur, touchant à la fois, le démarrage et l'animation (plus ou moins précise, objective et continue) de toutes les activités du groupe — la structure de l'entreprise, les responsabilités de chacun, et cela vaut en particulier, concernant la position de Monsieur Schuester (délégation reçue, objectifs fixés, moyens alloués), sont insuffisamment précisées. La forte personnalité du PDG peut parfois freiner l'expression des points de vue, les initiatives et certains essais ou investissements.
2. Quai de Jemmapes, les activités commerciales (y compris importations) implantées, sont nettement définies et contrôlées concernant la Protection Industrielle Moderne (PIM), bien définies mais insuffisamment animées concernant la visserie (sous-traitance et vente) et contrôlées par le PDG concernant les agents commerciaux et par le directeur commercial concernant les importantes fournitures aux pétroliers.
3. Un regroupement géographique de l'ensemble des unités de Paris et de Châteauroux, s'avère impossible. Le regroupement des activités de mécanique et de chaudronnerie, pour des raisons de surfaces et d'accès à l'atelier, est impossible à Paris. La délocalisation dans l'unité de Châteauroux de l'atelier de petite mécanique et de la visserie sous-traitée, bénéficiaires dans l'immeuble parisien du siège, d'un traitement regroupé et d'une gestion commune (fabrications, sous-traitance, approvisionnements/magasinage), ne peut être retenue, sauf à y réimplanter toutes les activités du siège (aspects financier, économique, et social à mesurer).
4. Compte-tenu des charges trop aléatoires de l'atelier de chaudronnerie industrielle de l'unité berrichonne — lesquelles procèdent des démarches, majoritairement locales et relationnelles, du directeur Schuester seul — il convient de rechercher, et ce en coopération avec le directeur commercial, un développement de cette activité en appelant, au-delà de la région — voir au-delà des frontières — des charges supplémentaires, d'origine diverses et de nature à favoriser l'équilibre du plan de charge annuel.

Cet objectif suppose une publicité de niveau nationale et l'embauche d'un démarcheur commercial ayant vocation de recherche de marchés, de façon à libérer le directeur de cette tâche, afin qu'il se consacre pleinement aux deux unités de production (chaudronnerie et plasturgie). L'embauche de professionnels accompagnera progressivement les charges nouvelles et leur nature.

5. Le développement de l'activité de plasturgie essentiellement centrée sur la fabrication des gants de protection doit impérativement prendre en compte les aspects qualité et quantité. Pour cela, il est nécessaire d'embaucher un technicien de haut niveau, possédant également des qualités de gestion et de commandement et capable, sous l'autorité du directeur, de définir les procédures, formations et investissements exigées pour une production de qualité.

Sachant la difficulté à trouver, actuellement sur le marché, ce type de profil, et compte tenu de l'investissement nécessaire (matériels, cadre et personnel d'exécution) pour développer une chaîne susceptible de fabriquer la quantité de produits actuellement importés, il convient au préalable de s'assurer sur place, c'est-à-dire auprès du fabricant de Hong Kong, de la possibilité — rapide ou non, et à quel coût— d'une amélioration du niveau de qualité des fabrications. Concernant une nouvelle installation, je fais observer qu'une étude précise (visite d'une entreprise spécialisée, choix des matériels, montant et rentabilité de l'investissement, délai de fourniture et pose) versus situation « importation à qualité supérieure », doit obligatoirement être conduite avant décision. Je précise ne pas avoir qualité et expérience pour conduire cette étude qui, à mon sens, doit être confiée au technicien de haut niveau devant être embauché, afin de l'engager pleinement sur le projet.

Simultanément, il est nécessaire d'examiner les possibilités de conquérir des nouveaux marchés, tandis que la concurrence se développe dans le domaine de la protection et de la sécurité. D'où, pour l'activité, l'idée de renforcer, par embauche, le réseau d'agents commerciaux mixtes (visserie et protections) ou d'embaucher un chef des ventes, pour le seul éventail des produits de la PIM, auprès des grandes sociétés.

Après plusieurs séances de travail avec les frères Préault, les décisions suivantes sont arrêtées :

- accord pour préciser rôle, responsabilités et augmenter salaire de M. Schuester,
- déplacement de René Préault à Hong Kong pour enquête sur progression niveau de qualité des gants industriels,
- prospection pour embauche d'un technicien en plasturgie de haut niveau, idem pour embauche d'un chef des ventes pour la PIM,
- décision d'une publicité (Usine Nouvelle), informant des capacités en chaudronnerie industrielle de Châteauroux. Le retour de cette publicité et les réponses éventuellement positives des donneurs d'ordres aux devis effectués par Châteauroux, intéresseront à la fois la décision de développer l'activité et celle d'embaucher un agent commercial et un second technicien de niveau maîtrise (un déjà en place) chargé des devis, du suivi technique et du contrôle en atelier.

Je suis chargé de la publicité concernant la capacité de chaudronnerie de Châteauroux, et des prospections en vue des embauches retenues (une basée à Châteauroux, une basée à Paris) et d'une publicité vers l'Allemagne concernant les matériels de sécurité proposés par la PIM.

* * *

Pour une petite ou moyenne entreprise qui n'a pas de structure destinée à l'embauche, qui par ailleurs n'offre pas de véritables avantages sociaux à son personnel, (absence de cantine pour le repas de midi) et qui, dans le cas présent, est principalement dirigée de façon paternaliste, trouver des candidats de valeur, n'est pas une mince affaire. D'une prospection réalisée en juillet, le nombre des candidatures s'avère de l'ordre de six et de niveau moyen, pour chaque poste. Après appréciation des dossiers, je soumets mon avis à René Préault, qui sachant la difficulté de recrutement, retient une personne destinée au poste de technicien à la plasturgie.

Il se montre plus dubitatif concernant le chef des ventes. Je lui propose, à l'essai, un ingénieur français d'origine roumaine qui a accepté de prendre le poste moyennant un salaire modeste, mais à augmenter, nettement, après preuves faites. La formule que je pense loyale n'emballe pas « mon vieux routier » de PDG. Néanmoins, il me donne son accord pour cette embauche.

Une semaine après ses débuts, l'intéressé — à qui j'ai (peut-être à tort) recommandé d'être modéré concernant ses premières dépenses (principalement les invitations au restaurant) — envoie au siège ses premières notes de frais. René Préault, me demande de le rejoindre dans son bureau, m'invite à lire les deux premières factures, et sans plus attendre enchaîne :

« Vous avez vu le montant des additions… les invités vont croire que la maison est au bord de la faillite… Ce type que vous avez embauché n'a pas d'envergure, c'est un besogneux ! Vous croyez que je vais faire des affaires avec quelqu'un qui emmène sa clientèle déjeuner dans des gargotes. Allez, dites-lui, le plus tôt possible, que l'on s'est trompé et que l'on se sépare de lui à la fin du mois… »

En écoutant mon PDG — dont je sais la forte personnalité, et l'incroyable flair — qui roulant un regard noir tente de calmer une vésicule indubitablement douloureuse, je ressens à la fois du dépit et de l'amusement. Après avoir pris mes responsabilités concernant la modestie de dépenses engagées et tenter de le convaincre de donner sa chance au candidat en prolongeant sa période d'essai, vaincu par l'argumentation d'un vieux renard très intuitif, je me rends à sa décision. Et pour prix de mon échec, j'accepte de recevoir et de renvoyer le candidat après lui avoir présenté mes excuses pour la suggestion faite concernant ses premiers engagements de dépenses. Curieusement, le candidat me dit être soulagé de quitter un domaine qui n'est pas le sien ! Tenu au courant de cette inattendue finale, René Préault, l'air vainqueur, raille une dernière fois :

« Je ne suis pas étonné… Rien que de regarder sa photo, j'avais compris que ce n'était pas un type fait pour le poste… ! »

J'encaisse cette profitable leçon. L'approbation rapide et très satisfaite de la publicité destinée à l'Allemagne (demi-page sur deux revues) par le PDG, me redonne rapidement le moral.

* * *

Durant mon stage, les longues journées de travail et une certaine complexité des missions sont largement compensées par des moments de découverte et des plaisirs de table. Ainsi tous les jours, l'aimable et dynamique Jean Préault m'emmène déjeuner dans un restaurant différent. Tout ce que le centre de Paris, et bien sûr le quartier des Halles, comporte de brasseries ou de petits restaurants à goûteuse cuisine de ménage ou délicieux plats de terroirs, mon responsable de stage à carrure de rugbyman, connaît, pour y avoir traité ses clients. Et tous les jours, c'est un moment joyeux et bien agréable, avec quelqu'un dont la gentillesse est partout appréciée.

Une semaine sur deux, le vendredi, c'est René Préault qui, invariablement, invitent son frère et moi à sa cantine, savoir la brasserie de la gare de l'Est. A chaque fois, René commence par lire la carte avec beaucoup d'attention, puis interroge le responsable de la salle qu'il connaît depuis plusieurs années, et après réflexion, commande, systématiquement, un œuf en gelée suivi du plat du jour. Ce rituel étant scrupuleusement observé, René, très bon conteur, qui connaît aussi bien le Paris des affaires que celui des faubourgs, nous régale de très savoureuses et souvent croustillantes anecdotes.

Mais l'histoire vraie que René ne raconte plus, mais que je tiens de Jean lui-même — lequel voue une sorte d'admiration pour les capacités et l'audace se son aîné — concerne son frère débutant dans l'entreprise Préault, en qualité d'agent commercial. René voulant à sa façon, accélérer l'éducation et la prise d'assurance de son jeune frère, récemment débarqué de son Berry natal, lui demande d'aller lui-même porter, tel jour, à telle adresse, et seulement en fin d'après-midi, une boite de boulons

réputés très spéciaux, lui assurant avoir lui-même prévenu les destinataires, de l'arrivée du précieux envoi.

Et c'est ainsi qu'un futur directeur commercial reçoit, aux frais de l'entreprise, le chaleureux et très agréable accueil des plus talentueuses pensionnaires d'une maison close, de la capitale. A son frère qui, le lendemain matin, lui marquait à la fois son étonnement et sa satisfaction, René marquant alors une feinte indifférence et exprimant de façon berrichonne, une innocence totale, finit par se moquer, en riant :

« Tu connaissais les boulons, maintenant tu connais les vices,.. Comme ça, dans le futur, tu sauras où envoyer, le cas échéant, tes clients pour les remercier des bonnes affaires…! »

Juillet, deux journées au Portugal. Jean qui doit faire un déplacement d'affaires à Lisbonne et à Porto, décide de m'emmener en déplacement avec lui. Je connais déjà Lisbonne suite à un voyage effectué en compagnie de mon épouse, avec nuitée dans un hôtel deux étoiles, mais là… le cinq étoiles de l'Avenida de libertad, au centre de la ville de Lisboa, avec son vaste et somptueux hall, avec ses luxueux tapis posés sur moquettes épaisses, un service impeccable, plusieurs restaurants de luxe et une chambre « *king size bedded »* avec, aux fenêtres de soyeux rideaux, vous donne soudain l'agréable impression d'avoir gagné le gros lot au Loto.

Première journée de travail à Lisbonne durant laquelle nous restons ensemble. La seconde journée comporte un déplacement aller-retour à Porto, pour rencontre avec des techniciens de l'industrie pétrolière. Départ dix heures de l'aéroport, retour à l'hôtel à Lisbonne aux environs de vingt-trois heures. Jean souhaite y aller seul, et me demande de l'attendre, en soirée, dans un cabaret connu de lui, et situé à trois cents mètres du palace.

En ce qui me concerne, c'est une première visite en un tel lieu. Début de soirée à vingt-deux heures, attractions jusqu'à vingt-trois heures trente. Choix entre une bouteille de cinquante centilitres d'un quelconque blended scotch whisky et une bouteille de mauvais champagne. J'ai commandé la seconde pensant en consommer la moitié en attendant Jean Préault. Erreur majeure de plan de vol.

Vers onze heures quinze, bourdonnantes tel un essaim d'abeilles, comme il se doit légèrement vêtues, débarquent dans la salle les entraineuses qui reconnaissent les habitués et repèrent les pigeons. Deux d'entre elles — affichant un sourire commercial de rigueur — demandent la permission de s'asseoir à ma table. Gentleman, crétin, je donne mon accord. Erreur majeure de pilotage.

Chacun imagine la suite. De deux, ces dames passent à quatre, puis à six Et sur le coup de minuit trente la quatrième bouteille de champagne est servie alors que je n'ai rien commandé et tandis que j'ai arrêté de boire. L'angoisse s'installe en moi, car j'imagine la note et sais que je n'ai pas de quoi payer… Alors dans un sursaut, un peu paniqué tout de même, je me mets à hurler :

« Stop, ça suffit,… l'addition… basta,… I want the bill !! »

Le serveur arrive, sourit et dépose l'addition. Je lis, je relis, et une intense émotion s'empare de moi. En francs de l'époque, avec les taxes (y compris celle, très élevée, qui intéresse l'action coloniale des troupes portugaises en Angola), le total dépasse cinq mille francs. Je fais savoir au serveur que je ne peux pas payer et j'attends. Deux balèzes, en smoking viennent lentement vers moi. Les dames, habituées à cet aboutissement s'envolent… je demeure seul avec deux armoires à glace. Très perturbé, par cette situation, je me demande comment je vais me sortir de cette impasse. Je grimace un sourire et tente de parlementer en anglais, et ne sachant plus quoi dire, cite pour impressionner, le nom du palace où nous résidons. Imperturbable, une armoire qui parle le français me prècise que je dois payer tout de suite. A voix forte, comme pour me rassurer, j'explique à nouveau que je ne peux pas. Silence réprobateur. Attroupement autour de la table du petit français. Je sens que ça va mal tourner. Soudain une voix hésitante, à l'accent demeuré berrichon, parvient à mon oreille :

« Ben, qu'est-ce qui se passe ici ? Ah ! C'est toi, mais qu'est-ce qui t'arrive, avec tout ce monde autour de toi… ? »

Je retrouve soudain confiance. Explications gênées. Jean pige rapidement. Sans s'émouvoir outre mesure, il règle l'addition en liquide. Soudain, tout redevient calme. Les deux balèzes retrouvent chacun une impassibilité de routine et grimacent ce qui ressemble à un sourire.

En revenant vers notre hôtel, embarrassé par la situation vécue, je raconte à un Jean Préault toujours décontracté, comment je me suis fait piéger. Au fur et à mesure de mon récit, Jean se gausse gentiment de ma naïveté et se marre de bon cœur de mon aventure.

* * *

Ma dernière semaine de stage chez les frères Préault, est consacrée à faire le point concernant les trois activités, actuellement toutes rentables, de l'entreprise. S'agissant des différents gants de protection, commerce principal de la Protection Industrielle Moderne, le déplacement à Hong Kong de René Préault, confirme les possibilités d'amélioration de la qualité et, partant, l'intérêt présent d'en rester à la formule actuelle d'importation. L'activité de Levroux, dont les fabrications (gants et protections en cuir) sont de très bonne qualité, est maintenue en niveau, malgré la moindre rentabilité des produits. Simultanément, on convient d'observer les progrès réalisés à Châteauroux, sur le plan qualité, suite à l'embauche du chef d'atelier. Pour les autres matériels de protections, l'objectif général demeure le développement des ventes.

Ce constat relance l'idée d'embaucher un chef des ventes. En l'état des candidatures, l'espoir principal réside dans l'idée de faire une offre intéressante susceptible d'intéresser quelqu'un déjà en poste dans une autre entreprise. Et de ce point de vue, étant donnée la rareté sur le marché du profil recherché, la concurrence s'avère très vive.

Concernant les Établissements Préault, l'activité, majeure et très rentable, de fournitures de pièces mécaniques destinées aux pétroliers, totalement démarchée, instruite, représentée et contrôlée par un Jean Préault dynamique et infatigable — compte-tenu des les améliorations réalisées au plan de l'approvisionnement et du magasinage — peut momentanément demeurer en l'état. Mais se posera tôt ou tard la nécessité de former un assistant de qualité.

S'agissant de la vente de la visserie — dont le plus grand volume est fabriqué en Savoie par des particuliers à double profession ou par de petites unités industrielles — compte tenu de la disparité de ces ventes, réparties entre plus d'un millier de clients, et malgré les confortables coefficients appliqués, la rentabilité moyenne s'avère modeste. Pour environ trente pour cent des commandes dont le montant est égal ou inférieur à trois cents francs, le prix de vente couvre à peine le temps passé au téléphone, au magasin et à l'expédition, aux relances et au suivi qui en découlent. Pour les commandes de montant inférieur à mille francs, un coefficient plus élevé par rapport au prix d'achat sera dorénavant appliqué.

C'est avec l'accord de Jean Préault, que je m'entretiens directement avec son frère, vieux lion qui, avec flair, talent, énergie et solitude a construit et conduit l'ensemble de l'affaire. Au fur et à mesure notre relation est devenue cordiale et j'ai compris que moyennant respect et humour, je pouvais m'exprimer librement et être écouté voire entendu. Après quelques mots aimables pour le remercier de m'avoir accepté en stage, je lui demande la permission d'émettre un point de vue sur la situation que je viens de vivre, au long du trimestre écoulé. Après avoir reçu son accord, je commence par mettre l'accent sur l'exceptionnelle réussite personnelle que constitue l'ensemble des activités qu'il dirige. Puis, je mets en valeur le travail et le réel dévouement de certains de ses proches collaborateurs, en particulier, lequel, en plus de quarante-cinq heures de travail hebdomadaires, consacre deux soirées par semaine à ses clients. J'insiste à nouveau sur la nécessité d'épauler le directeur de Châteauroux et fonction du résultat de la publicité en cours, d'embaucher un second technico-commercial. Ensuite, envisageant à la fois son âge (il démarre la soixantaine) et l'évolution

de l'entreprise, j'en viens au point délicat et lui suggère, à la fois pour le seconder et… « préserver l'avenir », de rechercher — en qualité d'associé ou non — un directeur général expérimenté et, simultanément, de faire procéder à un audit de l'entreprise par un cabinet spécialisé.

Le vieux lion m'a laissé parler, puis a libéré partiellement ses souvenirs. Débuts très difficiles, patients efforts, réseau constitué peu à peu, informations ponctuelles de la calotte, entreprises en difficulté rachetées, « coups divers », et développement progressif d'un ensemble technique bicéphale, avec, simultanément, constitution d'un certain patrimoine immobilier dont l'achat récent d'un manoir dans l'Indre, où il se repose chaque année. Il ne m'a pas tout confié, mais son récit entrecoupé, accompagné de quelques sourires et de plusieurs silences, et son regard guettant mes réactions ont successivement confirmé l'homme déterminé, courageux, à la santé solide, puis l'entrepreneur audacieux, doué d'un flair incroyable, ensuite l'homme d'affaires aux aguets et opiniâtre, l'aventurier et aussi le redoutable prédateur…, et enfin le personnage seul — sans successeur familial possible —mais qui assume, moyennant la pratique toujours sarcastique d'un humour. Il sait qu'il conduira le navire jusqu'au bout et estime qu'il a encore quelques années devant lui. La suggestion d'embaucher un directeur général ne l'a pas choqué, mais il mesure la difficulté à le trouver et, plus encore, à le conserver sachant la spécificité de ce type d'entreprise. Mais, ce que tait le vieux lion, même s'il n'est pas en naturelle capacité ou en affective possibilité de le reconnaitre, c'est que lui vivant, il n'abandonnera jamais, vous entendez, jamais, la barre… car il en mourrait.

Avant de quitter « mon » PDG, je lui parle de notre village du Cher ou, comme moi, il fut tout à la fois, bon petit diable, et enfant de chœur. Alors son visage se détend, retrouve une certaine innocence et pose un affectueux regard sur le temps de son enfance. Et, l'homme d'action qui repousse immédiatement sa vive émotion fait rapidement place à l'agréable conteur berrichon et, détendu, m'explique que les temps ont bien changé :

« À mon époque, n'importe quel jour de la semaine, deux enfants de chœur accompagnaient le prêtre pour « porter le bon Dieu », aux agonisants… C'était un rituel et un lien avec toutes les familles du village… Maintenant, c'est bien fini tout ça… ».

* * *

Jean Préault me remet une feuille d'appréciation favorable considérant que j'avais beaucoup aidé à aérer l'entreprise, permis, à tous, d'y voir un peu plus clair, d'avancer sur certaines questions, et de confirmer certains choix. Il me sait gré de l'avoir aidé à « mieux asseoir » le gars Schuester à Châteauroux. En souriant, il observe que j'ai été à l'aise avec tout le monde y compris avec son « frèèère ». Puis gentiment, il me tend une enveloppe avec une importante gratification. Je remercie Jean, chaleureusement — Jean, « une santé » lui aussi, courageux et généreux, mais qui ne veut, en aucun cas, occuper autre poste que le sien dans l'entreprise — devenu, en peu de temps, un ami.

Le dernier vendredi, jour de mon départ, à midi, les frères Préault et moi sommes installés à la brasserie de la gare de l'est. En entrée, Jean et moi commandons un hareng pommes à l'huile. René réfléchit un instant. En voie d'accéder au même choix, il se ravise et commande un œuf en gelée.

Repas très sympathique, au cours duquel René nous apprend qu'il vient d'acheter un vieil hôtel désaffecté, ancienne petite maison de passe dans le dix-huitième…

En pouffant de rire, j'ai failli recracher ma bouchée d'andouillette. Puis, observant un air qui convient, j'ai demandé à René s'il envisageait une activité de proxénète… Sourires, puis René a ajouté qu'il avait, par ailleurs, récupéré, « pour une bouchée de pain », un stock de douze cents fers à repasser, et que dans la quinzaine, il installait un gardien dans l'ancien hôtel, avec charge pour icelui, logé gratuitement, de vendre le matériel électrique…

Interloqué, admiratif, dépassé, Jean a ouvert ses grands yeux bleus, et s'est mis à ressembler Charles Gérard dans *l'aventure c'est l'aventure*… René, sérieux comme un pape (surnom qu'il avait reçu au village lorsqu'il étudiait chez les frères maristes), d'un regard gourmand, goûte son effet, et sourit à son tour.

Le trafic est à cet instant ralenti. Le calme règne à l'extérieur de la brasserie. Le ciel de Paris a ses plus belles couleurs. La ville est amicale et complice. Le moment, un instant arrêté, est simplement heureux.

Ainsi se termine accompagné d'une joie paisible, un stage peu ordinaire, intéressant sur les plans organisation et technique, très riche en observations humaines, effectué dans une PME, entreprise offrant — du magasin à la direction — des personnages hauts en couleur capables de satisfaire mon goût prononcé des situations originales. Et, sur ce point, j'avoue avoir été servi !

* * *

Durant le dernier trimestre mil neuf cent soixante-sept, derniers cours théoriques, conférences d'experts et exposés divers, continuent. L'exposé de Robert Durand de Bousingen, médecin dont j'ignorai le nom, sur la relaxation — méthode et intérêt — et le petit livret offert à cette occasion, ont retenu toute mon attention.

Le point d'orgue de cette période demeure l'épreuve, passée devant un jury constitué de cadres supérieurs extérieurs au Centre, de la soutenance du mémoire d'études. La composition de ces jurys, de chacun trois membres a été communiqué à chaque élève par les permanents. Le jury qui m'est affecté, comprend deux directeurs d'entreprises privées et Georges Prévost, adjoint chargé de la production et donc numéro deux du Centre d'Air France à Toulouse-Montaudran.

Franc-maçon de haut rang, l'homme est réputé avoir le bras long et être parfois redoutable.

Compte tenu des différents résultats obtenus par des collègues qui m'ont précédé dans cette épreuve, le jour de la soutenance prévue à quinze heures, peu après quatorze heures, je rejoins une salle de cours non occupée, constitue un lit de table et m'installe pour une vraie séance de relaxation. Chaussures enlevées, veste pliée en quatre faisant office de petit oreiller, ceinture desserrée, bras allongés le long du corps, mains posées bien à plat, progressivement, je calme et j'approfondis ma respiration. Décontracté, je commence mentalement, à dessiner mon corps de l'orteil à la tête. J'opère lentement, suit le profil du corps, suit fidèlement le contour des bras et termine en enveloppant la tête. Ma nuque transpire beaucoup. Je me sens détendu, apaisé, plein d'énergie. Je demeure ainsi un bon quart d'heure. Puis, doucement, je reprends la verticale, remets mes chaussures et me dirige vers le hall. Mon mental est au beau fixe. Dans quelques dix minutes c'est mon tour, en présence d'environ un tiers de la promotion, tribune attentive et gourmande comme une tribune de corrida.

Atmosphère sympathique, sujet maîtrisé, attitude détendue, élocution facile et beaucoup de chance. Mention très bien de chacun des trois membres du jury. Merci docteur de Bousingen !

Après coup, je mesure que j'aurais pu et même dû soutenir ma thèse en langue anglaise….

* * *

Décembre 1967. Dernier stage de six semaines, en binôme avec Thiot, chez KLM, aéroport de Schipol à Amsterdam. Objectif précis fixé par le sous-directeur Henri Macé : organisation de la direction technique de KLM, et comparaison du coût de grand entretien entre flottes avions Douglas DC8/Boeing 707.

Séjour dans un hôtel très convenable à Amstelveen. Nous sommes, à dix minutes de route de la zone industrielle de KLM-Schipol et à vingt-cinq minutes du centre de la capitale.

Transport matin et soir par navette de KLM. Accueil sobre mais sympathique. Conversations faciles en anglais à tous les niveaux. Difficulté cependant majeure avec les documents écrits en néerlandais. Heureusement, beaucoup de hollandais parlent le français. Quatre semaines sont passées à connaitre l'organisation et découvrir les services et quinze jours consacrés à l'étude comparative demandée. Seule interruption à midi, à la moderne cantine, durant laquelle nos hôtes déjeunent d'un sandwich tandis que deux français, habitués du repas complet s'attardent un peu à table et dévorent les poissons grillés !

Durant le week-end de la première semaine, découverte de la très belle Amsterdam. Marche agréable, le soir, le long des maisons aux rideaux non tirés laissant, même en hiver, apercevoir de chauds et douillets intérieurs, emplis de bibelots, tant prisés des néerlandais. Thiot et moi, restons cependant certains soirs à Amstelveen, et fréquentons alors le Molen de Dikkert, vieux moulin à vent, aménagé en cosy bar-restaurant. Ici que nous échangeons sur le déroulement de notre stage et sur les éléments du rapport à remettre à notre retour.

Selon le jour et les moyens, économiques dîners avec les *uitmijsters-three eggs* (sandwiches locaux), côte de bœuf et beaujolais nouveau, au Bistrot La Forge, Et le soir, petit séjour au cabaret le Blue Note : là, avec une bière ou un whisky payés un prix raisonnable on passe une excellente soirée, sans être harcelé par un serveur ou une entraîneuse.

Nous aurons également le plaisir d'être invités à dîner dans la coquette maison du mentor de notre stage. Occasion lors d'un agréable et substantiel repas, débuté à dix-huit heures, de connaître les usages hollandais, et le sens de l'humour qui conduit à cligner de l'œil et non à rire aux éclats.

Même, en cette période d'hiver, Amsterdam — cité des marchands et des navigateurs, bâtie sur une forêt de pilotis (troncs d'arbres et pieux en béton), avec ses canaux et plus de trois milles maisons, tours, et entrepôts très bien entretenus et conservés depuis le dix-septième siècle — est une capitale hospitalière, animée et charmante, qui participe, également, de la courageuse et dynamique Hollande — des digues, des polders… du flying Dutchman et des bicyclettes — et sourit, tout à la fois moderne et attachée au passé. Que ce soient les balades le long du Singel — parcours généreusement fleuri, en été, que je renouvellerai en compagnie de mon épouse — à partir de Muntplein, vers Dam square, le Palais Royal et la New church, un déambulé dans Leidsplein, ou bien une visite au Rijksmuseum, tout ici respire d'un charme à la fois vivant et poétique.

Et que dire de ce petit piano bar, découvert accidentellement, ou certains rescapés des rafles nazies — qui comme Anne Franck, ont vécues enfermées ensemble pendant la guerre — se retrouvent le samedi soir, et célèbrent dans l'affection et la ferveur, en chansons le plus souvent françaises, leur joie d'avoir échappé à l'holocauste. Très aimablement accueilli, je viendrai plusieurs fois chanter avec eux quelques succès nationaux.

* * *

Dernière semaine. Thiot a choisi de revenir de France avec sa voiture. Le rapport de stage est toujours en suspens… Il se trouve que j'ai le plan et le texte en tête, et que suis en mesure de le rédiger, mais l'idée d'écrire plus de vingt pages me rebute. La solution ou plutôt le deal va être trouvé mercredi soir en buvant une Heineken face au piano très *jazzy* du Molen de Dikkert.

Au-delà de l'organisation de KLM, devant faire l'objet d'un résumé court et précis, avec un schéma prévu en annexe du rapport, le texte que l'on doit rédiger, étant de contenu technique principalement avion — ma formation de base, alors que celle de Thiot est motoriste — et la comparaison entre le DC 8 qu'aucun de nous connait et le B 707 que je connais très bien, je suggère à mon jumeau de nous atteler au travail, le lendemain jeudi soir, et lui propose de rédiger, sous ma dictée, et son contrôle. Affaire conclue ! Jeudi, en fin de journée, nous disons au revoir à nos hôtes de KLM.

A vingt-deux heures, dans la chambre de Thiot, nous sommes prêts. J'ai rédigé le sommaire en double exemplaire et à cheval sur une chaise, je commence à dicter. Moyennant une tasse de café chaque heure, le rapport — mieux écrit que je ne l'aurais fait — est mis au propre et terminé vers cinq heures du matin. Sommeil jusqu'à midi tapant, respecté par notre hôtelier. Libération des chambres, comme convenu à quatorze heures. Déjeuner tardif à l'aéroport. A seize heures, Thiot repart seul en voiture vers Paris.

Le fameux et bien connu duty-free de l'aéroport de Schipol capte, comme à chaque occasion, toute mon attention. Et ce vendredi, compte tenu d'un embarquement prévu à dix-huit heures trente, je dispose de plus de deux heures en zone de chalandise. Je m'attarde auprès de toutes les boutiques. Et une fois de plus, en quantités autorisées, le retour s'effectue, avec bouteille de whisky, cartouches de cigarettes, boites de petits et gros cigares, coffret de délicieuses anguilles fumées… le tout empilé dans le voyant sac jaune aux inscriptions rouges et noires bien connues de cet aéroport. Lors du vol de retour, assis en première classe, autorisée par un ordre de mission, avec l'opportunité d'un repas de qualité, ce soir-là, à bord de la Caravelle, je suis installé à côté du chanteur Claude Nougaro, lequel, aimablement, positionne sa célèbre contrebasse contre la cloison avant de l'appareil. Durant le vol, nous échangeons, en souriant, quelques politesses et je contrains difficilement ma furieuse envie de converser avec lui, afin de ne pas éventuellement déranger, en ma qualité de passager compagnie, ce talentueux client VIP.

* * *

Avec la mi-mars mil neuf cent soixante- huit, la fin de ce cycle de formation arrive et nous sommes tous, fébriles, dans l'attente de nos résultats. Une assemblée — réunissant l'ensemble des professeurs, répétiteurs, permanents, et dirigeants du Centre — est chargée, pour chacun d'entre nous, d'exploiter l'ensemble des prestations et résultats et de porter une appréciation finale sur le niveau de connaissances acquis (cours théoriques, cours techniques, culture), mais aussi aptitudes à la communication (capacité d'élocution, qualité et précision du langage) et au commandement et, en finale, sur l'orientation souhaitable (commandement et/ou études). En plus du diplôme provisoire d'ingénieur de production[48], chaque sortant reçoit une fiche d'appréciation personnelle, dont double sera remis à notre employeur.

Cette réunion terminée, Madame Saur, efficace et bienveillante professeur d'anglais s'attarde auprès de quelques-uns d'entre-nous et rassure en souriant les inquiets. Je reste quelques instants de plus avec elle et lui demande ce qu'aurait apporté ou non, le fait de soutenir ma thèse en langue anglaise. Madame Saur me répond simplement que j'aurais dû le faire sans demander d'avis à personne. J'exprime alors des regrets, que mon interlocutrice balaie :

« C'est fait. N'ayez pas de regrets. De toute façon, sachez que pour trois d'entre vous, le conseil des études a jugé que vous aviez les aptitudes à faire une grande école d'ingénieurs… sauf, bien sûr, Polytechnique… Allez, je me sauve, et gardez cela pour vous. »

Heureuse surprise, dont j'obtiendrai confirmation auprès d'Alain Bosquet, directeur-adjoint du CÉSI, durant la festive soirée organisée par la promotion, dont, assisté par deux compères, j'assurerai l'animation.

Ça y est ! J'ai les deux documents ente les mains, et ressens beaucoup d'émotion. La fiche de sortie est très satisfaisante — qui mentionne une aptitude très bonne pour les études et une aptitude à cheval B/TB pour les postes de commandement — et les favorables appréciations liées, me

[48] A Air France, pour un certain nombre de responsables diplômés des grandes écoles, dont en particulier Jacques Scherer, le titre d'ingénieur de production correspondait à la tenue d'un poste de chef d'atelier, chef de service préparation, de subdivision, tous postes ingrats et non gratifiants que les ingénieurs de grandes écoles n'envisagent plus d'occuper... Pour ma part, j'ai toujours refusé cette limitation de fait. Le CÉSI était alors en attente de validation, par l'Éducation Nationale, du titre général d'ingénieur au lieu de celui, plus restrictif, d'ingénieur de production. Le diplôme d'ingénieur nous parviendra un mois après la sortie du CÉSI.

conviennent. Tout ce travail, tous ces efforts, toutes ces soirées, ces samedis et dimanches passés à étudier, et enfin ce résultat, dont le mérite revient, aussi à mon épouse qui a courageusement et avec confiance, accompagnée toutes ces années.

J'aimerais m'ouvrir à quelqu'un des sentiments qui me parcourent. Dans ma famille, je ne le peux. Quant à mon épouse, elle ne s'émotionne jamais de ma réussite et sa sagesse, toujours égale, alliée à la grande confiance qu'elle me porte, me laissent penser qu'elle trouve ma réussite normale, qu'après tout, il n'y a pas là de quoi fouetter un chat et qu'il convient de rester modeste. Seul mon beau-père, ancien apprenti et professionnel de haut niveau, à qui ultérieurement je montre la fiche et le diplôme me donnera une ferme poignée de mains et me dira sobrement que c'est bien. Et la courte déclaration de *Riton les gros bahuts*[49)] me fera très plaisir.

* * *

Sur le plan de l'organisation et de l'animation, la soirée de la promotion fût un succès. Tous les autres groupes (décoration de la salle, sonorisation, orchestre, accueil, et restauration) avaient tout à fait bien rempli leurs missions. De vingt-deux heures à cinq heures du matin, avec la complicité de trois copains du groupe, j'animai une soirée faite de gags et de scènes et chansons satiriques, entrecoupée de danse, avec, à minuit, tirage d'une loterie qui permit à défunt Bernard Ménard (CÉSI 1965/1967) de gagner et de déguster avec l'assistance, dix kilos d'un boudin noir de qualité accompagné de six pots de moutarde.

Durant cette mémorable soirée, sans bien nous en rendre compte, tant l'excitation était grande, à six personnes, nous avons bu neuf bouteilles d'un champagne brut extrêmement agréable.

La sanction est intervenue un peu avant sept heures du matin, alors qu'avec mon épouse, éméché mais toujours en forme, je m’installai au volant de ma DS 19. Après avoir démarré, j'allume les phares et sent soudain la voiture qui semble tourner sur elle-même. Encore quelques secondes et je m'écroule. C'est Thiot qui conduira mon véhicule de Boulogne jusqu'à Choisy -le-Roi.

* * *

C'est magnifique d'être jeune ! Trois heures de sommeil et, à midi, je rejoins Gondré (CIV 1949/1862 dorénavant Officier Mécanicien Navigant) à l'aérogare Sud d'Orly, afin de parler de nos futures vacances familiales en Italie. Et lundi je vais retrouver la zone industrielle de l'aéroport pour prendre mon travail au Département Méthodes et Moyens de Production de la direction du Matériel, avec pour chef direct Loviny.

* * *

[49] C'est ainsi, qu'en plaisantant, un soir à la table de mes beaux-parents, j'avais baptisé mon beau père Henri, mécanicien, ferronnier, transporteur routier, et au total professionnel de haut niveau qui, courageusement entreprenait et réussissait tous les travaux d'entretien concernant les deux gros véhicules qu'il possédait.

Département Méthodes et Moyens de production.

Orly-nord (avril 1968/mais 1974).

Ce département, rattaché directement au Directeur du Matériel, est chargé de l'établissement de toutes les procédures générales, études — fonctionnelles, économiques, techniques — et spécifications d'études, intéressant les moyens de production industriels, et de la réalisation, du contrôle et de la gestion des investissements des unités de production. Le département (DM.UM) est placé sous le commandement de Maurice Locar (ENSAM), ingénieur-en-chef hors classe qui anime deux services :

- un Service Méthodes (DM.UN), chargé des procédures de gestion de la production, de l'expression des besoins — surfaces et implantation des activités, équipements des hangars et ateliers — de l'ensemble des études fonctionnelles et appréciations économiques intéressant les moyens industriels principaux et les gros investissements de toutes les unités.
  Chef de service : Jean Loviny Ingénieur-en chef (Sup'elec.)
- un Service Équipement industriel (DM.UO), chargé des études techniques intéressant les moyens industriels et outillages (matériels immobilisés et spécifiques, et seule validation des outillages standards) des unités de production — à l'exclusion des installations fixes (relevant d'un Département Installations fixes, DG-IK, appartenant à une direction, regroupant, au siège de Maine/Montparnasse, Informatique et Installations fixes) — et des réalisation, contrôle et gestion des investissements de tous les organismes de la Direction du Matériel.
  Chef de service : Guy Thiriet, Inspecteur-en-chef (technicien supérieur issu du rang)

Début avril 1968, je prends mes fonctions d'ingénieur, au service Méthodes du département. L'ouverture à l'exploitation du futur aéroport de Roissy Charles de Gaulle (Roissy-CDG), est prévue six ans plus tard (mars 1974) ; le démarrage des activités de la zone industrielle devant intervenir fin septembre de la même année. Au titre Direction du Matériel, le département est pleinement engagé sur cet objectif principal.

Maurice Locar — petit homme rond, personnage dynamique, ouvert, généreux, à l'esprit vif et jovial — accueille avec attention et chaleur humaine à tous les nouveaux arrivants dans son service. Il est réputé être un partisan de la formation du CÉSI, et montre une considération véritable pour les agents ayant suivi cette voie.

Guy Thiriet, ancien élève d'École Nationale Professionnelle, est un cadre supérieur de valeur. Doué d'une grande puissance de travail, ayant une large expérience industrielle, et possédant une connaissance complète de l'équipement industriel de la zone d'entretien d'Orly, il partage, avec bonhomie et générosité, son savoir et son expérience avec ses interlocuteurs. Au titre de ses responsabilités, il est en relation, depuis plusieurs années, avec Aéroports de Paris.

Jean Loviny — qui fût un chef de travaux, attentionné, fin et efficace s'agissant de la conduite de mon mémoire d'études (mention « très bien » obtenue après soutenance) — est un homme affable, prudent, souvent fin stratège, pas toujours très clair dans son expression verbale, mais toujours économe de sa dépense. Au cours des études effectuées, il surveille attentivement la qualité des relations établies entre ses agents et l'ensemble des interlocuteurs de production. C'est un militant et délégué CGC dont la carrière et, particulièrement l'accès ultérieur au poste d'ingénieur-en-chef hors classe, devra beaucoup à un savant opportunisme syndical.

Très rapidement, il me confie les études suivantes :

1. concernant la zone industrielle d'Orly,
   - les spécifications d'études concernant le hangar N8 destiné, dès octobre 1974, à la seconde chaîne de Grand Entretien des appareils B-747 du groupe Atlas, (groupe de coopération

technique, créé le 14 mars 1969, regroupant les compagnies Air France /AF, Alitalia /AZ, Lufthansa /LH, Ibéria /IB, et Sabena /SN),

- l'étude (horizon 1980), des besoins en surfaces des activités ancillaires au grand entretien des avions, savoir les activités de peinture, menuiserie et plasturgie et leur réimplantation dans un bâtiment annexe au hangar N8, et de l'activité de chaudronnerie et la réimplantation de ses surfaces dans le Bâtiment en travées.

2. concernant la future zone industrielle de Roissy (ouverture prévue mars 1974 s'agissant des activités transférées du Centre de révision de Courbevoie
   - le Hangar H1 (cellules 1 et 2), abri, au départ, de l'ensemble des (B 747, B 707, B 727), et l'importante annexe abritant au rez-de-chaussée les magasins et bureaux de l'activité de « petit entretien » et au premier étage l'activité « aménagement commercial », puis de la cellule 3 du H1 (dimensions identiques aux deux autres cellules du fait du parti de construction choisi).
   - le bâtiment de l'activité « révision roues et pneus »,
   - le développement de l'activité lavage des avions niveau 1980 et l'aire de lavage,
   - l'installation en zone d'entretien d'une station de reprise et d'avitaillement carburant[50]
   - l'appréciation économique touchant les principaux investissements d'équipement industriel.

Ces études importantes, effectuées au bénéfice de plusieurs activités, vont me conduire à avoir des échanges nombreux avec chaque unité concernée et, pour les hangars, à devoir traiter avec le Département des Installations Fixes installé, au siège de la Compagnie, tour Montparnasse, ainsi qu'avec Aéroports de Paris et à travailler, souvent, en liaison, voire en complicité, avec Guy Thiriet. L'ensemble de mes notes de travail et courriers divers, contrôlés par mon chef direct, sont signées du Chef de département.

Jean Loviny — alias Jeannot Lapin pour les agents de son service — gouverne son effectif de façon non autoritaire, demeure ouvert à toute discussion, se montre particulièrement attentif aux risques d'élargissement des sujets et, à juste titre, très soucieux des coûts très élevés de certains investissements. Pour s'exprimer, il utilise nombre de formules bien à lui, lesquelles intégrant, tout à la fois, sa culture technocratique et ses réactions émotionnelles, interpellent son auditoire. Parfois agacé par les réserves de son interlocuteur, il l'invite, soudainement, à ne pas sombrer dans le formalisme. Pris de court ou en retard sur un sujet, il avoue, en riant, et comme pour s'excuser être débordé et ne plus maîtriser le système.

Il lui arrive également, de réagir curieusement concernant un mot ou la conclusion d'une note. Témoin cette anecdote concernant une étude au sujet de laquelle, au niveau de ma conclusion, je précise le rôle et les responsabilités des différents services concernés d'un organisme, lors de l'exécution d'une procédure. Soudain, semblant irrité par l'emploi du mot « responsabilité » utilisé dans cette note, il m'en fait, durant cinq minutes, une véritable pendule. Mi interloqué, mi amusé, mais ouvert à remplacer ce terme, je lui propose de simplement de fixer les rôles. En réponse, il me demande carrément de publier cette note sans mentionner les conclusions. Je lui communique mes réserves, mais j'ajoute que je vais suivre sa consigne. Satisfait, il me confirme aussitôt que mon étude lui donne entièrement satisfaction. En conséquence, je détache la dernière page de ma note de travail (conclusion d'une vingtaine de lignes) et donne le document à frapper.

L'usage veut que la secrétaire soumette le document frappé, accompagné du document écrit du rédacteur, à la signature du chef de département. Deux jours après, dix heures du matin, Maurice Locar, surgit dans le bureau, au complet :

« *Dites donc, Manigault, on ne vous a pas appris à rédiger une conclusion, au CÉSI... ?* »

[50] Une station de reprise et d'avitaillement carburant, en zone industrielle d'entretien, intéresse la vidange des appareils arrivant de courrier et entrant en grand entretien, et le plein carburant en sortie d'immobilisation de grand entretien afin d'exécuter les essais moteurs avant livraison de l'appareil à l'exploitation. La justification économique d'une telle installation procède de l'économie faite de la prestation, facturée au litre de carburant mouvementé, des pétroliers.

Immédiate, ma réponse fuse :

« *Monsieur Locar, au CÉSI, si, mais peut-être pas à Sup'elec... tenez SVP, ma conclusion...* »

Le père Locar, pige immédiatement et, mon texte en main, fonce chez Jeannot Lapin :

« *Dites donc, mon vieux...* »

Dans le quart d'heure suivant, Loviny réapparaît dans le bureau :

« *Vous avez une minute, Manigault... Locar voudrait qu'on remette notre conclusion... Vous connaissez Monsieur Locar.....! Il insiste, alors on y va...* ».

Dans un autre ordre d'idée — et, certainement très désireux de connaître mon opinion — il m'interroge un jour sur le niveau de culture des ingénieurs en provenance du CÉSI. À titre très personnel, ayant lu l'interview des deux premiers candidats Air France dans le journal France Aviation et sachant les commentaires très paternalistes qui avaient cours à ce sujet, je lui fais deux remarques précises — la seconde très caustique — que je complète par une proposition sans équivoque :

« *Concernant la culture des ingénieurs issus du CÉSI, je souhaiterais d'abord vous demander de ne pas généraliser... Ensuite, s'agissant du niveau de culture des personnes envoyées au CÉSI, je rechercherais en premier lieu les noms des cadres supérieurs qui ont proposé ces candidatures, et en second lieu je m'inquiéterais de savoir sur quelles bases écrites elles ont été confirmées...* »

« *Par ailleurs, en ce qui me concerne, je suis à votre éventuelle disposition pour organiser et subir un test, en même temps que deux ingénieurs grandes écoles de mon choix. Je propose que ce test comporte cinq domaines dont deux proposés par chaque candidat au test* ».

Petit rire saccadé de Jeannot Lapin qui esquive :

« C*e serait intéressant... notez que je ne pensais pas à vous en évoquant le point de départ...* »

Alors qu'à mon nouveau poste, après avoir été bien reçu par ma hiérarchie, je débute avec mes nouvelles et intéressantes activités, soudainement, ce qu'on appellera par euphémisme les événements de mai 68[51,] viennent perturber l'entreprise et ébranler la société française.

Après les barricades et les émeutes du quartier latin, les syndicats — quelque peu dépassés par les évènements et, comme les partis politiques soucieux de manifester leur présence — déclenchent les premières grèves. Rapidement les cadres de la Direction du Matériel sont mobilisés pour effectuer les visites journalières et les check-lists de départ, à l'escale d'Orly. En piste, c'est alors la possibilité de côtoyer Kientz et Peltier, alors respectivement chef de la division avions de l'escale et chef du Centre de la Région Parisienne. C'est l'occasion de faire les visites pré-vol avec quelques

[51] Par ses différents aspects :

- universitaire avec cette révolte débutée dans le bidonville estudiantin de Nanterre puis violemment exprimée à Paris au Quartier Latin suivie d'une allocution sans effet du général De Gaulle annonçant la tenue d'un référendum sur la « rénovation universitaire, sociale et économique »,
- social avec les grèves sauvages (Sud-Aviation Nantes dont le directeur est séquestré, les différent sites de Renault au départ) qui paralyseront le pays avec sept millions de grévistes, et ne seront qu' ultérieurement encadrées par les syndicats,
- politique ensuite avec les négociations de Grenelle ou Pompidou et les syndicats tentent de maîtriser l'avenir en ouvrant une négociation sociale, suite à laquelle les syndicats obtiennent une augmentation générale des salaires de 10% et une revalorisation de 35% du SMIG.
- politique enfin, avec un mouvement politique dépourvu d'unité (surenchère des nombreux groupuscules gauchistes, méfiance et hostilité du parti communiste en concurrence avec la Fédération de la Gauche Démocrate et Sociale de Mitterrand, qui se proclame candidat à la présidence de la République), et finalement la manifestation au soir du 30 mai qui rassemble près de 500.000 personnes et marque le retournement d'une opinion inquiète et lasse, qui à défaut d'alternative claire, demande le retour à l'ordre, l'explosion de Mai 1968 a profondément ébranlé la société française par une remise en cause de ses valeurs traditionnelles, révélant une insoupçonnée crise de civilisation. La libération de la parole et de la sexualité, les slogans audacieux (et stupides) — jouissez sans entraves, il est interdit d'interdire — contrastent avec la politisation du mouvement, ses discours d'inspiration léniniste et ses défilés au son de l'internationale.

copains devenus mécaniciens navigants, et de vérifier les débattements de gouvernes et la mise en route des moteurs avec mon « vieux » copain Gérard Monnier déjà « cocher » sur B 707. Après une dizaine de jours, le mouvement s'élargit. Puis une grève générale, — lancée par des syndicats désirant retrouver rôle et influence — déclenchée chez Air France, Aéroport de Paris et à la DGAC, met fin à l'activité aéroportuaire. Les pistes et zones de trafic d'Orly sud, deviennent silencieuses et désertes. Les assemblées générales se multiplient à Orly, Toulouse Montaudran ainsi qu'à Maine Montparnasse. Chaque jour, à l'hôtel Hilton d'Orly, un point de la situation est délivré par les représentants de la voie apaisée (Jean Bavoux, y prend une part active) et font tout pour remettre un peu de clarté et d'assurance à une assemblée d'agents de maîtrise et de cadres très attentifs, et soucieux du devenir de la Compagnie, mais quelquefois désorientés ou démoralisés.

Période assez trouble, durant laquelle un défoulement, aux pulsions parfois agressives, et un prurit sociétal, nés des inquiétudes estudiantines (débouchés, risque de chômage y compris désormais pour les héritiers des classes dirigeantes) surgies au sein des trente glorieuses — accompagnées et nourries par l'activisme gauchiste, les attitudes et calculs opportunistes de beaucoup, les revendications de tous bords, et simultanément, de la surprise, de la sidération puis de l'attentisme d'un grand nombre — finiront par s'estomper, pour faire place à une négociation sociale au contenu plus traditionnel.

Puis, progressivement, comme après une maladie suivie d'une longue convalescence, le travail reprend, au soulagement quasi général, avec la satisfaction d'une augmentation de salaire pour chacun et avec la nouvelle d'une curieuse et bien française spécificité : le paiement, pour tous, (dans les grandes entreprises) des jours de grève. C'est sur ces bases, très domestiques, que prit fin, un mois de mai 1968[52].

* * *

Le 30 septembre 1968, Thiot et moi, (CÉSI 66/68), conviés par la direction du Personnel (DP), débutons, au siège, à Maine Montparnasse, le stage, (durée 2 semaines) titré « jeunes cadres 1968 » de la compagnie Air France. Toutes les grandes écoles sont représentées. Le groupe de quatorze personnes comprend entre autres deux polytechniciens, et, en auditeurs libres deux énarques, dont un certain monsieur Ghuysen qui, en 1991, sera nommé Directeur Général Affaires sociales de notre compagnie.

Le stage — rigoureusement dirigé par Claude Rossignol, Inspecteur-en-chef, chef du service Formation — est animé par plusieurs cadres de la DP.

L'un d'eux, certainement convaincu de l'immuabilité des situations, est chargé d'un exposé sur l'entretien des avions. Parfaitement serein, il déroule son texte en indiquant les potentiels des avions en vigueur en 1956, soit douze ans plus tôt. Je prends la liberté de lui faire remarquer son erreur et le fait que la qualité de l'entretien a pour objet de rechercher les augmentations de potentiel des machines. Imperturbables le petit monsieur indique au groupe que cela ne change rien au contenu de l'exposé.

Le samedi cinq octobre je dois assister à l'enterrement de ma chère grand-mère décédée le premier du mois. Après avoir informé le responsable du stage, je m'absente le vendredi quatre après-midi. À

[52] Mai 1968 constitue cependant un mouvement culturel et social de type nouveau, contestant la société de consommation et l'idéologie productiviste en dehors des partis et des syndicats. La primauté donnée à l'individu relie tous les aspects de ce mouvement, dont les retombées seront multiples : loi Edgar Faure sur la participation dans les universités, loi sur les sections syndicales d'entreprise qui ouvre la voie à une lente transformation des relations salariales, mouvements féministes, écologistes. Sur le plan politique, la crise de mai 1968 anéantit l'autorité du Général de Gaulle, entraîne successivement le renouveau du PS et ultérieurement le programme commun de 1974. La victoire de Mitterrand en 1981, en apparaît comme l'écho lointain. Accoucheuse de nouveaux comportements, elle a donc contribué, moyennant une très longue « chienlit » et, à défaut de révolution, à la modernisation d'une société française dépassée, à l'intérieur de laquelle les opportunistes de toutes origines ont su rapidement retrouver la place qui leur revenait *de droit*.

la reprise, le lundi matin, monsieur Rossignol, face au groupe réuni, m'apprends qu'en mon absence, les participants, unanimes, m'ont désigné pour faire, le lendemain mardi, un exposé d'une heure concernant les perspectives de l'informatique.

Encore à la peine du deuil de celle qui remplaça, avec tant de dévouement, ma mère bien trop tôt décédée, et observant le peu de temps qui m'est offert — choqué de l'attitude du groupe, et par ailleurs, paniqué par fait de l'extrême minceur de mes connaissances dans le domaine en question — j'encaisse le coup sans protester. Dans le pire des cas, je me réserve de provoquer le groupe, en délivrant, demain matin à chacun, une chemise papier avec une feuille blanche à l'intérieur.

Cependant, en fin d'après-midi, ayant révisée ma position, à peine sorti du parking en sous-sol de Maine, calme, je stationne mon véhicule et, appelant le secours de la Providence, me dirige à la recherche d'un kiosque à journaux ou d'une librairie.

« *Vous n'auriez pas une revue récente sur l'informatique...* ».

Le kiosquier me dévisage comme si j'étais ministre et cherche dans les périodiques...

« *Ah, ben tenez, y a ça qui vient juste d'arriver.* ».

Superbe, récente et très coûteuse revue, qui titre sur l'avenir de l'informatique. Je feuillette et conclus qu'il y a de quoi rédiger un bon sommaire. J'achète.

Encore une soirée de fichue. Méthode habituelle. À une heure du matin, sommaire, notes, traductions des nombreux termes américains, tout est prêt. Sauf que je suis loin de posséder le sujet, donc il me faut apprendre certaines phrases par cœur et préparer des réponses.

Le lendemain matin devant un groupe — qui donne l'impression de s'intéresser à un exposé conduit avec une conviction égale à mon ignorance, mais que je soupçonne d'être en mesure de porter une rapide et savante contradiction — je pousse le jeu jusqu'à donner un ton paisible et assuré à mon propos, à le nuancer d'observations, toutes déclinées dans une langue de bois digne d'un second couteau de parti politique. Puis, respectueusement pour les auteurs, avec le ton compassé de quelqu'un qui ne fréquente qu'un certain niveau, je cite avec ostentation, mes précieuses sources. Enfin, je présente mes excuses pour la modestie de mes connaissances.

Rossignol me félicite pour la clarté de mon exposé. Les deux énarques — qui ont assisté au grand oral d'un défavorisé — m'observent en souriant. Mon numéro d'équilibriste est terminé. *The whole world is a stage*. Je rejoins ma place et pense à ma regrettée grand-mère Hélène.

Pour chacun des membres du groupe, le dernier jour du stage est l'occasion d'une très agréable surprise. En sus de la quinzaine écoulée — principalement destinée à connaître les missions et activités des différentes directions de la Compagnie, et favoriser les liens futurs entre cadres, qui ont vocation à occuper des postes « supérieurs » dans ces directions — la formation des participants est étendue à une expérience d'une semaine, dans l'une des nombreuses escales du réseau Air France.

Proposition alléchante, vu le dépaysement (déjà apprécié avec nos déplacements à Glasgow et à Amsterdam), mais surtout par la diversité des tâches et, parfois, la singularité des situations rencontrées et traitées par les chefs d'escale et leurs agents.

Claude Rossignol précise que Thiot et moi, également concernés, seront prévenus, en temps utile, directement par lui, par un coup de téléphone. Ce court stage aura lieu, pour les uns dès cet automne et pour les autres à partir du printemps prochain.

Cinq mois passent sans que notre hiérarchie ou nous, ne reçoive une quelconque information sur le sujet. Bien sûr, nous savions qu'un certain nombre des participants au stage « jeunes cadres » avaient effectué le déplacement en escale, mais nous avions admis d'être servis les derniers et ne

ressentions pas de véritable inquiétude. Par ailleurs nous étions, l'un et l'autre déjà bien engagés dans notre travail.

Durant mars, le chant de Rossignol, décidément homme de parole, nous parvint à nouveau, précis et agréable, via un appel téléphonique à chacun :

« *Prenez vos dispositions dans votre travail et tenez-vous prêt, votre stage va avoir lieu courant avril…* »

Satisfaits de cette agréable information, quelque peu émoustillé à l'idée de découvrir le travail en escale et, à cette occasion, de faire connaissance avec la direction du Transport, surpris, mais sans plus, de constater que tout cela se passe par téléphone, eu égard à la proximité du stage, par courtoisie, nous informons notre hiérarchie.

Que s'est-il ensuite passé ? Le plus probable, c'est qu'au niveau état-major, le fait d'offrir ce stage à deux ingénieurs CÉSI, destinés à priori à ne servir que la seule direction du Matériel, de leur faire goûter un changement d'herbage éventuellement susceptible de leur donner des idées intéressant leurs carrières, ait été, plutôt mal reçu. Cette situation ne faisait qu'anticiper ce que je constaterai ultérieurement avec un poste offert à la direction des Installations fixes.

* * *

Avec le même objectif d'utilisation que la cellule nord du hangar N7 (GV B 747), le hangar N8 d'Orly, fait l'objet d'une structure à portiques de mêmes dimensions que les cellules du N7, et d'une définition plus économique sur le plan de l'équipement industriel et concernant le revêtement de sol[53]. Les très coûteuses trappes en sol — permettant à la fois le démontage, l'évacuation par une galerie et le remontage des trois trains d'atterrissage, sans que soit nécessaire la mise sur vérins de l'avion — dépense injustifiable sur le plan économique, ne sont pas reproduites. Le circuit pneumatique de transport des documents et/ou des pièces, qui au niveau du N7, avait fait l'objet de trop d'utilisations douteuses, n'est pas reconduit.

Concernant l'étude d'implantation des activités des ateliers généraux je bénéficie du concours expérimenté du contremaître Robert Percepied, dont l'expérience se révèle très précieuse, principalement, s'agissant de la plasturgie. Dans ces conditions, le plan d'implantation des activités en annexe du hangar N8, reçoit rapidement l'aval de la division concernée

La prise en compte, à l'horizon 1980, des travaux structuraux intéressant les gros éléments révisables du B 747 — volets d'intrados, gouvernes d'ailerons, de direction, de profondeur, spoilers, entrées d'air des réacteurs.... — l'établissement des charges de travail et des besoins en surfaces concernant l'activité de chaudronnerie, s'avère plus délicat.

La division des Ateliers Généraux a, par note succincte, exprimée ses besoins auprès du chef de département. La note, rédigée par Bernard Michoux — première promotion d'ingénieurs CÉSI — signée par le Chef de division Edmond Cantal — futur sous-directeur du matériel, puis directeur du personnel et enfin, directeur général-adjoint affaires techniques — véritable devis de plombier, concluant que les charges de travail et les surfaces existantes pour le B 707, doivent être multipliées par trois pour le B 747, fait bondir Locar et Loviny, qui après s'être offusqué et gaussé de cette demande, déboulent ensemble devant mon bureau. Je suis immédiatement chargé de définir les coefficients d'extrapolation de ces charges et surfaces.

Après quelques jours de réflexion et contacts avec des copains chaudronniers, je retiens que les charges de travail (tôle, rivets, ferrures) sont en principal, reliées au poids de la matière donc au

[53] Les coûteux pavés antidérapages, nécessaires à la cellule Sud du hangar N7 prévue pour laver, décaper et peindre les avions, seront remplacés, idem dans le hangar H1 de Roissy, par un béton avec une couche superficielle de granulés de quartz (solution retenue par Air Canada pour ses hangars), formule à l'origine d'une moindre dépense de 500.000 de francs.

poids des éléments. Quant aux surfaces nécessaires (manutention et travail en atelier), elles dépendent — sauf cas particulier (outillages de maintien par exemple) — de la seule évolution dimensionnelle des éléments. J'effectue donc une comparaison très détaillée entre B 747 et B 707 concernant les poids, dimensions, et surfaces de tous les éléments passant en atelier.

Ce long et patient travail de bénédictin débouche alors sur un coefficient d'évolution de 1,38 pour les charges de travail et sur un coefficient de 1,53 pour les surfaces de travail. Pour tenir compte des impondérables et des possibles marges d'erreur, j'établis mes propositions à 1,5 pour les charges de travail et à 1,6 pour les besoins en surfaces. Un peu inquiet de l'accueil divisionnaire concernant mes conclusions, je rédige alors une note de travail en conséquence.

Une semaine plus tard, Edmond Cantal venu parler avec Maurice Locar, fait un détour par mon bureau et me fait part de ses félicitations concernant ma note. Quant à Bernard Michoux, personne que je connaissais à peine, qui se voulait un peu trop chef de meute des CÉSI et qui, dès mon arrivée dans le service méthodes, s'était autorisé à venir faire régulièrement, à haute voix et à mon égard, certains commentaires, aussi inattendus que provocants — ce n'est pas parce que on est bon en maths ou qu'on a brillé à la soutenance de son mémoire... qu'on fait forcément un bon ingénieur… — je ne suis pas mécontent de lui avoir rivé son clou.

* * *

Le dimensionnement au sol des deux cellules du hangar H1 de de Roissy, et la largeur de l'annexe séparant ces cellules doivent :

- répondre aux besoins immédiats et à terme de la flotte B 747 et, à ce titre, privilégier deux places arrières (position axiale *queue in*), avec une plate-forme, de niveau 5 m, permettant le dégagement des fauteuils de cabine et leur transfert à même niveau vers la surface en annexe.

Cette annexe, qui observe une largeur 33 mètres (dimension établie de façon à permettre le traitement en chaine des nombreux fauteuils triplaces de la classe économique), accessible de chaque côté, a été aménagée pour le traiter tous les équipements commerciaux.

- permettre simultanément l'exécution des visites T2 plus quart de visite bloc, transit 1 et 2, et de certaines visites journalières (celles nécessitant un abri), au bénéfice des flottes B 707 et B 727 basés à Roissy (soit environ 70 % des B 707 et 50% des B 727).

Pour déterminer profondeur et largeur des cellules, de nombreuses simulations d'occupation du hangar (utilisant les positions biaises en avant des cellules), sont réalisées et soumises à un examen critique, effectué en commun, par l'équipe DM (Locar, Loviny, Thiriet, Manigault) et par le Département des Installations Fixes (Maurice Gruson, Jean Gatefait, Robert Plantrose). Échanges très utiles, durant lesquels Gruson, se faisant, avec autant d'ingénuité feinte que de talent, l'avocat du diable, nous oblige à nous poser le maximum de questions techniques et économiques.

La couverture des trois poutres roulantes prévues, toutes à capacité d'une charge utile de 7500 daN, (7,6 tonnes, charge utile nécessaire au remplacement des réacteurs du Boeing 747 et de l'Airbus A 300), doit répondre à la possibilité de pouvoir changer les réacteurs et les éléments de voilure de tous types d'appareils, en quelconque position dans le hangar. L'installation de deux passerelles télescopiques, au-dessus des plates-formes arrière des cellules a pour objet de permettre, simultanément, l'accès, à tous niveaux, de la dérive de direction d'une hauteur de 18,53 m) et du plan fixe vertical de deux appareils B 747, et idem concernant l'A 300.

Les trajets des caniveaux d'évacuation des écoulements potentiels — eau, et mousse des multiples sprinklers (système de détecteurs et extincteurs de la protection contre l'incendie installés en plafond de hangar), écoulements éventuels de carburant ou de liquide des circuits hydrauliques, éventuels effluents résultant d'un exceptionnel lavage avion — sont déterminés en fonction des

positions possibles des avions. Les trappes de distribution, en sol, des fluides (électricité, air comprimé, eau) sont prévues de façon à couvrir au plus près les positions des avions.

Le lavage des avions ou plus exactement la politique et les fréquences de lavage des avions est un débat entre Locar et Loviny. Le premier est partisan d'investir à Roissy une cellule de lavage dotée du même équipement que la cellule sud du N7 d'Orly. Loviny et Luce notre récent directeur, ne sont pas convaincus de cette nécessité. En conséquence, je suis chargé d'apprécier la question et de définir le moyen à investir pour le centre Industriel de Roissy. Dans cette perspective, à la demande de ma hiérarchie, j'effectue deux courtes missions aux États-Unis — auprès de Panam à New-york, auprès d'American Airlines et d'United Airlines à Los Angeles et San Francisco — destinées à enquêter sur les pratiques et projets futurs de lavage avions en piste, aux États-Unis. Par ailleurs, je me procure toutes les informations climatiques hivernales intéressant le site aéroportuaire de Roissy.

De mon premier déplacement aux États-Unis, je retiens les points suivants :

- La propreté des avions est un point très important de la politique « appearance » (propretés intérieure et extérieure des avions perçues par le passager) de la plupart des compagnies.
- le lavage des avions est réalisé extérieurement au hangar, en utilisant des moyens mobiles et, si véritablement nécessaire (sans emplacement spécifique), au hangar. Aucune aire spécifique au lavage avion et aucune installation fixe spécifique à la fonction lavage n'existent.
- le lavage des avions est, le plus souvent exécuté par zone(s) avion, donc fractionné,
- les interventions pour lavages par zones d'avion (queue et dérive, ailes, dessous fuselage) sont, selon le cas, et/ou selon la compagnie, effectuées sur le tarmac — en zone éloignée ou sur aire de stationnement en zone industrielle et, le cas échéant en zone escale de la base principale.
- les effluents de l'opération partent, le plus souvent, dans le circuit de recueillement des eaux de pluie, situation qui témoignait, déjà, de la désinvolture des États-Unis, en matière d'environnement.

Après une visite chez Swissair à Zurich-Kloten, afin de bien prendre en compte les conditions hivernales, le lavage et les fonctions antigivrage et dégivrage intéressant les avions, je dépose mes conclusions dans un rapport, d'une soixantaine de pages, soumis à ma hiérarchie et à Jean Luce, alors Directeur du Matériel. Pour Roissy, je propose de réaliser, selon la saison, le lavage plus ou moins fractionné par zone, ce sur une aire de lavage spécialisée, avec des moyens d'accès mobiles au sol seulement, mais avec une prise en compte véritable et efficace du traitement des effluents. En finale, cela revient à réduire à 1,5 milliards de francs d'alors, un investissement initialement prévu de 4,5 milliards de francs.

Jean Luce, directeur du matériel et Jean Loviny abondent en ce sens. Maurice Locar, bien plus réservé sur les conditions du lavage en hiver, s'interroge encore. En riant, il me déclare que je le remercie de mes voyages aux États-Unis en prenant le contre-pied de son point de vue. Aimablement, je rétorque, au bâtisseur de la Direction du Matériel qu'il a fort judicieusement fait de concevoir l'installation sophistiquée (cellule N7 nord et huit balancelles d'accès suspendues à des poutres roulantes) d'Orly au bénéfice du lavage, du décapage et de la peinture des avions du groupe Atlas, mais que pour la zone industrielle de Roissy, il m'est apparu très important de ne prendre en compte, que la fonction lavage et de réaliser ainsi une réduction de trois milliards de francs du montant de l'investissement, donc de la dépense de notre compagnie. Sportivement, Maurice Locar se range à mon avis, et signe, en souriant, mon étude et ses conclusions.

Du fait de la répartition du trafic entre Orly et Roissy — affectation des flottes B 747, B 707 et, environ de la moitié de la flotte B 727 sur le nouvel aéroport — le transfert, à Roissy, de la totalité de l'activité d'entretien des pneumatiques et roues d'avions est d'emblée décidé. Compte tenu des mouvements de camions liés aux pneus, le bâtiment concerné est positionné à l'entrée, soit à l'est de la zone d'entretien avion sur le plan de masse de la zone industrielle. J'en étudie la réimplantation en

liaison avec André Lefèvre, futur responsable de cette activité. C'est l'occasion de réexaminer dans le détail, l'ergonomie du poste de travail intéressant le démontage des pneus et le nettoyage des moyeux de roues.

Pour avoir l'autorisation d'investir dans une machine à laver les roues, il faut déterminer, avec un taux de rentabilité interne de projet (≥ à 12 % dans ce cas), le montant de l'investissement autorisé. Je fais l'étude en deux jours et la soumet à Loviny qui, en ma présence, lit le texte et les équations permettant le calcul, avec attention. Énigmatique avec son regard d'astigmate, puis souriant — mode bien centré entre admiratif et dubitatif — avec finale aigre-douce, le chef, aussi dépourvu qu'un ingénieur qu'aurait perdu son teint maths, se laisse aller :

« *Ben, dites donc.... C'est du Mozard votre étude...* ».

«*… la flûte enchantée ou la petite musique de nuit...* ? »

Jeannot Lapin sent que l'on va croiser le fer :

« *Non, votre étude est très bien conduite, et le résultat intéressant... Elle va un peu surprendre par son contenu mathématique... mais, c'est bon, on y va...* »

* * *

Durant mes cinq années passées au Département, trois événements, très significatifs à mes yeux, et touchant ma carrière, ont eu lieu :

1. à la fin de la troisième année dans le service, alors que j'ai trente-six ans, Monsieur Locar me propose pour un avancement accéléré. Jusqu'alors, un seul CÉSI, efficace à son poste, et à cette époque, âgé de trente-sept ans, a eu droit à cette mesure. Cette proposition concernant mon avancement exceptionnel est refusée au niveau direction. Rapide enquête hors voie hiérarchique et résultats : le refus n'a rien à voir avec moi, mais avec mon âge... (encore). Quant à celui à qui vous faites allusion, c'est particulier, il a un poste en production et a bénéficié de certains appuis...
2. Un an plus tard, soit été mil neuf cent-soixante-douze, Maurice Gruson, qui comme adjoint production, m'a connu, au grand entretien, en catégorie deux et me pratique depuis plus de deux ans concernant les hangars N8 d'Orly et H1 de Roissy, m'offre de venir travailler, au siège, à Maine Montparnasse, dans le département dont il a la charge, pour occuper un poste d'ingénieur principal, catégorie V. Dans cette perspective, Maurice Gruson contacte Claude David, alors Adjoint relations du Travail et, à ce titre, gestionnaire sourcilleux du « parc » d'ingénieurs CÉSI. Réponse négative de l'homme à la pipe...
3. En juin mil neuf cent soixante-treize, passant un soir, vers dix-huit heures à la régulation centrale, je rencontre Claude Kientz, qui fut pendant trois ans et demi, mon chef direct au département grand entretien avions. Kientz est alors chef de la Divisions Avions du Centre escale d'Orly. Saluts cordiaux, puis quelques pas sur le tarmac pour s'éloigner de la régulation. Kientz me confie qu'il a un problème avec le commandement de la Subdivision d'entretien en piste, et... qu'il voudrait bien me récupérer. Kientz a mon respect et mon estime : c'est un type compétent, courageux, honnête, exigeant mais agréable. Au travail, il sait tirer le meilleur de chacun, mais, bien éduqué, n'est pas du genre à exiger ou n'est, peut-être, pas en mesure de pouvoir convaincre l'échelon du dessus... pour arracher une promotion accélérée...Le chef de la Subdivision « avions » est un ingénieur sup'aéro que j'ai connu, lorsqu'il était en stage de jeune embauché, au grand entretien : type sympa, intelligent, peu connaisseur du tas, et, de mon point de vue, pas assez rapide en décision, et comme je dis, dans mon langage direct, un peu ramolli au boulot. L'adjoint à ce chef, c'est Gilbert Boéri, ingénieur CÉSI qui m'a précédé au Service Méthodes. Boéri, comme moi, est un ancien de Vilgénis. Je le trouve sympathique. Il me semble faire son boulot correctement, et avec lui, je rigole lorsque nous parlons ensemble de notre

destin versus celui des ingénieurs grandes Écoles. Car, s'agissant de nombre de ces derniers, il a cette formule lourde de sens :

« *Moi, je fais mon travail, sans chercher à sympathiser avec eux. En fait, je les laisse pour ce qu'ils sont.. : certains des incapables, d'autres des prétentieux.* »

Ayant facilement apprécié la situation, librement, je demande à Kientz lequel des deux ne fait pas le poids. Un peu surpris de mon audace, Kientz se met à twister et sans rien répondre à ma question me renouvelle sa demande.

Au bout d'une séquence de « tourne autour », je lui propose ma synthèse :

« *Bon, si je comprends bien, vous avez besoin de quelqu'un pour faire le boulot et c'est plus facile de remplacer un CÉSI par un autre CÉSI que vous connaissez bien et que vous appréciez, que de trouver un ingénieur grandes écoles, susceptible de faire le poids à ce poste... Alors ma réponse est claire, moi je suis prêt à faire le job, mais comme c'est un poste en catégorie V, sous réserve de réussir, je demande à bénéficier d'une promotion en V, au premier juillet mil neuf cent soixante-quatorze... Et, je souhaite un engagement ferme de votre part...* »

Sans lui faire aucun reproche personnel, je lui rappelle comment j'ai, pendant plus de deux ans, fait fonction catégorie IV, comme chef du service Lancement/Coordination, sans une seule prime, sur le prétexte que je devais aller au CÉSI. Je l'informe qu'un avancement exceptionnel me concernant, demandé par Locar a été refusé.... et que Claude David, adjoint Relations du travail, très soucieux de conserver les gens du CÉSI à la direction du matériel, s'est opposé, un an plus tôt, à ma mutation à Maine au Département Installations fixes pour prendre un poste en catégorie V... Un peu acerbe, mais toujours correct, je lui fais observer que puisque la règle d'avancement semble être administrative, eh bien, dorénavant, j'ai bien l'intention d'en tenir compte, et que sauf assurance de sa part, je ne suis pas volontaire pour prendre ce poste.

Kientz plaide à nouveau, avec beaucoup de conviction et il faut toute ma volonté pour résister à son côté sincère, sympathique et engageant. Mais, je tiens ma position, en lui précisant (mais il le sait) qu'en cas de mutation décidée par la hiérarchie, je ferais bien évidemment le job correctement. Il est vingt-et-une heure… Sur le tarmac, la nuit commence à tomber. On se quitte sur un échec. Kientz sait que j'ai raison, mais mes observations, hélas totalement exactes, ne peuvent être reçues officiellement. Kientz est aussi un chic type qui ne me tient pas rigueur de mon argumentation précise et de ma dialectique un peu caustique.

* * *

Janvier mil neuf cent soixante-quatorze, je suis informé, sans autre précision, être destiné à faire partie de l'équipe de la direction du matériel qui va ouvrir la base d'entretien de Roissy. J'apprends que Dominique Noat, Ingénieur de l'École de l'air, actuel adjoint production de la division d'entretien des long-courriers d'Orly, est désigné comme chef du futur département de petit entretien de Roissy. Compte tenu de cette perspective, au mois d'avril je suis désigné pour l'accompagner, en mission auprès de Lybian Arab Airlines (LAA). L'objectif fixé est de définir les conditions de réalisation des visites bloc (flotte B 727 et Boeing 707 personnel de Khadaffi). Noat, que cette mission ne passionne pas outre mesure, et moi, durant une semaine, accomplissons notre mission de traîneurs de sable, dans une Lybie effervescente, sans être en mesure de rencontrer de véritable dirigeant de la compagnie.

Air France assiste déjà LAA techniquement, par un détachement de mécaniciens assistés de manœuvres libyens, et sur le plan opérationnel par un important détachement de personnel navigant (technique et commercial) basé à Benghazi. Un rapport, d'une vingtaine de pages, avec liste des travaux d'aménagement industriel à effectuer au niveau du hangar de Tripoli, ainsi qu'un croquis du dock de queue B 707, seront envoyés à nos confrères libyens de LAA.

Dans un pays en pleine agitation révolutionnaire — où Congrès populaires et Comités de base multiplient réunions et décisions confuses — souvent contradictoires et coûteuses — tandis que Mouamar Khadaffi, qui conduit son destin personnel en régnant par la terreur, fait passer la République arabe libyenne (Jumhuriya), en un État arabe libyen (Jamahiriya) — notre mission à Tripoli, qui intéresse alors un hangar — possédant une seule alimentation électrique haute tension avec une prise en très mauvais état, et devant journellement être nettoyé du sable qui le recouvre — n'aura aucune suite et attendra la nomination d'un futur directeur technique de LAA.

Cette mission aura cependant permis à Noat et moi, seuls européens d'un grand hôtel dont tout le personnel est tunisien, de faire connaissance en arpentant un vieil hangar datant de l'après seconde guerre mondiale, tout en bénéficiant d'une visite des ruines romaines de Sabratha (forum, temple et spectaculaire théâtre) et en découvrant une cuisine libyenne très sommaire arrosée de l'impérialiste Coca-cola...

* * *

L'équipement du hangar H1 et celui des autres bâtiments industriels de Roissy se termine. Le démarrage du petit entretien « avions » est prévu pour septembre. Sur demande de Cantal, devenu sous-directeur chargé de la production, et avec pour but de présenter en vraie grandeur les installations de la nouvelle zone industrielle de Roissy au staff de la Direction du Matériel, une visite est organisée in situ.

Dans l'autocar qui nous transporte vers le nouvel aéroport, présence majoritaire d'ingénieurs « en-chef et hors classe ». Je suis invité à plusieurs titres : d'une part j'ai étudié le hangar, les aires de stationnement, l'aire de lavage, le bâtiment de l'activité « roues et pneus » et la station de reprise et d'avitaillement en carburant au titre de la fonction centrale Méthodes et Moyens de production, d'autre part je vais occuper un poste au département entretien avions à Roissy et enfin, de l'avis majoritaire de ces messieurs qui détestent les missions ingrates… je suis le plus qualifié pour rédiger le compte-rendu de visite !

Cantal, que j'ai connu adjoint chargé de la production au grand entretien avions, fringant dans un costume sur mesure, regard pénétrant, dynamique, aimable et très à l'aise, est assis à côté de moi. Au centre des conversations qu'il anime avec plaisir et calcul, il claironne soudain, avec le sourire entendu de quelqu'un qui connaît son destin, une déclaration dont j'aurais bien dû tenir compte :

« *À Air France, ce qui compte, ce n'est pas ce que vous faites, mais ce que l'on dit de vous.* ».

Dès juin, ma hiérarchie me demande de rejoindre l'équipe du récemment créé, Département Petit entretien, sensé regrouper Orly et Roissy, et dont la note d'organisation, rédigée avec habilité par quelqu'un qui pourrait être Cantal et signée du Directeur du Matériel Jean Luce, fixe les attributions, est un modèle de construction. L'importante et croissante activité de petit entretien avions de Roissy, placée sous le commandement d'un chef de département-adjoint nommé Noat, demeure rattachée au département d'une activité petit entretien réduite d'Orly et donc au Chef du département, nommé Éric Tréziol. Mais l'ombrageux corse Noat, me prenant) témoin, se promet bien de ne pas rendre compte à Tréziol, ami d'Édmond Cantal, nommé chef de ce département.

* * *

Avant de quitter le département Méthodes et Moyens de production, je remercie ma hiérarchie pour toute l'expérience acquise à ses côtés, également pour l'excellente Feuille d'Orientation et de Carrière remplie par Maurice Locar. Me serrant la main, tout en souriant malicieusement, ce dernier me lâche :

« *Alors, maintenant vous allez travailler pour Zavatta... ?!* »

Il parle d'Éric Tréziol, précédent chef de division des avons moyen-courriers Caravelle — tout récemment nommé chef du département regroupant le petit entretien avion d'Orly et de Roissy — et réputé porter de trop longues vestes pour sa petite taille !

* * *

Département petit entretien avions d'Orly.

Adjoint à l'adjoint production. Orly-nord (juin/mi-octobre 1974)

On ne peut évoquer le premier semestre 1974, sans parler de la crise mondiale du transport aérien, due à un renchérissement du carburant, à une expansion à tout va du trafic, et à l'émergence d'une parfois sauvage concurrence (en particulier sur l'Atlantique Nord, Champs Élysées du réseau, où Air France s'engage dans une ruineuse désescalade de ses tarifs). La Compagnie, dont les résultats financiers des dernières années — à l'exception de ceux de l'année 1968 — étaient bons, paraît entrer dans une zone de turbulence.

En effet, Air France doit faire face aux contraintes d'une compagnie nationale, en particulier avec l'ouverture du nouvel aéroport — dont la décision a été prise en 1964, lorsque Aéroport de Paris, prévoyant une explosion du trafic aérien (entre 7 et 10% par an), estima qu'Orly et Le Bourget seraient saturés en 1973 — qui, avec une exploitation écartelée sur deux sites coûtera, au locataire Air France, une dépense supplémentaire annuelle d'environ 100 millions de Francs, à laquelle la compagnie devra ajouter l'achat, en leasing, et les frais de mise au point des Airbus achetés deux ans plus tôt que les autres compagnies. Puis il y a le Concorde — appareil arrivant bien trop tôt sur le marché et de surcroît à contre-courant des nouveaux desiderata écologiques et énergétiques — dont l'exploitation, jugée déficitaire, est prévue être noyée dans le budget général de la compagnie, les pouvoirs publics se réservant d'aviser, en cas de déficit général de celle-ci.

Présenté le 21 février dernier devant le Comité Central d'Entreprise, un plan d'austérité a provoqué une levée de boucliers. Air France s'engage vers une compression des dépenses et une amélioration de la productivité avec pour objet de rétablir l'équilibre financier dès mil neuf cent soixante-seize. Au grand dam des syndicats, la compagnie, avec un louable souci de complémentarité et d'amélioration des coûts de productions, s'oriente vers une politique de groupe avec une structure de filialisation — hôtellerie, commissariat, tourisme — qui fait craindre un démantèlement et une privatisation. Dans ce contexte, la présence de trois compagnies (Air France, UTA et Air Inter) dans un pays de dimension de la France est un luxe injustifiable. La question d'un rapprochement, de plus en plus nécessaire entre Air France et UTA — société filiale bien gérée des Chargeurs réunis, qui exploite les lignes desservant l'Afrique noire et l'Afrique du Sud, l'Indonésie, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie — se pose, avec acuité.

Dans le même temps, les modalités de transport des navigants entre le nouvel aéroport et le Sud et l'Ouest, où ils résident en majorité — mineur différend entre le tout-puissant syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) et la direction d'Air France — et les consignes syndicales de boycott de l'aéroport de Roissy-en-France (qui n'allaient cependant pas jusqu'à demander le déroutement des avions), vont déboucher sur l'affaire Satgé, nom du commandant de bord qui décide de sa propre autorité, de ne pas respecter le plan de vol — pourtant accepté par lui au départ — et refuse, dès le premier vol en provenance des États-Unis, d'atterrir sur la piste de « Charlie Airport », plus officiellement désigné aéroport Roissy-Charles De Gaulle.

En dépit des éléments qui précèdent, l'image de la compagnie — dont la gestion et l'organisation se sont améliorées ces dernières années et qui bénéficie d'un renom international de premier ordre, sans équivalent en France — reste excellente.

C'est donc le cœur rempli d'espoir, qu'en ce début juin, je vais prendre mon poste au tout récemment créé département, regroupant en trois unités de production — Caravelle SE 210 (21 appareils)/ A 300 B2 (2 appareils, 3ème attendu le 13 août), Boeing 707 -328 A,B,C (22 appareils)/ B 727-200 (29 appareils), et B 747(14 appareils sur un total qui atteindra 54) — le petit entretien de la totalité des flottes d'Air France.

* * *

« *Monsieur Tréziol bonjour…* »

« *Salut !… comment ça va ?* »

Il est sept heures quarante-cinq ce lundi quand je salue mon nouveau chef, personne que je connais peu, sinon par ouï-dire. L'homme, âgé de quarante-neuf ans, de petite taille, en bras de chemise, à l'apparence bon enfant, au verbe haut, avec un ton un peu gouailleur qui se veut enjoué, termine de cacheter son courrier personnel, et se lève. D'un pas décidé, il me conduit dans la pièce voisine et m'invite à prendre possession d'un bureau installé à proximité de celui de l'adjoint chargé de la production.

Quelques mots de sa part pour me préciser mon rôle immédiat :

« *Bon, je vous ai mis dans le bureau de Fleury, mon adjoint chargé de la production. Il n'est pas là ce matin, il a une réunion à Maine… Je sais que vous vous occupez des derniers aménagements de Roissy, du transfert des matériels d'Orly vers Roissy et du suivi des investissements. On se verra avec Loviny pour que je sois au courant… Ceci étant, j'aurais également besoin de vous pour me rédiger toutes les notes intéressant l'organisation des services du nouveau département D'ailleurs, je vais organiser une réunion pour tout cela.* »

Au fur et mesure, j'observe le visage en trapèze inverse de mon interlocuteur : front large et haut, prédominent, surmonté d'un fin cheveu clairsemé mais encore brun, deux pupilles brun foncé accommodant par légers déplacements horizontaux, animent le regard à la fois avenant, calculateur et sur la défensive de quelqu'un apparaissant tout à la fois rustique, méfiant, et comme impatient d'asseoir son autorité. Son personnage me fait penser aux frères Dalton…!

Dominique Noat — précédemment adjoint en charge de la production de la division des avions long-courriers (B 707, B 727, B 747), chef de département adjoint actuel et futur chef de département, indépendant, du petit entretien avions de Roissy — grande taille, larges épaules, transporté par une paire de chaussures marron d'une imposante pointure, arrive à son tour dans le bureau. Cheveu châtain clair, légèrement bouclé, et tempes déjà grises coiffant une tête légèrement arrondie éclairée par le regard attentif et sérieux de deux yeux gris-bleuté, légèrement globuleux, soulignés de cernes accentués, le corse — à la fois sobre, observateur, et préoccupé, celui avec qui j'ai fait « la courte campagne de Tripolitaine »! — est de toute évidence déjà passé à la régulation avions du département — prendre connaissance de tous les événements survenus durant la nuit, concernant les flottes — avant de rejoindre le bureau qu'il partage avec Treziol, à l'étage. Concernant les flottes Boeing, qu'il a précédemment eu en charge, son expérience lui permet d'apprécier avec pertinence toutes les situations et, partant, le conduit à mesurer son estime envers ce chef, par les circonstances, imposé.

Après un échange rapide d'une sobre poignée de mains avec chacun d'entre nous, il prend avec lui une chemise du tiroir de son bureau et part rejoindre Decroix, désormais en charge du B 747, au hangar N7. Commencée dès le début de l'année, procédant d'échanges journaliers avec les mécaniciens des différents types de machines effectués par les deux responsables, la désignation du personnel d'exécution qui sera affecté à Roissy, progresse ainsi chaque jour. Cette action, doublée d'un contact, au moins hebdomadaire, avec Claude David — actuel Adjoint chargé de « Relations du travail » à la direction du Matériel et futur successeur de Edmond Cantal au poste de sous-directeur chargé de la production — concernant également le personnel « mensuel » et l'organigramme, vise à désigner l'ensemble des effectifs destinés à être mutés au département petit entretien avions du futur Centre industriel de Roissy.

Le lendemain, à huit heures, Jean-Claude Fleury — ingénieur ENSAE (sup'd'aéro), âgé de trente-neuf ans, souriant, présentement actif secrétaire syndical CGC et, très accessoirement adjoint chargé de la production du département, qui, au 1er juillet 1974, devrait être promu ingénieur-en-chef, deux ans après son précédent avancement — pénètre, d'un pas rapide, dans la pièce qui nous est

dorénavant commune, dépose sa mallette sur le bureau, me serre la main, m'assure qu'on se verra plus tard… et pénètre dans le bureau de Tréziol,, en veillant à refermer la porte sur lui. À n'en point douter, l'homme, qui a passé la journée précédente, à la direction du personnel, à Maine Montparnasse, à des informations importantes et peut-être confidentielles, à échanger avec son chef qui, avec l'appui du sous-directeur Cantal, a convaincu le directeur Jean Luce de proposer sa promotion et qui, peut-être, attend en retour, de son adjoint, un réel appui syndical, pour soutenir sa propre future promotion d'ingénieur-en-chef hors-classe Leur complicité affichée, en tous cas, suggère cette sorte d'harmonie.

Vingt minutes plus tard, c'est une bouille ronde et satisfaite qui réapparaît et entame avec moi une autre conversation, tout en me donnant un trac syndical dénonçant Claude Labbé, cadre, Inspecteur de la compagnie, qui devenu député de Seine et Oise, bénéficierait toujours de son salaire (y compris prime de gestion) de la part d'Air France…

« *D'habitude, c'est la CGT qui dénonce ce genre d'abus…* »

« *Oui, mais là, elle ne pouvait pas… Elle négocie avec la direction du personnel, un poste de permanent supplémentaire à Maine…* »

Sourires entendus, puis la conversation vient soudain… sur le CÉSI :

« *Tu connais Grosbot ?*

Je connais effectivement Grosbot, type calme, discret, sympa, ancien de Vilgénis, ancien du CÉSI, et, sous le commandement de Jean-Claude Fleury, chef du service Préparation de la division Caravelle. J'opine de la tête, précisant ne pas avoir d'opinion professionnel sur lui.

Avec précaution, et observant ma réaction, Fleury continue sur sa lancée :

« S*es résultats ont été assez bons, sans plus, alors pour le promouvoir ingénieur principal, on va le muter au commandement de la Subdivision Magasin Central. Ce poste lui conviendra mieux, et là, il fera une carrière, plus en rapport avec ses capacités… Qu'en penses-tu… ?* »

« *Rien a priori, c'est vous qui avez les éléments et tenez le manche… D'ailleurs dans ce genre de situation, la seule chose qui m'intéresse, c'est de savoir qui a proposé, et sur quelles bases, l'envoi de la personne au CÉSI…. Car en supposant que certains d'entre nous s'avèrent ne pas répondre, après coup, à ce que l'on attend d'eux, c'est à se demander s'ils n'ont pas été choisis par certains, pour, sinon discréditer, au moins dévaloriser la formule*. »

Fleury semble comprendre ce que je veux dire, ne s'attarde pas à me faire une réponse sur le fond, mais me fait le plaisir d'un fin sourire. Dans la foulée, il me confie qu'il doit s'absenter, dès onze heures, ce matin, car il doit se rendre à la direction des Opérations aériennes où il doit participer à une réunion importante… et qu'il repassera au bureau en fin d'après-midi.

* * *

À quatorze heures, je me présente au bureau de Claude David, adjoint relations du travail de la direction du Matériel, lequel m'a convoqué pour parler de Roissy.

Toujours énigmatique, la pipe serrée par la main gauche, David me reçoit avec le sérieux qui convient à sa charge. Son bureau est couvert par un grand organigramme :

« *Alors, vous êtes content d'aller à Roissy ?* »

Avant que j'aie eu le temps de répondre à la question, la porte de son local s'ouvre. Edmond Cantal entre et serre la main de David, puis la mienne. Me fixant alors, pour mieux mesurer l'effet de sa déclaration qui se veut péremptoire et sans appel, avant de ressortir, il lâche à David :

« *Il faut donner à Manigault un poste qui corresponde à ses capacités…* »

Le père la pipe demeure imperturbable, tandis que je m'efforce de décoder ce message quelque peu gratuit ou subliminal. L'air entendu, David reprend aussitôt la main :

« *Bon, on reprend… ,j'espère que le poste qui vous est confié vous convient…* »

Je suis déjà en train de tenter de lire l'organigramme à l'envers :

« *La responsabilité de l'ensemble des services de production du département, telle que fixée par monsieur Luce dans sa note d'organisation, ne me pose aucun problème… et la prise d'un poste d'ingénieur principal me convient…* ».

La discussion s'ouvre alors sur la base de l'organigramme sur lequel apparaissent les noms des responsables désignés pour chacun des postes de chef de service :

- Roger Clavel, déjà titulaire du poste à Orly, pour la préparation,
- Robert Lucas, déjà titulaire du poste, à Orly, pour la régulation avions
- Jacques Brochot, chef du magasin B 747 à Orly, pour tous les matériels Boeing,
- Guy Lebesnerais, agent récemment promu venant du CRC, pour les moyens généraux, les outillages et la manutention des avions,
- Jean Servières ancien instructeur à Vilgénis, pour la formation professionnelle.

À ce stade, je n'ai qu'une seule remarque à faire. Elle concerne le la définition et le niveau de poste de la fonction approvisionnement et magasin. L'organisation précise que le département petit entretien avions de Roissy, est gestionnaire des matériels spécifiques de la flotte B 747, est dépositaire de matériels spécifiques pour les autres flottes Boeing, s'approvisionne en matériels révisables auprès des différents gestionnaires Atlas, et est le correspondant désigné de l'escale de Roissy, pour l'approvisionnement en matériels révisables de tous les types d'avions. Je marque donc mon très vif étonnement que ces missions et les responsabilités qui en découlent, soient confiées à un seul agent de maîtrise. La moue, que j'observe à travers les volutes de la bouffarde de David, et le commentaire évasif qui suit, me laissent entendre que ces questions d'intendance sont quelque peu étrangères à un commandement DM, soucieux d'ouvrir Roissy à moindre coût de personnel et que les décisions, concernant un niveau de poste, ne sont pas encore de ma compétence.

D'ailleurs, David, gestionnaire sourcilleux du parc d'ingénieurs CÉSI, prend rapidement bien soin de me signifier la fin de ce court entretien en formulant une conclusion d'un goût qui lui est propre :

« *Bon, eh bien maintenant que tout est clair, sachez que l'on compte sur vous pour faire vos preuves dans ce poste…* ».

* * *

Au titre du futur département avions de Roissy, mes responsabilités comportent le suivi des investissements de l'année en cours, l'établissement de leur préfiguration pour l'année n+1, et la prévision des travaux d'aménagements fonctionnels. Pour faire le point sur ces sujets, je rends visite à l'excellent Guy Thiriet, éternel tireur de bouffarde lui aussi et syndicaliste CGC.

À la fin de notre séance de travail, moment de détente. En toute connaissance de cause, et donc avec un petit sourire gourmand, il me fait cette confidence :

« *Les syndicats ont découvert que les directions du Transport et du Fret ont chacune décidé de promouvoir à la catégorie qui correspond au poste occupé, tous les cadres mutés à Roissy. Sur cette base, vous qui allez occuper un poste de catégorie V, si vous étiez dans une de ces deux directions, vous auriez votre promotion au 1er juillet 1974…* »

Ayant prévu les investissements pour l'année 1975 — pour Concorde, année de démarrage de l'activité commerciale, avec entretien prévu dans la 3ème cellule du hangar H1— et mentionné une somme forfaitaire destinée à couvrir d'éventuels travaux d'aménagement fonctionnel liés à l'entretien du supersonique, je rends compte à Noat de mes prévisions, et lui demande de bien vouloir signer la note destinée au service Équipement industriel. Brefs échanges concernant le programme d'entretien et l'argumentaire étayant l'installation extérieure d'abris « réacteurs » pour interventions sur accessoires réacteurs (vanne de démarrage, pompe hydraulique), Noat semble me fait confiance dans ce domaine et signe le document.

Avant de nous séparer, Noat m'interroge pour savoir s'il y a eu une suite à notre mission à Tripoli. Je lui réponds négativement, et mets à profit cette question pour lui communiquer ce que m'a appris Guy Thiriet.

Je l'informe également de ma courte visite chez Claude David, y compris du rapide passage du sous-directeur Cantal et de sa curieuse déclaration à mon égard. Je lui précise que Cantal, durant une courte période, a été mon chef production au grand entretien, et à l'origine de ma mise en place à la tête du service « Lancement-coordination ». Finalement, je lui rappelle l'ensemble de mes éléments de carrière et, sous réserve de l'exactitude des éléments fournis par Thiriet, lui demande de bien vouloir interroger David concernant ma promotion… Noat réfléchit, et, allant dans le sens de mes arguments retient d'en parler à Tréziol et à David.

Concernant la carrière des ingénieurs issus du CÉSI, Claude David est sur ce que j'appellerai la ligne Scherer, laquelle considère cette voie comme destinée à former des gens susceptibles de tenir — avec le bénéfice d'une meilleure formation générale et d'une plus grande capacité d'adaptation concernant aussi bien les évolutions techniques et organisationnelles que les nécessaires adaptations sur le plan social -– les postes de chef d'atelier, de chef de service important voire de chef de Subdivision, précédemment tenus par des éléments de valeur, issus du rang, postes pour lesquels ces messieurs de bois-joli montrent peu de goût et d'intérêt… Cette disposition qui limite d'emblée une population de cadres diplômés me choque. En effet, que dirait-on d'une règle qui, indépendamment de la valeur propre de chacun, conviendrait que les Arts et Métiers ne peuvent accéder qu'aux postes de chefs de division, les Sup'd'aéro aux postes de chefs de départements et qui réserverait aux seuls polytechniciens les postes de Directeurs ?

Parallèlement à cette situation de fait, deux d'entre nous — Daniel Masson (CÉSI 65/67) et Bernard Ménard (CÉSI 64/66), au titre du syndicat Force Ouvrière — ont effectué une large étude comparant l'évolution des salaires des ingénieurs CÉSI dans les différentes entreprises. Cette étude indique que dès les cinq années qui suivent la sortie du CÉSI, l'évolution des salaires est nettement plus importante (plus de 20%) dans le privé.

Portée à la connaissance de l'adjoint chargé des relations du travail, Claude David, cette information ne surprend pas le père la pipe, qui, à juste titre, précise les choses :

« *Une comparaison de la situation à Air France avec celle du privé, ne doit pas prendre comme paramètre que le seul salaire. Il faut y ajouter les conditions sociales et le régime de retraite. À quelques rares exemples près, vous verrez alors l'écart se réduire. Il conviendrait par ailleurs de faire l'étude que vous me présentez en comparant des développés entiers de carrière, et là, je pense que l'on irait vers d'autres constats…* »

Et Claude David de compléter :

« *Ce qui est vrai, c'est que votre déroulement de carrière, comparé à celui des ingénieurs issus des grandes écoles, marque un décalage, compréhensible, de huit à dix ans… Alors après, si certains d'entre vous, insatisfaits, veulent aller vers le privé, dès qu'ils auront accompli leurs obligations vis-à-vis d'Air France, eh bien, ils sont libres…* »

Le patient travail de mes deux naïfs collègues venait de trouver une réponse inéluctable et définitive qui ne me surprenait pas. Au démarrage de leur initiative, j'avais d'ailleurs marqué ma différence et mon désaccord sur l'approche trop étroite de notre situation.

Je souhaitais élargir la discussion aux postes ultérieurement accessibles sous réserve de réussite de l'intéressé, et à la prise de l'échelle correspondant au poste tenu, de façon à sortir de cette gestion trop « administrative » principalement liée à l'ancienneté et, je le découvrirais ultérieurement, avec pour certains d'entre nous…, de notoires, et curieux, coups de pistons !

* * *

La plupart du temps, Fleury, très occupé par ailleurs, est absent du local que j'occupe seul.

Les rares moments qu'il passe au Département sont :

- la première heure de la matinée durant laquelle il commente avec son chef, les incidents des flottes B 707 et B 727, et sur un mode qui se veut anodin, ne manque jamais d'égratigner François Bourbigot, l'inspecteur principal qui a remplacé René Durand à la tête de la division,
- telle après-midi pour assister à une réunion de tout le staff du département ou pour régler, dans son bureau, et en ma présence, un point avec un responsable de service préparation, approvisionnements ou manutention.

C'est durant l'une de ces séances, que j'ai pu mesurer l'impuissance d'un ingénieur-en-chef méconnaissant ses troupes, devant un agent de maîtrise intelligent, connaissant très bien son métier et habitué depuis origine à ruser avec les » grands chefs ». Désirant établir rapidement l'effectif de chacun des services pour l'année 1975, Fleury faisant face à Édouard Rousset — vieux briscard, responsable, depuis dix ans de l'équipe de manutention, (conducteurs tracteurs avions et ouvriers spécialisés) — et usant d'emblée d'un ton bienveillant et débonnaire, tente de lui ratiboiser au moins une personne de son effectif. Le père Rousset, vieux paysan madré rompu aux sollicitations multiples et à cette pratique élémentaire annuelle — lequel vient déjà d'être délesté par Noat des personnes prévues pour aller à Roissy — s'est de toute évidence bien préparé à ce difficile moment. Dès le début de l'échange, observant un ton plaintif, il reprend l'initiative en affirmant qu'il attendait cette rencontre pour évoquer un effectif insuffisant pour la charge qui demeurera à Orly après l'ouverture de Roissy et, la situation tendue pouvant en découler. À juste titre, l'ancien fait valoir à son « grand chef » qu'avec les contraintes de couverture en horaire 3X8 couvrant 7/7 jours, les effectifs nécessaires ne doivent pas être calculés au prorata des heures de vol, mais des mouvements et des pointes durant la vacation. Multipliant les exemples, affichant ses graphiques d'occupation, il argumente et débat de toute son énergie. Et durant plus d'une demi-heure, devant un Fleury tantôt éberlué, tantôt agacé, Édouard ne lâche pas son os. Las, Fleury, relevant régulièrement sa mèche de cheveux, choisit de conclure cet entretien par une envolée pseudo-consensuelle et fort libératrice :

« *Bon, M'sieur Rousset, je vais réfléchir à tout ce que vous m'avez dit, et on se reverra pour en reparler… je pense qu'on trouvera le moyen d'être d'accord. D'autant qu'un type en moins dans votre équipe, ça ne doit pas être impossible…* »

Le père Rousset, qui comme la mangouste a vaincu le serpent, sort du bain marri, mais en se pourléchant les lèvres.

Durant les absences de Fleury, Tréziol surgit de temps en temps, fait semblant d'être surpris de me voir seul dans le bureau, me demande si je sais où il est :

« *Quand il va revenir, dites-lui que je veux le voir, dès son retour…* »

Un jour, entrouvrant la porte du bureau, Tréziol, l'air vainqueur, m'annonce, que faute d'avoir obtenu ma promotion d'ingénieur principal, il m'a cependant obtenu la Prime de Majoration Exceptionnelle correspondant à la même échelle. Je le remercie. Mais ayant interrogé Noat sur le sujet, je lui fais part de l'information de Tréziol et le remercie à son tour. Noat me fait observer que c'est lui qui en a fait la demande à David. Je le crois, mais je pense qu'il n'est pas impossible que Cantal, sous-directeur, maître à la manœuvre, ait téléphoné à Tréziol, lequel n'aurait alors pas marqué son désaccord ? Toujours compliqué de savoir avec les grands chefs, si sourcilleux de leur pouvoir.

Mi-septembre 1974. En vue de déplacements ultérieurs, Tréziol, sensé couvrir les unités d'Orly et de Roissy, exprime à Noat, désigné chef de département adjoint, de lui prévoir un bureau dans le hangar H1. Noat, dont l'installation personnelle avec son secrétariat est définie au second étage, me transmet la demande et me suggère de lui trouver un petit local au premier étage… Dans la foulée, afin de connaître les lieux et tenter de marquer son territoire, Tréziol convoque l'ensemble du staff du département, pour une visite du hangar H1 suivie d'une réunion de travail.

À un mois du basculement des deux tiers du trafic aérien sur la base de Roissy-CDG, chacun a pu apprécier l'équipement du hangar, l'installation en voie de terminaison du magasin, et le transfert, en large partie réalisé, des quelques trois cent cinquante tonnes de matériels au sol. Les bureaux et la régulation sont déjà en place, et les communications en finale d'installation par le service des Télécommunications d'Air France. La visite terminée, la réunion a lieu dans la grande salle de conférences sise à l'est du second étage d'annexe du hangar.

Après quelques commentaires de satisfaction quant à l'avancement du chantier, Tréziol sort une chemise de sa sacoche, l'ouvre, et les lunettes sur le nez glissées, commence à pointer tous les sujets en cours concernant « son » département. En finale d'une énumération qui a évoquée, la totalité des points, l'organisation du département et les sujets propres à Roissy, et devant un auditoire qui visiblement s'ennuie, est alors abordée la question portant sur la qualification sur B 747 et A 300, à Orly, de mécaniciens appartenant à la compagnie Iraqi Airways. En charge du traitement de cette demande, et donc interrogé, Fleury, qui manifestement ne semble pas se souvenir de cette question, consulte ces notes, grommelle quelques mots avant de s'interroger à haute voix, en précisant cependant avoir lancé le sujet sans avoir eu de retour des chefs de divisions concernés. Aucune réaction d'iceux, qui encaissent, sans broncher, le déhalage de l'adjoint chargé de la production. Un long silence gêné s'installe, qui confirme que l'affaire, non pressante, n'a jamais été examinée. Fleury, en signe d'excuse, soulève plusieurs fois ses deux bras du bureau et finit par avouer qu'il ne se souvient pas exactement de ce qui s'est passé, et prend note à nouveau du sujet. Oziol lui-même recherche dans tous ses papiers sans retrouver la lettre de demande qui a dû être classée.

L'affaire, somme toute assez banale et sans conséquence, ne passionne pas l'auditoire, lequel veille, tout au moins en apparence, à observer une attention convenable à cette conférence au sommet. Cependant, habitant pour la plupart en région sud de Paris, nos bons apôtres — dont un certain Dominique Noat, qui progressivement s'agace et devient nerveux — craignent que l'heure qui passe, longue et ennuyeuse au possible, conduise inévitablement à rencontrer, bien avant d'atteindre la porte de Bagnolet et un périphérique habituellement très encombré, les premiers embouteillages sur l'autoroute A1.

Tréziol, referme son dossier, le replace dans sa sacoche, et conscient qu'il faille en terminer par une généralité, repose ses lunettes, prend un ton de titi parisien et interroge à la cantonade :

« *Mais au fait, cette affaire des qualifs de Bagdad, ça date de quand… ?*

Je l'ai déjà indiqué, même et parfois surtout en atmosphère tendue, je ne sais pas résister à un bon mot. D'ailleurs, lors des réunions de travail de mon précédent département — que ce soit par Maurice Locar et/ou par Maurice Gruson — aux moments de fatigue, ces courts moments de détente étaient appréciés. Alors, face au mutisme général d'une assemblée qui commence à prétendre avoir le fessier lourd, dans la minute, mon impertinente réponse fuse :

« *Les califes de Bagdad, si je ne me trompe pas, cela date d'au moins sept siècles…* »

Tréziol accuse la réponse d'un petit mouvement de tête. Noat éclate de rire. Trois autres rient aimablement. Trois faux-culs gardent leur sérieux, Ils ont raison car parmi eux, l'un terminera sa carrière sous-directeur, les deux autres directeurs. Une phrase de l'écrivain Paul Féval me revient à l'esprit et me rassure :

« *Je travaille pour des gens intelligents avant que d'être sérieux…* »

Octobre. J'ai terminé tous les travaux qu'il m'a confiés. Il semble satisfait. Ensemble, nous avons rendu – en l'absence de Noat — une visite à Loviny, afin d'être tenu au courant concernant la cellule 3ème cellule du H 1 et le projet futur du hangar H 3. Mes relations avec Tréziol m'apparaissent bonnes. Sur le plan relationnel, il s'active particulièrement et, comme dit-il, il me considère au rang d'ingénieur principal, me tape de cinquante francs, pour abonder la quête destinée au mariage de la fille…. de notre directeur Jean Luce. Une autre fois, il me demande de le convoyer pour aller chercher sa voiture à Paris. L'occasion de manger un petit sandwich ensemble. Courtoisie mais sobriété du menu et des échanges.

Un vendredi après-midi, dix jours après la réunion à Roissy, alors que Noat se trouve au bâtiment de commandement, avec David, pour terminer la mise en place des effectifs de Roissy, vers quinze heures, décontracté, il entre dans le bureau et me témoigne sa confiance :

« *Bon, je pars voir un copain photographe à Choisy-le-Roi… Je vous laisse son numéro de fil. Si on me cherche (sous-entendu Cantal ou Luce.), vous me passez un coup de grelot ! Vu,… allez, salut !* »

J'ai beau bien réfléchir, je ne le sens pas vraiment ce bonhomme qui a l'air sympa comme ça. La veille de mon départ pour Roissy, en compagnie de Noat et de Decroix, futur chef de la division avions Boeing, dernier échange avec Tréziol :

« *Ça, vous convient d'aller à Roissy…* ? »

« *Oui… c'est une belle aventure. Je ne vois pas comment j'aurais pu la refuser…* »

« *Eh, bien, je vous souhaite bien du plaisir, entre un con et un vicieux, vous allez vous amuser… !* »

Département petit entretien de Roissy (1/2)

Chef de division Moyens de production (octobre 1974/juin 1978).'

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle — dont les travaux ont débuté en 1966 et l'aérogare circulaire R1(conçue au titre ADP par l'architecte Paul Andreu, fonctionnellement étudiée, au titre direction du transport d'Air France, par l'équipe de Jacques Bankir (ENSA) fût inaugurée par le Premier ministre Pierre Messmer, le 8 mars 1974, et ouverte officiellement le 13 mars (avec pour premier atterrissage celui d'un B 747 de Trans World Airlines et premier décollage le vol Air France 077 à destination de New-York JFK, en B 747) — marque l'aboutissement du projet initial Paris-Nord, adopté en 1964, par le gouvernement Pompidou.

Site d'une surface de initiale de 3100 hectares (cinquième surface aéroportuaire au monde), parallélépipède légèrement incliné — très favorable au développement des implantations — situé à seulement 26 kilomètres du centre de la capitale (distance la plus courte au monde pour un aéroport international majeur), sur lequel sont prévues, orientées est-ouest, quatre pistes, (pistes deux à deux parallèles, au nord et au sud de la zone (L 4500 m / l 45 m) et, à l'ouest une cinquième piste orientée nord-sud, ce nouvel aéroport — dont les plans et zones de bruits[54],sont connues des élus et des collectivités locales depuis fin 1972 — vise, à terme, un trafic annuel de 85 millions de passagers[55].

Sise au sud-est de l'aéroport, la zone industrielle, est reliée à l'escale — aérogare(s), points de stationnement, voies de circulations et pistes, futures zone de dégivrage avions — par la voie de circulation 106 — empruntée, jour et de nuit par les avions qui, tractés, vont en entretien (DÉPAT pour départ vers atelier) ou retournent à l'escale pour retour en exploitation, suite à une immobilisation pour entretien (MEP pour mise en piste) — laquelle conduit, à l'extrême est de la zone, à l'aire des essais réacteurs ou points fixes. .

En plus du hangar H2 et des installations utilisées par l'Union des Transports Aériens (U.T.A) qui occupent la partie nord-ouest de l'aire, sont désormais installés en zone industrielle, au titre Air France, le Centre Industriel de Roissy, lequel comprend :

- le bâtiment central abritant outre le chef de centre (DM.QC, Édouard Bezançon), les services directement rattachés (administratif, financier, social, médical, gardiennage),
- l'atelier de subdivision d'entretien des outillages (DM.QO, Jean-Claude Guignard)
- la division d'entretien des moteurs (DM.QM, Gérard Lasserre),
- l'atelier de la subdivision révision et de stockage des roues et pneus organisme rattaché à DM.QM (André Lefèvre),
- les trois cellules du hangar H1, (centrale des fluides sise à l'est) affecté :
    - en rez-de-chaussée, cellules et annexe, et sur deux étages en tiers est d'annexe, par le département petit entretien avions (DM.QE, Dominique Noat), qui regroupe la Division des avions Boeing (DM.QR, Gilles Decroix), qui occupe les cellules H1-1 et H1-2, en attente de la Division Concorde qui doit, au printemps mil neuf cent soixante-quinze, occuper la cellule H1-3, les cinq services de production (DM.QE.PR, Pierre Manigault) communs aux deux divisions, le service d'assistance technique à la production avions Boeing (SATP, Raymond Steiner), le chef du contrôle qualité (Roger Lebras) et le bureau d'études Boeing 747 (Claude Groff, civ 49/52),
    - au premier étage, sur deux tiers de la surface d'annexe, la subdivision aménagement commercial des cabines (DM.QL, Claude Coiffet).

[54] Exprimé en Perceived Noise Decibels, le niveau de gêne sonore au décollage atteignait 118 PN db pour l'avion supersonique Concorde, 112 pour Caravelle, 108 pour le B 707.A... (et sera ramené dans un futur assez proche à 85 PN db pour l' A 320).

[55] En 2016, avec 65,9 M de Pax à Charles de Gaulle et 31,3 M de Pax à Orly, le trafic francilien (Roissy + Orly) a atteint 97,2 M d Pax.

Au nord de l'aire de lavage, en cours d'achèvement, se trouve une station, insonorisée, d'essais et de réglage, capable des réacteurs Pratt &Whitney JT 9, General Electric CF 5 et Rolls-Royce Olympus 593.

Au hangar, où chaque service s'installe sans problème, outre quelques visites journalières de B 707 et B 747, la dernière décade d'octobre a été consacrée à familiariser les équipes avec les moyens (docks de queue, ponts roulants, sécurité de manœuvre des portes du hangar), les différents positionnements avion possibles dans le hangar (positions toutes repérées au sol), les circulations sur la zone et les mouvements avions entre la zone industrielle et l'escale.

L'évènement majeur, que chacun a en tête — prévu dans la soirée et nuit du jeudi 31 octobre et le matin du 1er novembre — qui va traduire la brusque montée en puissance de l'activité aéroportuaire et industrielle de Roissy et signifier une étape marquante et irréversible pour Air France, c'est le basculement sur l'aéroport Charles de Gaulle des deux tiers du trafic et de la flotte[56] de la Compagnie. Ce spectaculaire et parfaitement maîtrisé essaimage nocturne — dont la date a été arrêtée peu avant le début du programme d'hiver qui démarre le 8 novembre — double, d'un jour à l'autre, le volume de trafic de Roissy. Moment solennel, singulièrement émouvant pour ceux, d'ADP et d'Air France qui, quels que soient leur poste et leur rang, ont une fois de plus, par leurs qualifications et efforts conjoints, permis par leurs compétence et enthousiasme, cette importante évolution et assuré, sans défaut, la continuité aéronautique.

Très grande émotion quand, au matin, apparaissent sur les écrans de la régulation, tous les vols désormais au départ de Roissy-CDG et que s'établissent, à la fois progressivement et harmonieusement, les nouveaux volumes intéressant les mouvements, et les communications entre les services du petit entretien avec l'escale et la régulation centrale (DT-HU), centre de contrôle opérationnel (bases et escales) de la totalité du trafic opéré par Air France.

Les liaisons avec l'escale — chef de centre Guy Peltier, chef de la division avions Jacques Bankir, et subdivision entretien en piste animée par Jean-Pierre Aragnetti et son adjoint Daniel Masson — se rôdent rapidement. Guy Peltier, en liaison avec les responsables ADP de Roissy, consacre une large part de son énergie pour améliorer les résultats du très nouveau système de traitement des bagages (réseau de chariots à bagages tractés de l'avion jusqu'aux tapis ou carrousels de livraisons), système abandonné par la suite en raison de sa lenteur.

Au hangar, la cellule H 1-sud est dévolue au B 747 traité soit en position axiale arrière, soit en position biaise avant, tandis que la cellule H 1- Nord abriter jusqu'à trois B 707 (un à l'arrière, deux à l'avant de la cellule). Dans le hangar, ont lieu les visites T1, T2 + quart de bloc et l'entretien des cabines des B 747 ainsi que les visites T1 et T2 des Boeing 707 et B 727.

Compte tenu de l'occupation du hangar, et en fonction à la fois des travaux à exécuter et des conditions climatiques, dès le printemps 1975, certaines visites journalières (VJ) des B 747 sont exécutées soit à l'escale (le temps de tractage aller et retour est économisé moyennant le déplacement de trois compagnons), soit en zone industrielle, à l'extérieur du hangar, traitées avec utilisation des abris réacteurs (VJ avec, par exemple, remplacement sur un moteur d'une vanne de démarrage, travaux ayant nécessités le mouvement de l'appareil en zone DM lié à l'obligation d'un essai moteur après remplacement d'un équipement).

Pour les interventions sur l'ensemble des flottes basées à CDG, la division DM. QR dispose d'une douzaine de contremaîtres qui assurent par rotation, 7/7 jours, le commandement des équipes en horaire 3X8. Pour animer l'organisme, Gilles Decroix, chef de division, est assisté de deux

[56] À la date du 1er novembre 1974, sont dorénavant opérés à partir de Roissy, 14 B 747 (1 seul appareil demeure à Orly pour la desserte Antilles), deux airbus A 300 B, la totalité de la flotte B 707 soient 22 appareils, 14 B 727 sur une flotte totale de 29 et 6 Caravelle SE 210. (Visites journalières faites par l'escale de Roissy). Le département petit entretien de Roissy est gestionnaire technique des flottes B 707, B 747. Orly demeure gestionnaire technique des flottes B727, SE 210 et A 300 B.

ingénieurs d'entretien, Daniel Foucrey et Bernard Alexandre auxquels succéderont deux ans plus tard, Bernard Pourchet et Jean-Claude Jouhannet.

Ces deux *gadzards*, dont l'horaire de travail couvre les week-ends, sont chargés de veiller, au titre département, à la régularité des vols. En conséquence, en plus du suivi effectué à la régulation du département, ils assistent à tous les départs des appareils traités — appareils à la passerelle, remis en service après une intervention du département petit entretien avions (que ce soit au hangar ou à l'escale) — sont l'interlocuteur au titre DM, au moment de l'affectation à un des services concernés par cette mise en ligne (essenciers, service technique, chargement fret et bagages, embarquement des passagers, commissariat de bord, météo, trafic), d'un éventuel retard au départ de l'aérogare.

Dès le mois de mai, pour chacune des flottes, la charge de travail, liée au nombre d'heures de vol, augmente. Simultanément, les vols d'endurance de Concorde (cf annexe F) démarrent à Roissy — exploitation, entretien et suivi technique — engageant une participation de très haut niveau d'Aérospatiale (Henri Perrier, E.N.S.A, ingénieur navigant d'essais, Henri-Paul Puel, Ecam Lyon, directeur des ventes chez Aérospatiale) et le staff de la division DM.QN (Chef de division Jean Gay, ingénieur d'entretien Bernard Combelles, tous deux ENSA, avec comme adjoint technique l'excellent Gabriel Aupetit). Les trois cellules de H1sont en pleine activité.

Six mois se sont rapidement écoulés. Mon programme journalier est désormais rôdé. Départ de mon domicile chaque matin à six heures cinquante. Trajet Choisy-le-Roi/Roissy via la porte de Bagnolet encore fluide, je suis au travail dès sept heures trente-cinq.

Dans tous les cas, après point effectué avec les régulateurs et un échange avec la manutention, à huit heures, j'ai déjà pris connaissance des éventuels incidents de la nuit et le plan de travail de la journée est arrêté.

Sur les plans organisationnel et logistique, qui sont mon domaine de responsabilité, l'activité de petit entretien consiste en permanence à analyser des situations, traiter des événements, et en premier lieu satisfaire — dans des délais souvent très courts, et le plus convenablement possible (qualité et quantité) — les besoins. Mais en second lieu, il importe, chaque fois que possible, de tirer bénéfice d'une expérience (en permanence renouvelée), en intégrant puis traduisant, cette expérience en dispositions nouvelles — information (interne ou extérieure à l'organisme), nouvelle disposition sur le plan approvisionnement, outillage, moyen spécifique, aménagement, création ou évolution d'une procédure de travail — bénéficiaires à l'efficacité de l'organisme. En association et collaboration continue avec chaque responsable des services dont j'ai charge, c'est à quoi je m'emploie à longueur de journée de façon continue, en traitant les questions. Sauf situation particulière, impliquant de dépasser utilement l'horaire journalier de façon importante, en fin d'horaire légal, je quitte rapidement Roissy, de façon à atteindre, en temps utile, la porte de Bagnolet.

Six mois, c'est aussi l'occasion de faire une première estimation concernant les responsables et services dont j'ai charge d'animation et de commandement.

Sous la responsabilité d'un père Lucas, agent rompu à cette discipline qu'est la régulation des avions — laquelle exige connaissances, rigueur, capacité de communication, d'analyse et de synthèse et bien souvent rapidité de décision — l'équipe des régulateurs, appréciant les situations, dialoguant chaque fois que nécessaire avec Decroix ou l'ingénieur d'entretien de la vacation, maîtrise la situation. Avec Robert Lucas, agent de maîtrise compétent, parfaitement à l'aise avec la hiérarchie, commandement et comptes-rendus sobres et précis, la confiance, très rapidement établie, s'est traduite de la façon suivante : hors le point matinal à la prise du service, j'ai décidé de ne pas imposer ma présence tout en feignant de « superviser » le centre nerveux qu'est la régulation, par contre — et nous sommes tombés immédiatement d'accord sur cette façon de procéder — je demande à Lucas de m'informer, voire de me saisir dès point dur ou situation ou je peux, par mon

intervention, l'aider. Avec le personnel placé sous ses ordres — régulateurs déjà bien formés, agents administratifs de qualité, travaillant en horaires décalés (3X8, 7/7 jours), aux tâches très correctement accomplies — Lucas n'a aucune difficulté, mais plusieurs discussions semblent devoir déboucher, à court terme, sur la revendication de ces agents à accéder à la catégorie agent de maîtrise.

Côté préparation, avec Roger Clavel, homme aimable et timide, praticien compétent, vieux routier du petit entretien (visites programmées et chantier de tous types), et son assistant Louis Raynal (copain de promotion, de chambrée en internat, et de « révolte » à Barèges), praticien expérimenté, très précis et sourcilleux de la préparation matières, aux dossiers correctement tenus, le « travailler ensemble » c'est très naturellement établi.

Le magasin — 900 m² de matériels spécifiques et révisables en dépôt — intéressant les différentes flottes traitées, y compris les équipements dont la gestion est répartie entre les membres du groupe ATLAS, est sous la responsabilité de l'agent de maîtrise Jacques Brochot.

Personne compétente, expérimentée, très vive d'esprit, qui a son équipe de magasiniers bien en mains, possédant une bonne connaissance des procédures, fortement sollicité, amateur de travail bien fait et d'informations correctement traitées, Brochot — cheveux blond cendré frisés, déjà clairsemés, au-dessus d'un visage en lame de couteau éclairés par deux yeux bleus pétillant d'intelligence et malice — se cabre à chaque fois qu'il doit digérer les erreurs des uns et des autres. Sachant l'ingratitude des tâches qui lui incombent et ses nombreuses relations avec l'ensemble des organismes fournisseurs, pour lui montrer ma considération pour le rôle important qu'est le sien, je l'associe systématiquement aux séances de travail avec Clavel.

Le service regroupant les moyens généraux et le personnel de manutention des avions placé sous le commandement de Guy Lebesnerais — jeune promu cadre, originaire du Centre de Révision de Courbevoie, dixit lui-même, « souche normande, tempérament hépato-biliaire » — fait face à une charge de travail importante de mouvements avions, tant en zone d'entretien qu'en liaisons avec l'escale. Par ailleurs, parmi les chauffeurs de tracteurs avions, appartenant précédemment à l'équipe Rousset d'Orly et mutés à Roissy, deux voire trois éléments posent problème sur le plan disciplinaire. Pour diriger les tractistes et autres manutentionnaires, Lebesnerais, est assisté du chef d'équipe Francis Tarrier, et dispose de 3 chefs de groupe de qualité, dont l'exceptionnel Michel Vigneron — chauffeur et formateur de grand talent, agent courageux toujours disponible, leader incontesté de la profession — homme de très grande droiture. Lebesnerais exerce un contrôle journalier attentif sur l'activité et l'utilisation des imposants tracteurs Secmafer[57] d'origine française (affectés aux B 747) et des Paymover américains utilisés pour tracter les autres flottes.

Concernant la fonction « formation et sécurité », Servières, homme compétent, et responsable jouit d'une autonomie totale pour tout ce qui concerne la formation. Par contre, j'apprécie et traite avec lui, toutes les questions intéressant la sécurité dont je tiens systématiquement mon chef de département au courant.

Pour différentes raisons — exigences du métier, forte personnalités des chefs de division — qu'il s'agisse d'être informé, de traiter et quand nécessaire, d'exploiter sous forme de note de services production les situations rencontrées, je tiens à maintenir des liens très étroits avec tous les responsables des services placés sous ma responsabilité, et à travailler avec eux, pour bénéficier de

[57] Secmafer SF 1000 puis SF 1500 est un tracteur roulant à une vitesse maximale de 60Km/h, avec train de l'avion embarqué sur l'arrière du tracteur, évitant les composantes parasitaires liées aux barres d'accrochage (accrochage des roues par des volets asservis par vérins). Au cas où la personne au poste (mécanicien au sol ou pilote) décide pour tel motif d'abandonner le tracteur, la libération du train est instantanée. La sécurité exigeant que l'avion puisse séparer du tracteur à tout moment, quelle que soit la vitesse de tractage, impose que le train avant soit immédiatement directeur d'où l'obligation d'équiper le tracteur d'une plate-forme tournante, immobilisable afin de permettre que le train avant soit déplacé angulairement par le tracteur. Un système de freinage hydrostatique permet d'arrêter l'ensemble avion/tracteur lancé à 35 km/h, sur une distance de 75 mètres.

leur expérience, la mettre en valeur, écouter leurs remarques, les encourager, apporter, si possible mon petit plus, et enfin, assurer une rigoureuse rédaction des procédures, fixant tâches et responsabilités des intervenants, dont je veille à faire lire le texte à chaque partie concernée, avant émission. Dans ces conditions, pour tous, les journées de travail se déroulent assez rapidement, dans une dynamique commune agréable et avec efficacité.

En sus de notre échange matinal journalier, je tiens régulièrement le chef Noat, au courant des événements significatifs et des suites données, et quand nécessaire, lui propose des courriers à sa signature. Le chef de département, peu enclin aux pertes de temps, semble apprécier cette façon de fonctionner.

* * *

Au mois de mai 1975 a lieu le premier mouvement de grève des chauffeurs de tracteurs. Un tracteur attelé à l'avion, sans chauffeur disponible, Concorde attend sa montée en piste pour un vol de reconnaissance sur Gander. Je réalise immédiatement « l'exploitation » qui sera faite de la situation si l'avion reste au sol.

Je fonce à la régulation, m'informe du point de stationnement attribué à l'aérogare R1, m'enquiers de savoir si un mécanicien de la division Concorde est disponible pour s'installer au poste et assurer le freinage de l'appareil, en cas de nécessité. Je demande au père Vigneron de venir me rejoindre. Ensemble nous rejoignons l'appareil. Je m'installe dans le Paymover en position conducteur. Michel Vigneron me passe rapidement les consignes. Je l'invite à m'accompagner au cas où. La liaison radio s'établit avec le poste. Cinq minutes après, en sortie de la zone d'entretien, l'attelage emprunte la voie 106, la voie de roulage conduisant à l'escale. Un quart d'heure plus tard, j'ai réalisé ma première mise en piste.

Dès mon retour, je réunis les chauffeurs et dialogue avec eux concernant leurs revendications. Celle-ci sont de deux sortes : demande d'augmentation de salaires liée à l'augmentation de la charge de travail et à l'utilisation du tracteur Secmafer pour les jumbos (B747 et A 300), demande de plus de considération de la part des contremaîtres au moment du départ du hangar pour la mise en piste et lors des remises de sacoches P.N à l'arrivée de l'avion au hangar[58]. Je m'entretiens de ces revendications avec Noat. La première demande est du ressort de la direction via l'adjoint Relations du travail. Concernant le second point, je fais part de mes observations au sujet de certains contremaîtres, qui libèrent — assez facilement, et parfois de façon irrespectueuse — leur tension envers la population d'ouvriers spécialisés. J'ajoute, qu'à contrario, deux chauffeurs en observation suite à comportement parfois douteux, et précise que je n'hésiterai pas à les sanctionner en cas de motif avéré.

Transmise au chef de centre Edouard Bezançon et à Claude David, la vive revendication des chauffeurs de tracteurs, a été accueillie avec distance. Il est vrai qu'au niveau direction, il n'est pas dans l'ordre naturel des choses d'accorder beaucoup d'attention à ce type de population. Pour ce qui concerne les salaires, réponse négative est donnée aux grévistes. Une suite de petits arrêts de travail a lieu tout l'été.

Tous les mouvements avion sont cependant exécutés en temps utile par les chefs de groupe et l'encadrement de la manutention auxquels se joignent Lebesnerais, Tarrier, Clavel, Raynal et moi. Dans ces conditions, Claude Decroix peut donc prétendre une bonne régularité et une bonne

[58] Les problèmes surgissent essentiellement avec les flottes (B 707, B 727) dont le convoyage est effectué au poste par un Ouvrier Spécialisé — alors que pour les B 747 et A 300, il s'agit d'un mécanicien — et naît du fait du ton employé par deux contremaîtres, (je l'ai plusieurs fois constaté) lorsqu'ils interpellent en le tutoyant un O.S, alors que, curieusement, ils observent un ton plus mesuré lorsqu'il s'adresse à un de leurs mécaniciens. Il arrive également qu'un OS, pour marquer son mécontentement face à un contremaître qui le harcèle, se contente de jeter, depuis la porte de l'avion, la sacoche avion contenant les documents attendus le contremaître. Par ailleurs, en horaire du soir, un des contremaîtres concernés, déjà passé en désintoxication, s'adonne à la boisson. Problème connu que Noat ou Decroix n'envisagent pas d'aborder.

ponctualité des flottes dont il a responsabilité d'entretien, sans pour autant marquer d'une quelconque façon sa moindre satisfaction, envers moi ou envers mon équipe. Et, si j'en crois Noat, il serait plus favorable à une organisation plaçant tous les services de production sous ses ordres. Avec deux ingénieurs d'entretien, comme adjoints, tout est possible…

Quant à Jean Gay, les soucis générés par la prise en compte de Concorde sont tels que je ne suis pas sûr qu'il soit informé des mouvements de grève de la manutention.

Pour ma part, malgré cette mobilisation supplémentaire, pas question de changer quoi que ce soit, au rythme de traitement des sujets, avec désormais des relations plus nombreuses avec Aéroports de Paris. En effet, dans l'attente de la livraison des équipements d'atténuation de bruits (silencieux) destinés, après intervention sur moteur en place avion, aux essais en puissance des moteurs avant remise en ligne, et compte tenu de la vive protestation riveraine, je dois, chaque fois qu'un point fixe est à faire, saisir l'ingénieur de permanence d'ADP. Alors, au moins une fois par semaine, et le plus souvent avec un interlocuteur différend, il me faut étayer la demande, préciser la plage horaire demandée, m'enquérir du vent dominant pour arriver à arrêter, et seulement en zone centrale d'aéroport, une place convenable pour que le bijou de famille puisse être autorisé à émettre dans la nature, ses 118 Pn décibels[59].

Animée par Robert Lucas, l'équipe de régulateurs est conduite avec compétence et l'ensemble des tâches, choix, et responsabilités sont assurés. Des contacts et discussions épisodiques que j'avais eu avant ma prise de fonction, j'avais bien observé que Lucas était, comme l'on dit, un type valable, mais notre relation nouvelle me démontre journellement que ce bonhomme sobre, mesuré et efficace de quarante-neuf ans, est un excellent élément qui mériterait bien de passer cadre. Et, j'ai l'intuition que l'intéressé, ne demandant jamais rien, risque de terminer sa carrière en agent de maîtrise, et donc qu'il convient de s'occuper rapidement de sa situation.

Ayant, dès fin mai, abordé le sujet avec Noat, dès fin mai, je vais en conséquence développer trois actions simultanées. Je déclenche et remplit de façon particulièrement étayée une Fiche d'Orientation et de Carrière que j'accompagne d'une Fiche de Poste (document récemment mis en service par la direction du personnel) dans laquelle je précise les niveaux hiérarchiques de chacun des principaux interlocuteurs de Lucas dans son travail journalier (chefs de division, ingénieurs d'entretien, cadres de DT-HU (régulation centrale), et chefs d'escale avec les télex.

Je remets le tout à Noat et plaide vigoureusement le cas de Lucas. Noat est d'emblée d'accord sur les attendus concernant la valeur de Lucas, mais n'est pas a priori convaincu des chances d'obtenir sa promotion. Je plaide à nouveau et lui fait valoir qu'il faut au moins se battre pour obtenir dès le 1er juillet de cette année une Prime de Majoration Exceptionnelle (PME) de salaire mensuel, situation qui lui vaudra la promotion un an plus tard. Dans cette perspective minimale, Noat me promets de le proposer officiellement.

Mais je n'oublie pas que Lucas — qui, dans son travail journalier, doit prendre en compte, des problèmes techniques — est classé agent administratif qualifié. Alors, voulant devancer une difficulté éventuelle, je m'enquiers de connaître le nom du délégué Force Ouvrière (maîtrise, personnel administratif) du siège, devant participer à la commission paritaire de fin juin. La chance aidant, j'arrive rapidement à le joindre et lui explique en long et en large mon affaire. Les vingt minutes passées à argumenter au téléphone ne lassent pas mon interlocuteur, lequel devant un dossier qui lui semble bien construit, et ma hiérarchique sincère insistance, accepte, non seulement le soulever mais de défendre le cas en commission paritaire. Il me demande en retour de lui faire un mémo récapitulatif intégrant les états de service de l'intéressé.

[59] Exprimé en Perceived noise decibels, le « niveau de gêne sonore », au décollage — et donc durant le point fixe en poussée « maxi », était de 118 pour Concorde, 112 pour Caravelle, 108 pour le Boeing B 707 A. Quatorze ans plus tard, grâce au progrès des motoristes, il sera de 85, avec l'Airbus A 320.

Je tiens, dans le détail, Noat au courant de toute ma stratégie qualifiée de complémentaire. Après avoir patiemment écouté mes explications, il sourit doucement et me confirme qu'il a proposé Lucas et qu'il ne manquera pas d'intervenir, de nouveau, verbalement en sa faveur.

Début juillet, par voie syndicale, Lucas est le premier informé des résultats. Il frappe contre la porte déjà ouverte de mon bureau, entre, se campe devant mon bureau, assez ému. Je pense avoir compris, mais je choisis de jouer le jeu :

« *Qu'est-ce qui se passe mon vieux Lucas…* ? »

« *Comment vous dire… j'ai le plaisir de constater que ma hiérarchie s'est bien démenée et m'a obtenu une PME qui me permet de gagner, hors primes, un salaire de cadre. Alors, je vous dis non seulement merci, mais bravo !* »

« *Pour Noat et moi, c'est juste façon de vous remercier de votre travail. À titre personnel, je suis à différents égards très heureux de ce résultat…* »

* * *

Juillet mil neuf cent soixante-quinze. Cantal est encore sous-directeur du matériel Je reçois ma promotion d'ingénieur principal ainsi que deux autres collègues du CESI, tandis que Michoux, plus ancien d'entre nous (première promotion) est, à quarante-six ans simultanément nommé chef de la division d'entretien des outillages (DM.LO) et promu ingénieur-en-chef, six ans, seulement après sa nomination au grade d'ingénieur principal et alors que, compte tenu d'une pratique connue — dont il ne se cache d'ailleurs pas — on le surnomme Johnny Walker… Au total, les deux collègues qui ont pris, en même temps que moi, leur promotion, accèdent avec deux ans d'avance, tandis que le protégé de Cantal vient d'atteindre la catégorie supérieure (de trois échelles au pas de quatre ans) en seulement six ans. Mieux encore, concernant le collègue Michoux, j'apprends par Noat, que Cantal — deux mois avant de quitter son poste de sous-directeur de la direction du matériel (DM), et de prendre le poste de directeur de la direction des opérations aériennes (DO), connaissant déjà son successeur qui n'est autre que Claude David — n'a pas hésité, en fin de réunion des chefs d'organismes (réunion dite réunion JC), de déclarer avoir promu son protégé avant son départ sachant que vis-à-vis de ce dernier, ceux qui viendraient ensuite auraient un avis plus réservé ! Je suis abasourdi et un peu écœuré par cette dernière information. Mais connaissant la détermination de Cantal et ayant en mémoire sa déclaration célèbre de sous-directeur (à Air France, ce n'est pas ce que vous faites qui compte, mais c'est ce qu'on dit de vous…), je ne m'étonne pas trop.

Alors, mentalement, je me remémore un certain nombre de situations rencontrées, et d'abord celles vécues au grand entretien, durant laquelle Carriole m'avait avoué qu'à mon âge, il ne pouvait rien pour ma promotion sans que j'aie l'appui d'un syndicat. Je pense également aux différents situations, vécues durant mes années au département Méthodes et moyens de production, événements que j'avais exposés à Kientz, un soir sur le tarmac, en lui faisant part de mes observations concernant le déroulement, parfois très curieux, des carrières. Je pense également à d'autres situations dont m'avait parlé un Guy Thiriet, avec un visage impuissant.

Me revient en tête un savoureux télex à large diffusion — provenant de la direction générale, intervenu je crois en 1973 suite à la crise pétrolière — concernant plusieurs nominations à la direction des opérations aériennes. Dans une longue liste apparaissaient un directeur, un directeur - adjoint, des adjoints aux directeurs et directeurs adjoint, ainsi que plusieurs chefs de département, avec pour l'un d'entre eux — polytechnicien, précédent chef de division à la direction du matériel (c'est cela qui avait retenu mon attention) — *rang à titre personnel* de sous-directeur…La politique et les loges me semblaient bien puissantes.

Avec Noat, les relations sont de plus en plus confiantes et, pour ma part, j'apprécie ce chef. Simple dans ses manières, direct dans son style mais au ton toujours respectueux, vigilant mais ouvert lors

d'une discussion de fond, cet homme m'apparaît comme étant en fait un pessimiste actif, honnête, et cultivé qui, è son niveau prend ses responsabilités. Souvent, compte-tenu des problèmes majoritairement évoqués lors des séances de travail organisées par le chef de centre (logistique, organisation et relations entre organismes, relations avec Aéroport de Paris), il me demande de le remplacer à ce type de réunions.

Et un matin de fin juillet, après avoir pris connaissance des différentes situations dont je lui fais le point, soudain, il s'adresse à moi et assez directement me fait comprendre qu'à ses yeux, j'ai fait mes preuves et, en conséquence, me propose un tutoiement réciproque. Très touché de cette attention, je le remercie vivement et, en souriant, nous continuons d'échanger, en mode Dominique et Pierre. Le ciel s'éclaircit.

* * *

Le 9 octobre 1975, après un total de 53000 heures de vol, Concorde[60] obtient son certificat de navigabilité. Peu après, je suis invité à participer à un vol de reconnaissance sur Gander, vol opéré par le commandant Mims. Placé au premier rang de cabine, côté droit, assis à côté de la jeune et sémillante secrétaire d'un ministre, en attente du fameux bang supersonique, je scrute avec attention le compteur de Mach fixé, juste devant moi, sur la cloison avant de l'appareil. Et, ce moment arrive, salué par les applaudissements des invités

Concorde est mis en service le 21 janvier 1976. Ce même jour — l'accès à New-York-JFK n'étant pas encore autorisé à l'avion supersonique — la compagnie British Airways ouvre la ligne Londres-Heathrow/Barhein tandis qu'Air France, avec son premier avion, immatriculé F-BVFA, opère la liaison Paris-CDG/Rio de Janeiro via Dakar, liaison qui sera suivie de celle reliant Paris-CDG à Caracas via les Açores.

* * *

Au mois de février, le remplacement d'un moteur sur B 747, immobilisé à Anchorage, permet de tester notre organisation et nos capacités. Opération délicate nécessitant une suite d'actions précises. La procédure établie — applicable 24/24 heures, 7/7 jours, et particulière à chaque type d'avion et de réacteur — de transport du moteur, des importants outillages nécessaires et du groupe des mécaniciens chargé du travail, mobilise et coordonne, dès décision prise de remplacer le moteur, plusieurs services et secteurs opérationnels (services techniques, opérations aériennes, douane, fret, transport, escales) concernés. Affaire d'organisation, de moyens matériels, cette opération — qu'il s'agisse du traitement de l'information ou de l'exécution des tâches — est aussi, et avant, tout une affaire d'hommes.

Dans le cas présent le transport aller du réacteur en état, se fait en 5ème position (Vème POD ou accrochage sous l'aile du B 747). L'appareil transporte également l'équipe en charge du dépannage. Après déchargement, à Anchorage, des matériels en soute et du moteur en état fixé sur l'aile, l'avion continue son vol vers Tokyo. Quarante-huit heures après son arrivée à Anchorage, l'équipe vole vers Paris, empruntant un autre B 747, reliant Tokyo à Paris avec escale à Anchorage, lequel transporte, sur chariot spécial en soute, le moteur descendu à réviser. Un temps d'escale un peu supérieur à l'habitude, et les passagers du vol, ignorants les difficultés d'un dépannage, apprécieront le ronronnement sécurisant des puissants moteurs.

Au hangar, dès le printemps 1976 des mouvements de grève sont déclenchés à la fois par les chauffeurs de la manutention et par les mécaniciens sur avions. Le conflit se durcit peu à peu. Des attitudes nouvelles se manifestent. Deux chauffeurs qualifiés « conduite des Secmafer », déjà

[60] L'appareil représente un symbole de modernité. Toutefois, dès les premières semaines de service, son coût d'exploitation s'avère élevé. Sa consommation en carburant, et des taux de remplissage très faibles, font payer cher à la compagnie le prix du veto américain qui ne sera levé que le 4 février 1976 concernant New-York et Washington. Les autorités new-yorkaises imposeront pour six mois supplémentaires, une interdiction de survol de New York. La liaison avec Washington ouvrira le 24 mai 1976.

sanctionnés pour leur comportement, décident de jeter les clés de contact des tracteurs dans les caniveaux du hangar, dès le début du mouvement. Par ailleurs, de nombreux mécaniciens, tentent d'empêcher le retour vers l'escale des appareils ayant subi leur visite.

Ainsi, un Boeing 747 qui vient d'effectuer son point fixe, est bloqué sur la voie 106, à hauteur de la pénétration de la zone des hangars. Daniel Foucrey, ingénieur d'entretien se rend rapidement sur les lieux. L'avion, immatriculé F-BPVD (Victor Delta en désignation d'usage journalier) — Secmafer attelé déserté par son chauffeur, voie bloquée par une vingtaine de mécaniciens — attend sa mise en piste, tout en interdisant, par sa position, l'accès à la voie 106, à partir de la zone des hangars.

Seul sur place à représenter la hiérarchie, afin de ne pas envenimer l'affaire, Foucrey négocie patiemment durant plus de trois heures, avant d'obtenir « la libération » de l'appareil. Suite à cette situation suivie par tous les organismes, avec la complicité bipartite des intéressés, dans les 24 heures suivantes, le Victor Delta, pour l'ensemble des communications entre services de Roissy, prendra s'appellera Victoire Difficile. C'est aussi ça l'aéronautique !

* * *

Sur l'autoroute A1, la fluidité de circulation vers Paris, est fonction de l'horaire. Et ce que nous redoutons le plus Noat, Steiner, Lebras et moi, qui habitons au sud de Paris, c'est une grève des routiers qui bloquerait l'autoroute. Ce jour-là, à seize heures, au second étage, Noat et moi terminons la lecture d'une note avant frappe. Son aimable secrétaire, madame Vianelli, fait irruption dans le bureau et nous informe qu'un message radio vient de signaler un barrage routier établi depuis quinze heures trente, sur l'A1, sens Paris. Exclamations diverses. Soudain je me surprends à lâcher :

« *Deux billets compagnie sur Amsterdam… on saute dans le vol Roissy- Schipol de 17 heures, on débarque mais on reste sous douane de 18 heures10 à 18 heures 45, on fait nos achats au duty-free, on embarque sur le Schipol-Orly de 19 heures, on dîne dans le vol de retour, à 20 heures on débarque à Orly. Ton épouse vient te chercher à l'aérogare. Moi, je saute dans la navette PN, je prends le bus qui descend à Choisy-le-Roi. Si tout va bien, à 21 heures, on est devant la télé…* »

Amsterdam-Schipol est alors une escale à double desserte parisienne (Roissy et Orly) et à double desserte compagnie (KLM et AF). Noat pige immédiatement et, complice, se marre.

Coup de fil au bâtiment de commandement pour déclencher les billets. Envoi simultané du coursier du secrétariat pour les récupérer. Appel à un manœuvre de la manutention pour directement nous rendre à l'aérogare R1 par la piste (possible grâce au badge compagnie délivré par la gendarmerie). Embarquement sept minutes avant le décollage. À dix-sept heures, push out, suivi d'un décollage. Légère collation à bord. Arrivée à l'heure, pour faire notre marché, dans un des meilleurs duty-free au monde que j'ai fréquenté deux fois depuis le stage chez KLM début soixante-huit. Alors, mêmes achats intéressants qu'à cette époque. Le temps passe très vite et il nous faut courir pour embarquer, avant 19 heures, destination Orly. Agréable accueil et repas à bord. Arrivée à 19 heures 55 à Orly. Pari tenu. Sourires complices. Steiner et Lebras qui habitent au sud de Paris arriveront chez eux aux environs de 23 heures trente. Cette petite aventure, aimablement colportée, nourrira un temps les conversations, y compris dans certains bureaux du siège de Maine Montparnasse.

* * *

La régulation a reçu le message peu avant huit heures du matin. Un Boeing 707C (cargo) a été accidenté à l'atterrissage sur l'aéroport international de Guayaquil, port situé au nord de la côte pacifique sud, capitale économique de l'Équateur avec un aéroport à forte activité de fret. Suite à un mauvais temps et une pluie diluvienne, le B 707, est sorti de piste à l'atterrissage. Gestionnaire technique de la flotte DM.QR.

Les informations reçues sont précises. L'affaire est rapidement analysée. Dès neuf heures trente, les dispositions générales sont arrêtées avec DT-HU, régulation centrale d'Air France : une opération dite de relevage avion — qui est de la compétence de la Subdivision d'entretien des outillages au sol (DM.QO) et nécessite l'usage de plusieurs ballons et mise en œuvre par du personnel spécialisé de l'organisme — et, au minimum, le remplacement du train principal droit (fourni par DM.LQ, division de révision des équipements d'Orly) avec essais de trains au sol — travaux de compétence DM.QR — sont à exécuter.

L'embarquement des différents matériels — ballons de levage, train principal sur charriot de transport, vérins de trains, kits outillages divers, caisses à outils des compagnons — et du personnel des deux unités concernées, est prévu sur le vol B 747 assurant la liaison Paris-Rio de Janeiro, départ 22 heures cinquante, le soir même à CDG. À l'aéroport de Rio, dès arrivée du vol AF, transfert du matériel dans le B 707 cargo de la Pan American assurant la liaison Rio-Guayaquil. Simultanément, vol passagers KLM pour les équipiers. Point supplémentaire, les agents en mission, sensés dormir en vol, entre Paris et Rio, afin de se mettre au travail dès arrivée à destination, voyagent en 1ère classe.

Un contremaître (en fait un en horaire du matin, un en horaire du soir) au titre de la division QR en liaison avec le Service Assistance Technique à la Production ont désigné les agents prévus pour la mission (contrôleur chef de mission, 1 metteur au point, 3 mécaniciens avions et 1 mécanicien équipement) et vérifié les formalités sanitaires exigées par l'Équateur, idem pour le responsable production de la subdivision QO qui a désigné un chef d'équipe et cinq compagnons pour conduire le relevage de l'avion., Roger Clavel pour déclencher et suivre la préparation et l'envoi des matériels au fret, Lucas pour la coordination des dispositions avec la régulation centrale, ont passés la journée sur le sujet. À 18 heures, tout le matériel est réuni au fret. Près de neuf tonnes de matériel au total. Clavel et Lucas, fatigués nerveusement mais satisfaits de l'aboutissement de la première étape de l'affaire me confirment que tout est OK.

Je les remercie, leur confirme que je reste sur place une heure ou deux, à côté des régulateurs de vacation, au cas où, et les libère. Un peu avant 20 heures, le chargement se déroulant sans problème, je décide de rentrer à la maison. Retour de nuit paisible sur l'autoroute. Je suis détendu après cette journée qui a vu, une fois de plus l'efficacité du travail en commun de gens rompus aux exigences de l'entretien des avions et au traitement des aléas de l'exploitation. Et ça roule bien. À huit heures quarante-cinq, je suis à la maison. Souper tranquille et information synthétique à mon épouse qui m'interroge en précisant que je ne lui dis jamais rien. Vingt et une heure cinquante, je passe mon pyjama.

Dring… dring… Je décroche. C'est le commandant de bord du vol à destination de Rio, qui a eu mon numéro par le régulateur du hangar.

« *Bonsoir monsieur Manigault. C'est le commandant du vol…. J'ai besoin de vous pour régler le problème suivant : l'avion est complet en classes économique, affaires et first, j'ai trois passagers de première classe, clients réguliers d'Air France qui ne peuvent embarquer et avec les pleins carburant au maximum pour ce type de vol, j'ai plus d'une tonne de surcharge. Que pouvons-nous faire, sachant que je ne peux même pas déclasser certains de vos gens déjà mis en classe affaires* »

« *Bonsoir Commandant… Je pense qu'il convient de ne pas déshabiller l'équipe des mécanos avion, donc pour vous libérer trois places en première classe, je retiens de se séparer de trois des cinq mécaniciens de l'équipe chargée de désembourber l'avion. Pour cette première et importante intervention, qui demande environ six heures, on demandera de l'aide sur place, ou trois mécanos avions donneront le coup de mains nécessaire et, s'il est disponible, on utilisera le mécanicien d'escale. Je choisis donc de ne pas nous séparer des mécaniciens avion, car comme la prochaine liaison demande d'attendre au moins trente-six heures, ça me paraît la moins mauvaise solution pour ne pas perdre de temps.*

Quant au gain de poids, si vous avez près de vous le gars du chargement et la liste des colis et des matériels, avec le poids de chaque envoi concernant ce dépannage, il me semble qu'en se privant du vérin de train avant, des trois compagnons débarqués et de leurs caisses à clous, on devrait gagner autour d'une tonne. Sous réserve de votre avis, ça pourrait suffire pour le décollage… Si vous acceptez la proposition, pour la manip, votre seul interlocuteur du détachement, c'est le contrôleur chef de mission qui peut m'appeler si appréciation différente ou observation. Concernant le vérin de train avant, dites au contrôleur que je fais envoyer un message pour en trouver un à Guayaquil ou en faire parvenir, un depuis Rio, à Guayaquil, en l'empruntant à l'escale de Rio. Enfin, si vous le souhaitez, je peux vous rejoindre à Roissy, mais l'heure tourne… »
« *Bon. Alors, je récapitule……. écoutez, tout ça me paraît jouable. Non, non, ne bougez pas et même aller dormir, je vous rappelle que si véritable difficulté, mais je dois pouvoir arranger le coup et partir avec un léger retard. Allez, je pense que tout ira bien, je vous remercie, m'sieur Manigault, et je vous souhaite bonne nuit…* »

« *Et moi, bonne chance et bon vol commandant.* »

Le lendemain, en arrivant au hangar, j'apprends que le commandant a choisi de décoller à l'heure, sans faire déposer le vérin. Bravo commandant et ouf… !

Mais, à neuf heures, alors que je viens de rendre compte de la situation à Noat, en présence de Robert Lucas, les délégués du personnel de la subdivision à laquelle appartiennent les trois agents débarqués sur ma consigne. Je les reçois immédiatement. Une vive discussion démarre, qui va jusqu'à évoquer la mise en cause de la dignité de personnes, « blessées » après leur débarquement de la 1ère classe… Moyennant trois quarts d'heure d'échanges, on finira par se mettre d'accord sur les attendus du problème et la justesse du choix opéré.

* * *

Gilles Decroix quitte la division avions du département pour aller prendre le commandement d'un service de la direction des programmes dont Jean Luce est directeur. Sur le plan travail, nos relations furent bonnes et l'estime réciproque. Seule anicroche, le jour où il est venu, avec un air convaincu, me demander de sanctionner un chauffeur qui, en reculant un tracteur sur l'aire de point fixe, pour se positionner devant le B 747 à conduire à l'escale, a écrasé la valise du banc Rochar, outillage coûteux, utilisé sur réacteur durant les essais lors du point fixe. Devant telle audace, manifestée d'un air qui se veut innocent, je lui ai simplement demandé pourquoi cette valise avait été planquée, par un mécanicien juste derrière la roue arrière du tracteur, au lieu d'être rangée dans la camionnette des mécanos. Il est remplacé à son poste de chef de division, par Jean Miquel, ingénieur E.N.S.A.

En ce début 1977, Noat, confidentiellement, m'apprends qu'il va quitter le commandement du département pour aller prendre, à la direction du Transport, la responsabilité de l'importante escale de Roissy. Je lui fais part de mon regret. Il m'annonce confidentiellement (alors que je le sais déjà), que de Ferchaud doit le remplacer.

Gaétan Desèvres, discret directeur du matériel ayant succédé à Jean Luce a convoqué, en réunion à Roissy, tous les cadres supérieurs de la zone industrielle. Motif officiel, faire connaissance. Plus subtil motif, compte-tenu d'un mouvement de grève possible, prendre notre avis sur l'opportunité d'une sanction concernant un mécanicien sur Concorde, auteur d'une vraie faute professionnelle. La parole est donnée à chacun d'entre nous. Les exercices de haute voltige commencent alors. Précautionneux de tous poils, petits malins et faux-culs, se succèdent avec un talent consommé d'opportunistes. Arrive mon tour :

« Monsieur le directeur, je conviens que la dimension sociale et les risques de grève, en particulier en ce qui concerne Concorde, posent un grave problème. En plus, ne connaissant rien à l'affaire, je

ne peux juger de la faute, mais ce que je souhaite, c'est qu'en fin de compte, il n'y ait pas que les manœuvres et les ouvriers spécialisés qui reçoivent des sanctions »

Par cette observation un peu caustique, moi qui aie dû sanctionner plusieurs chauffeurs, je viens de commettre une faute en faisant une allusion un peu impertinente à mon directeur.

* * *

Accompagné de Louis Raynal, Roger Clavel rejoint son bureau, voisin du mien, Inséparables, ceux qui depuis trois ans et demi n'ont jamais failli dans leurs tâches, reviennent de la cantine, où après repas pris, ils ont dégusté leur café. J'échange quelques mots avec les deux personnes que je connais de longue date.

Raynal prend un air entendu et esquisse un sourire :

« *Au fait, tu sais comment ils vous appellent, Noat et toi, les gus dans le hangar, quand vous marchez ensemble en revenant de la cantine* ? »

«*…… ben non.* »

« *Tiens, voilà Mannix et l'homme au sourire qui tue… !»*

* * *

Département petit entretien de Roissy (2/2)

Chef de division Moyens de Production. (Octobre 1974/octobre 1978)

Mannix ! Finalement, ce nom du personnage de détective supposé au grand cœur, de la célèbre série télévisée américaine, me convient. Je pense que ce surnom m'a d'abord été donné parce qu'en accord avec les deux premières syllabes de mon nom. Peut-être, à l'époque, une allure générale voisine au physique ? Par ailleurs, le côté détective dans la façon d'aller au fond des questions intéressant un problème ou une situation ? Et Peggy, ajoutent, ensemble, les « malfaisants » ! Allez savoir ce qui se passe dans la cervelle des gens !

Lors d'un moment de détente, j'ai évoqué auprès de Noat « l'homme au sourire qui tue… », formule employée, sans hostilité semble-t-il, à son endroit. Dans un premier temps, il s'est interrogé. Puis objectivement, après m'avoir confié avec un demi sourire, qu'il n'avait jamais eu vent de cette sorte d'oxymore, il a fouillé dans ses souvenirs, et s'est souvenu des contacts, souvent caractérisés qu'il avait avec les compagnons quand il était chef de la subdivision B 747. Lors des visites, chaque fois qu'il y avait un équipement dont le remplacement dans les délais de visite posait question, il questionnait le compagnon en charge du travail quant au délai jugé nécessaire à l'intervention. Le compagnon, prudent comme il se doit, prenait une marge de sécurité. Alors Noat — calme, presque bienveillant, acquiesçant à l'évocation de telle difficulté — écoutait les explications de l'agent. Mais au moment de quitter le mécano, tout en lui souriant aimablement, Noat rompait le charme de l'entretien en faisant connaître à l'intéressé, qui évoquait une tâche de telle durée, un avis différent, quasi imparable, du genre :

« *Je sais que vous avez déjà fait le travail en tant heures, alors je compte sur vous pour ne pas me décevoir en mettant plus de temps cette fois…* »

« *Je sais que vous êtes un très bon compagnon, alors je vous fais confiance. Remplacez-moi cette vanne de démarrage en vingt minutes, car ensuite on doit faire un essai moteur…* »

Ce petit jeu qu'il affectionnait, était né de son temps militaire, duquel il avait retenu (sic) :
« *qu'il fallait mieux passer pour un méchant con plutôt que comme un pauvre con !* »

* * *

Les mouvements de cadres, au pas de quatre ou cinq ans — politique voulue par le directeur général-adjoint, affaires techniques, Guy Peltier— visent à faire « tourner » cette population, avec pour les uns, objectif de leur faire connaître des secteurs clés de la compagnie dans le cadre d'un plan de carrière, pour les autres de combler au gré des ans les postes qui se libèrent, et, pour d'autres encore, disent des mauvaises langues — se remémorant la façon dont l'ancien chef du centre de révision de Courbevoie avait résisté au directeur Jacques Scherer concernant l'implantation à Orly du département entretien moteurs — à éviter l'établissement de fortes personnalités dans tel ou tel organisme. Cette politique officielle souffre pourtant de notables exceptions. Par ailleurs, quand on compare les postes — nombre de postes et difficultés à les tenir — occupés tenus par ceux qui arrivent au rang de directeurs, on découvre des différences surprenantes qui réveillent les mêmes questions que certaines nominations ou promotions.

En ce printemps mil neuf cent soixante-dix-sept, Decroix a été remplacé par Miquel qui est désormais assisté de Bernard Pourchet et Jean-Claude Johannet comme ingénieurs d'entretien (Alexandre est nommé chef de la représentation des achats de New-York, et Foucrey est allé prendre le poste de directeur technique d'une compagnie africaine. Hubert de Ferchaud va succéder à Noat, à la tête du département. Mais les nouvelles ne s'arrêtent pas là. Noat, qui connaît très bien Émile Lucas — nommé adjoint relations du travail, en remplacement de Claude David devenu sous-directeur — m'informe, avoir appris par lui, que je suis envisagé pour prendre, l'année prochaine, le commandement d'une des subdivisions du département entretien moteurs d'Orly.

Je reçois très mal la nouvelle. Pour deux raisons, je ne souhaite pas ce poste. La première raison réside dans l'intérêt du poste, la seconde découle du fait que ce type de poste appartient, par choix du commandement, au parcours type de l'ingénieur CESI — savoir occuper les postes dont ces messieurs de Bois-joli se désintéressent — parcours pour tout dire contraire à celui que j'espère. Enfin, compte-tenu du fait que je suis déjà très bien formé concernant le grand entretien avions, l'ingénierie industrielle et le petit entretien avions, je ne vois pas — sauf, chose que j'ignore, à avoir un destin particulier — l'intérêt de m'investir pleinement dans l'activité moteur. Je sollicite Noat de tout faire pour me sortir de cette situation. Noat est très embarrassé, mais me promet qu'il en parlera à Émile Lucas. J'en parle également avec Jean Gay, chef de la division Concorde, précédemment adjoint production du département moteur, qui me témoigne sa confiance :

« *Faites ce que vous pouvez pour échapper à ce poste qui ne vous correspond en rien. Vous allez vous y ennuyer et vous n'aurez aucune voix au chapitre ni aucune initiative véritable possible…* »

Certainement grâce à Noat, j'obtiens un rendez-vous avec Émile Lucas. Je lui résume ma pensée en une seule phrase :

« *Si monsieur David et vous décidez de me muter au poste envisagé, j'irais, mais sachez que je n'ai aucun goût ni intérêt pour ce poste et, après le travail effectué au petit entretien, je considérerais cette orientation comme une sanction…* ».

Mimile n'est pas du genre à se laisser impressionner par ma déclaration, mais Noat ayant dû parler en ma faveur, il se contente d'enregistrer mon point de vue et de me rappeler que tous les postes ont leur intérêt, et qu'il n'est pas question que chacun choisisse. J'éprouve alors une furieuse envie de lui dire que je regrette de constater que ce type de poste n'est jamais offert à un jeune ingénieur issu d'une grande école. J'évite, avec bien du mal, de commettre ce crime de quasi lèse-majesté. Après plusieurs clignements d'yeux et un long temps de silence, Émile Lucas, habituellement sobre de commentaires, m'assure qu'il transmettra ma position.

L'affaire du mécanicien Concorde a été traitée. L'arbitrage rendu par Gaétan Desèvres est un modèle du genre et marque le début de l'attitude d'un grand nombre de cadres supérieurs qui ont compris que pour faire carrière, il faut à tout prix éviter les problèmes sociaux, quitte à pratiquer, au fil des ans, une casuistique opportuniste de tous les registres et de toutes les saveurs. J'aurai l'occasion de revenir sur le sujet.

Dans le cas présent, l'intéressé n'aura pas de sanction, ne bénéficiera pas de son avancement, mais afin qu'il soit pénalisé sur le plan salarial, il lui sera octroyé les points supplémentaires correspondant à l'échelle qu'il aurait dû avoir… avec son avancement. Cet exercice de haute voltige sociale a été conduit avec maestria et donne un aperçu des règles de bonne conduite à dorénavant observer pour conduire harmonieusement sa carrière… et fera école.

* * *

Parmi mes occupations, il y a celle de recevoir des groupes de clients importants. Ce sont, le plus souvent des présidents de sociétés ou des hommes affaires, passagers très contributifs (usagers de la première classe, abonnés et membres du club « classe affaires ») qu'Air France convie pour une journée, afin de les informer des procédures et moyens mis en œuvre pour la sécurité et le confort des vols et pour le traitement des situations rencontrées. Environ tous les deux mois, je reçois un groupe d'une douzaine de personnes, reçus par des cadres des services commerciaux ou des relations extérieures. Informé en temps utile, je vais les accueillir, dès leur arrivée en zone industrielle. Après une visite du hangar et de ses installations, et une visualisation des appareils, je les retiens en salle de conférence et leur développe les règles et procédures intéressant l'entretien des avions. Suite à cette présentation générale, je demande aux participants de bien vouloir poser leurs questions concernant le maintien en bon état de vol des coûteux moyens de transport que sont les avions commerciaux. Je prends quelques notes et réponds ensuite aux questions par un

développement envisageant diverses situations vécues sur différents types d'appareil. J'insiste sur l'obligation de respecter les procédures à appliquer, sur l'impératif intangible de la sécurité, et rappelle nos objectifs de régularité et de ponctualité. Je fais apparaître, chaque fois que possible, le raisonnement économique qui participe à telle prise de décision, met en évidence la nécessité d'un ordonnancement précis dans la succession de toutes les interventions, et insiste sur la qualité de l'information amont et aval, en particulier, concernant la conduite, parfois complexe, des dépannages en escale. En finale, j'insiste sur le fait que la qualité du produit offert aux passagers et donc la réussite de notre entreprise dépend en premier lieu de la qualité de nos prestations.

Cet échange, illustré des expériences vécues, au propos mis progressivement au point au fil des mois, semble intéresser vivement un auditoire de qualité. Les services commerciaux découvrent un domaine dont ils ne soupçonnaient pas la complexité et la richesse humaine. Les lettres adressées au Chef de centre témoignent de leur intérêt et de leur satisfaction.

La salive un peu réduite en bouche, et les guibolles aux mollets moins sûrs que d'ordinaire, je suis un jour, en mission d'accueillir, accompagnant un groupe de personnalités appartenant à l'industrie et à la politique, monsieur Gilbert Pérol, directeur général de notre compagnie de 1974 à 1982.

* * *

Depuis mon entretien avec Émile Lucas, je n'ai aucune nouvelle concernant mon changement de poste prévu pour l'année prochaine. Je sollicite Noat de déclencher une Fiche d'Orientation et Carrière (FOC), me concernant.

Avant de recevoir les appréciations des premier et second degrés de la hiérarchie, ce document permet à l'intéressé de mentionner l'orientation souhaitée, et les postes qui l'intéresseraient. En page deux du document, j'argumente de façon à bien faire comprendre à ma hiérarchie que mon expérience acquise, depuis plus de vingt ans, ne me destine pas au poste de chef d'atelier du département moteur. Noat a la délicatesse de m'informer de ses appréciations avant de remplir, en ma présence, le cadre réservé au premier degré. Notations favorables. En dernier lieu, chose très importante, il confirme mon aptitude à accéder dans les cinq ans, en catégorie supérieure (ingénieur-en-chef). Je le remercie, mais regrette qu'il n'évoque aucun poste de nature à aller dans le sens de cette promotion. Je devine qu'à son niveau, il ne peut prendre, par écrit, une position qui n'aurait pas l'aval des échelons supérieurs, et que toute décision de carrière procède, au moins, du niveau sous-directeur. Il me reste à connaître l'avis, qui sera porté, par écrit, par le second degré, le chef ce centre, Édouard Bezançon. Noat, ajoute un dernier commentaire verbal qui vise à me faire comprendre que certaines personnes, d'après ce qu'il entend, me jalousent. Mais, je n'en saurais pas plus.

* * *

Lebesnerais, Tarrier, le père Vigneron, parlant de ce manœuvre d'origine antillaise, ont de lui le même jugement : pas courageux, toujours assis dans son coin, non intégré dans le groupe. Concernant cet agent de trente-deux ans, le qualificatif de fainéant est employé par toute la hiérarchie qui me suggère fortement d'examiner son cas. Lors d'un entretien plus complet, le chef de service Lebesnerais me précise que l'intéressé n'a pas d'absentéisme, qu'il n'a pas de conflit avec sa hiérarchie, qu'il ne semble pas avoir de pathologie déclarée, mais qu'il se traîne tout le temps… n'est jamais volontaire pour quoi que ce soit, et va systématiquement s'asseoir, dès sa tâche terminée. Ces observations m'interrogent.

Il me revient alors à l'esprit les termes d'une conversation avec mon médecin parisien et ami, le docteur Michel Vermot, concernant les parasitoses des originaires des Caraïbes et parfois, signifiées de façon spectaculaire par le taux élevé d'éosinophilie dans leur formule sanguine. Très discrètement et avec précaution, je décide de m'ouvrir de la situation de cet agent auprès du médecin du centre industriel. Celui-ci reçoit très aimablement mon récit et ma suggestion de

convoquer la personne concernée pour une visite médicale de routine, et à cette occasion de lui déclencher des examens sanguins.

Les résultats indiquent un taux d'éosinophilie de 38, taux très élevé qui, en l'absence d'anomalie sanguine autre, conduisent le médecin à recommander simultanément un examen de selles et un traitement antiparasitaire puissant. Coup de chance, l'importante parasitose est confirmée et le taux d'éosinophilie très élevé, ne concerne, heureusement pas d'autres pathologies d'ordre immunitaire par exemple.

Après un trimestre de traitement, la prise de sang de l'intéressé est redevenue normale. Sans être devenu une foudre de travail, son comportement s'est totalement normalisé.

Le praticien, de Roissy, qui a dépassé la cinquantaine, m'offre un sourire complice mais ajoute que *si les ingénieurs viennent à se targuer d'être médecin, ce sera le début d'un beau bazar…* !

* * *

Avec promesse faite de ne pas se perdre de vue, Noat est parti prendre le commandement du centre de la région parisienne. Je regrette ce départ mais je retiens sa proposition de nous fréquenter, y compris hors Air France.

Le lundi suivant, jour ensoleillé du printemps, aux environs de neuf heures quarante-cinq, se présente à moi, l'homme naturellement sympathique[61] qui succède à Dominique Noat.

L'homme — respectueux de la hiérarchie, qui a déjà salué, les chefs de division Jean Gay et Jean Miquel — est de taille normale. Sa mise très correcte est sobre. Cheveux coiffés à la raie, visage harmonieux, éclairé d'un regard aimable, attentif et curieux, le port impeccable, parler simple et agréable, confèrent au personnage quelque peu de noblesse, et beaucoup d'aisance. Cependant, un examen plus attentif des yeux, du nez et de la bouche suggère tout à la fois, une grande finesse voire ruse et un léger quant à soi. À peine quelques mots échangés, après un regard vers sa montre, il m'invite à le suivre au second étage.

Très courtoises salutations à Madame Vianelli qui dirige son secrétariat, et à qui il demande naturellement de bien vouloir servir deux cafés. Puis nous voilà assis de chaque côté de la table, face à son bureau, accompagnant d'un mouvement de cuillère la fonte du sucre de notre breuvage. Je me prépare à un entretien. Soudain la sonnerie du téléphone remet mon nouveau chef en action.

Dès écoute des premiers mots du correspondant, le sourire épanoui, qui éclaire le visage de monsieur de Ferchaud suggère proximité, amitié, voire certaine complicité avec l'appelant :

« … *?* »

« *Oui, plus exactement, chef de département, coadjuteur chef de centre avec droits de succession…* »

«*… !* »

« *Merci, oui, c'est gentil, Je te remercie. Oui… au revoir… À bientôt…* »

Mon nouveau chef se rassied. Son sourire cède la place à un air entendu. Sûr de lui, il m'assène un dernier coup :

« *Et après, si tout va bien, ce sera la direction du personnel…* »

Présent dans le bureau de Tréziol, lorsque de Ferchaud était entré, souriant, pour le point annuel, ayant rapidement salué ce dernier, j'avais cependant noté avec quel vigoureux empressement Tréziol, copain de Cantal, s'était levé pour saluer son visiteur, lui aussi protégé de Cantal. Mais

[61] La dénomination, datant de juin 1974, était de Tréziol et concernait Hubert de Ferchaud qui, sous la coupe de Cantal était en charge du suivi des effectifs de la direction du matériel.

cette scène n'avait pas suffi à Tréziol qui, dès la fin de l'entretien avec de Ferchaud avait surgi dans mon bureau, visage rosi, et quêtant mon acquiescement à la déclaration suivante :

« Vous ne trouvez pas que cet homme-là est naturellement sympathique. ? »

Les confidences — ni recherchées, ni attendues — continuent, comme pour confirmer, mieux encore, l'exceptionnelle situation du successeur de Noat :

« *Dès connaissance de ma nomination, à Roissy, je n'ai pas manqué d'aller voir Desèvres et Cantal, pour soigneusement les remercier… (de nouveau, fin sourire). D'ailleurs, je vais devoir vous quitter, car je me dois, sans tarder, d'aller présenter mes civilités à monsieur Bezançon, notre chef de centre. Je le connais de longue date, puisque, comme vous devez le savoir, j'ai commencé ma carrière au centre de révision moteurs de Courbevoie…* »

C'est de cette façon, pour moi aussi époustouflante que révélatrice, dans la plus totale aisance, la mine réjouie et l'esprit empli de l'assurance de puissants appuis, qu'Hubert, marquis de Ferchaud, vient, en ma présence, de prendre possession de son fief industriel de Roissy. En plus de me laisser quelque peu pantois, cette conversation me trouble beaucoup et me suggère un personnage, qui sous couvert de confidences, a semblé vouloir m'impressionner.

Hubert de Ferchaud, s'installe avec intelligence et tact dans son nouveau commandement. Ses relations avec l'ensemble du personnel sont bonnes et les activités au hangar se déroulent dans une ambiance assez agréable. Miquel chef de division DM-QR et Steiner chef du contrôle, qui dialoguent souvent avec lui au sujet des moteurs « chauds » l'ont familièrement baptisé Def.

Principale observation, le chef qui tient à sa réputation, veille à apaiser tout conflit potentiel. Alors que je proteste, en les traitant d'organe bien connu, contre le personnel d'Alitalia — gestionnaires en permanente difficulté pour livrer dans les délais les équipements dont ils ont la charge au titre Atlas, et qui m'oblige à déclencher des prélèvements sur avion[62] — de Ferchaud me recommande calmement de retenir mes insultes, et devant mes justifications et mon questionnement, me précise avec esprit « compte-tenu du nombre de nécessiteux ». Devant Miquel, qui n'a pas l'intention de proposer à l'avancement un délégué CGT, peu actif au travail et journellement ergoteur, et défend, comme un diable ses convictions, l'honorable Def, chantre de la paix sociale, livre durant l'après-midi entier, un assaut diplomatique d'envergure et finalement convainc, un Miquel désarçonné et contraint d'avoir à lâcher prise.

Un jour de janvier 1977, Def va confirmer ses talents de négociateur. Ce soir-là, nous avons quittés le hangar plus tôt, à destination d'Orly, pour participer au pot de départ en retraite de Lucienne Soubrié, compétente secrétaire du service du personnel et très aimable chef de mon épouse.

Salle de conférence du building. Maints anciens connus sont présents. Guy Le Goubin, chef du service du personnel déjà évoqué dans une précédente chronique, est là. Il me serre, ainsi qu'à mon épouse chaleureusement la main, et, nous échangeons avec lui en souriant, tandis que le directeur Jean Luce, invité lui aussi, se révèle excellent danseur, en entraînant madame Soubrié, ravie, dans une valse joyeuse. Ambiance sympathique qui rappelle les débuts d'Orly. On évoque les uns et les autres, y compris les disparus comme Willy Boelher et Jean Bavoux. Quelqu'un vient demander à de Ferchaud prendre un appel au téléphone de la salle. Les chauffeurs-tractistes du département se sont de nouveau mis en grève. De Ferchaud et moi quittons ce moment agréable et repartons à

[62] Le prélèvement sur un appareil, au bénéfice d'un autre appareil, ponctuellement prioritaire, est une opération de dépannage, entraînée par un approvisionnement (le plus souvent matériel révisable) exceptionnellement manquant ou non fourni à temps par le gestionnaire d'un équipement (gestionnaire AF ou bien membre du groupe Atlas pour B 747 ou A 300). Cette opération, coûteuse au point de vue la main-d'œuvre (démontage et remontage, essai moteur éventuel) qui doit être conduite avec beaucoup de rigueur sur les plans ordonnancement et suivi, fait l'objet de plusieurs documents (étiquettes de mouvements, enregistrement sur dossier de visite, signalement sur avion « dépouillé » et relance par AOG auprès du gestionnaire.

Roissy. Durant le trajet, je lui résume toutes les discussions et mesures intervenues, concernant ces agents, depuis l'ouverture de Rroissy..

De Ferchaud, ne dit rien et n'accompagne d'aucun commentaire, mon désaveu des mesures d'avancement exceptionnel prises un an plus tôt par la direction du personnel, mesures qui avait avantagées un agent que j'avais précédemment sanctionné.

Sur place, c'est lui qui conduit la discussion avec les grévistes, se faisant préciser les charges et difficultés de leur travail, surtout en hiver. Il les laisse longuement s'exprimer, marquant ainsi, par son attention et son écoute, considération à cette population qu'il connaît depuis peu. Cette démarche, qui consiste à aborder une situation en ignorant, ou faisant en sorte d'ignorer, le long contentieux avec les agents de cette profession, est à la fois simplificatrice et subtile. Elle vise à positionner sa personne et les rapports de la négociation sur des bases « allégées » quitte à ne pas prendre en compte le point de vue des premiers niveaux de commandement. Néanmoins, à force d'adresse, et alors que l'arrêt de travail touche à sa fin, c'est dans un climat détendu que Def, à l'aise, promet aux chauffeurs d'examiner avec attention leurs demandes et, prenant d'ores et déjà en compte les conditions hivernales, attribue à chacun une casquette de qualité, avec large couvre-oreilles.

Portée à la connaissance de la maîtrise en charge des équipes de manutention, l'issue originale de cet entretien déclencha de fins sourires, et la déclaration, savoureuse, d'un contremaître :

« *En argot, une casquette, ça s'appelle bien une deffe…* »

À la suite de cette soirée, qui nous avait valu de rentrer au logis aux environs de minuit, de Ferchaud, parlant des chauffeurs, ne cessa d'argumenter « *que ceux-ci avaient avant tout un grand besoin de considération…* ». Ce message, très à la mode, qui porte toujours un peu de vérité, répond bien à l'ego des Français et a l'avantage d'entraîner peu de contradiction. Mais un mois plus tard, apprenant dès son arrivée matinale, sur plainte d'un mécanicien, qu'un étron avait été remis, enveloppé d'un papier d'argent, en lieu et place d'un sandwich, dans le superbe distributeur installé près de la manutention, et les soupçons portant sur un chauffeur, notre Def, sidéré, très contrarié mais veillant néanmoins à conserver un langage de plénipotentiaire, lâchait un caverneux « *ce n'est pas vrai…* ? », avouant ainsi sa profonde déconvenue.

* * *

Presque simultanément à la prise de poste de Hubert de Ferchaud à Roissy, Claude Kientz est nommé sous-directeur du matériel en remplacement de Claude David, nommé sous-directeur à l'économie.

Dès l'été — tandis que le hangar H3 de Roissy, en cours de construction depuis un an, doit offrir une cellule opérationnelle dès l'hiver 1979/1980, alors que depuis 1977, 70 % du trafic de l'A 300 est centré sur CDG, et qu'interviennent l'arrêt des B 707 A et l'hypothèse de mise en service dès 1979, d'une flotte B 737 d'une dizaine d'exemplaires, évoquée totalement centrée sur CDG — Kientz, en fonction des futurs programmes d'exploitation, se préoccupe de l'évolution des activités de petit entretien à Roissy-CDG.

Sous la coordination d'Hubert de Ferchaud, avec pour interlocuteurs, concernant les choix et appréciations, un groupe de six personnes — comprenant Jean Gay et Emmanuel Michal au titre Concorde, Jean Miquel, Raymond Steiner et Claude Groff au titre Boeing 747, et Roger Lebras en qualité d'adjoint contrôle de qualité — je suis chargé d'une étude (caractéristiques des flottes, responsabilités de gestion technique et d'approvisionnement, charges de travail, qualifications, effectifs, organisation) concernant l'évolution du petit entretien à CDG.

Le 6 septembre, sous la présidence de Kientz, cinq formules sont examinées. La formule qui est retenue — laquelle s'accorde avec les solutions envisageables à Orly, se montre soucieuse des

moyens existants (personnel, installations fixes, aménagements fonctionnels) et poursuit l'objectif à terme d'aboutir à des unités de production bénéficiant d'une implantation et d'un équipement industriel convenables — vise, en un premier temps à confier à la division en charge des avions Boeing — laquelle traite déjà les visites journalières et T1 de l'A 300 — la réalisation des visites T2+1/4 de bloc de cette flotte. Cette formule transitoire, s'accorde avec l'objectif de transfert ultérieur de la flotte A 300 de la division Boeing à une division « avions français » regroupant alors Concorde et A 300.

L'étude, réalisée à partir de la formule retenue et des orientations envisagées à terme, examine en détails les transferts intermédiaires et à terme envisagés ainsi que leur phasage, propose la future organisation du département (fonctions et organigramme), et l'implantation successive des activités. Deux gammes-objectifs — l'une intéressant les effectifs, l'autre concernant l'équipement industriel et l'implantation des activités — résument l'ensemble des opérations. Par ailleurs des gammes établies par activité et distribuées à chaque chef de service concerné, permettront de suivre les réalisations des opérations planifiées. De même, chaque chef de service disposera de son organigramme de façon à suivre son effectif en place et à venir.

Émise fin octobre 1977, l'importante étude — fruit d'un travail de réflexion, d'échanges avec les membres du groupe de travail, et de calculs, résumés en 20 pages de texte et 17 tableaux en annexe — réalisée en moins de deux mois — avec le concours de Jean-Claude Johannet, ingénieur d'entretien qui réalisa une part importante des annexes — avalisée par de Ferchaud fût diffusée, en copie, à Jean Loviny, chef du département Méthodes et Moyens de production de la direction du matériel, département normalement « conducteur » de ce type d'étude.

Fin mars 1978, cette étude, me vaudra une lettre de félicitations avec supplément au taux supérieur de la prime de gestion, signée de Gaétan Desèvres, directeur du matériel.

Me remettant cette lettre, laconique, de Ferchaud me précise que pour sa part, il m'aurait plutôt offert un séjour de quinze jours à l'hôtel Méridien des Seychelles.

* * *

Ma notification d'un avancement au premier janvier 1978 m'est remise, deux ans et demi après ma promotion de juillet 1975, sauf qu'avec une année de prime sans échelle et les promotions étant, depuis 1976, prononcées au premier janvier (avance de six mois dont je n'ai pas bénéficié), je bénéficie d'un avancement exceptionnel… donné au pas normal. Et j'avoue être de moins en moins sensible à des félicitations écrites ou verbales, émanant de personnes qui n'ont jamais été retardés en promotion par une Prime de Majoration Exceptionnelle, et qui avancent au pas de deux ans en catégorie VI.. ! Malgré les lettres semestrielles de félicitations du chef de centre Édouard Bezançon, je commence sérieusement à m'interroger sur une réalité que je perçois de plus en plus.

* * *

« *Ah ! J'ai quelque chose pour vous… quelque chose qui devrait vous intéresser…* »

Dans mon bureau, de Ferchaud m'explique qu'il représente Air France, dans un groupe de travail IATA, animé par le directeur technique de la compagnie australienne Qantas Airways (Quensland And Northern Territories Aerial services), nommé Cyril Ansley, personne qu'il connaît bien, et que ce groupe est chargé, de rédiger le chapitre d'un volume intéressant les outillages spécifiques nécessaires à l'entretien des avions.

« *Je sais que c'est un domaine que vous connaissez bien, c'est pourquoi je vous propose de me remplacer dans ce groupe et de participer à ce travail… La première réunion du groupe aura lieu, durant deux jours, à Sydney…* »

Le déplacement à Sydney, assez fatigant avec le décalage horaire, me permet de rencontrer Cyril Ansley et les membres du groupe désignés par les autres compagnies d'aviation. Séjour dans un modeste hôtel. Prise à l'hôtel par un technicien de Qantas.

Durant la première journée, présentations, échange de cartes de visites entre « managers », repas pris à la cantine de Qantas. Trois heures passées, l'après-midi, à cerner les contours de l'étude.

Seconde journée, visite rapide de la base industrielle de Qantas. L'occasion de me rapprocher de sir Ansley et de lui transmettre, en aparté, les amitiés de mon chef, de Ferchaud et l'espoir, qu'entretient Air France, de réviser les B 747 de la compagnie australienne… Dernière séance l'après-midi et repas d'adieu qui débute à… 23.30 heures, résidence privée de Cyril Ansley.

Vol de retour de durée et qualité exceptionnelles. B 747 « omnibus » de Qantas, qui observe cinq escales : (Melbourne, Jakarta, Bangkok, Téhéran, Belgrade) avant d'atteindre Paris. Seul passager première classe pendant trente heures, je suis choyé par un chef de cabine attentif et plein d'humour, me faisant, au fil du parcours, déguster les plats et les vins disponibles à bord. Cet homme très cultivé m'en apprend plus sur l'Australie, que les deux jours passés à Sydney.

À mon retour, je rends compte de ma mission à de Ferchaud puis, au téléphone j'évoque le sujet avec Thiriet. La semaine suivante, le père Thiriet, en visite à Roissy, m'invite à déjeuner au restaurant et, me convainc, avec ses termes, d'aller au-delà, du maigre sujet proposé au titre de cette mission :

« *Les hangars, les installations fixes, tous les matériels au sol, les outillages spécifiques, vous connaissez tout cela par cœur, en plus vous pouvez disposer des études du département Méthodes et moyens de production, vous savez rédiger, je suis prêt à vous aider, alors écrivez un bouquin… !* »

* * *

Seconde quinzaine de mars. Sans nouvelles de la fiche d'Orientation et Carrière remplie au premier degré par Noat, et par ailleurs curieux de connaître l'avis d'un chef qui semble avoir le bras long, je propose à de Ferchaud, en poste depuis presque deux ans, de bien vouloir porter un avis me concernant. Il accepte d'emblée. La semaine suivante, les appréciations au premier degré sont mentionnées. Côté positif, notations globales favorables, cependant curieusement rédigée, pour l'une d'elles (redoutable efficacité), côté point à améliorer mention inattendue : « *bon élève, mauvais camarade* ». Très offusqué par cette mention pleine de sous-entendus, je demande à de Ferchaud de me fournir quelques explications. J'ai successivement droit à un regard pensif, à un silence pesant, et à une déclaration sibylline : « *Vous avez des ennemis…* »

À mon tour je deviens silencieux, puis interroge à nouveau mon chef, sans obtenir de réponse. Ayant également observé qu'il n'a pas coché, la case intéressant ma perspective de promotion en catégorie supérieure — savoir dans les cinq ans ou à plus long terme — je lui en fais la remarque. Il me rétorque qu'il s'interroge encore, et que pour l'instant, il envisage de placer la croix à cheval… Je l'interroge sur ce choix mais n'obtiens aucune réponse claire. Je décide de prendre acte et d'abandonner la partie.

* * *

Courant avril, lors d'un de ses passages à Roissy, Kientz, qui ignore tout de mes évaluations en cours hiérarchique, fidèle à son habitude (tout au moins envers moi), me demande de le rejoindre au bâtiment de commandement du centre puis de bien vouloir l'accompagner, à sa voiture, au parking.

Puis, tout de go, il me déclare :

« *J'ai pensé à vous pour Toulouse. Plus ça va, plus il y a de problèmes de nature logistique.… et souvent des difficultés pour livrer les avions en révision à l'heure. Les problèmes qui sont le plus*

souvent soulevés, je sais que vous les maîtrisez bien, donc en vous demandant de prendre un poste là- bas, je sais qu'ils seront rapidement résolus… »

« *Quel poste me proposez-vous exactement ?… et pour combien de temps… ?* »

« *Il s'agit de remplacer Prévost… et tenir le poste quatre à cinq ans…* »

« *Prévost, mais c'est le numéro 2 du centre, son poste est en catégorie VI… Qu'est-ce que vous envisagez exactement pour moi… Je vous rappelle que, comme toujours, je veux bien avant tout faire mes preuves, mais dans le cas présent, je crois que cela vaut la catégorie VI dans un maximum de deux ans et demi…* »

«*… cela devrait pouvoir se faire…* »

« *Et pour mon épouse, qu'est-ce qu'on fait ?* »

« *Comme vous serez numéro 2 du centre, je ne crois pas qu'il soit souhaitable qu'elle occupe un poste à Toulouse… Il faut songer à une mise en dispo… »*

« *Une mise à dispo de cette durée…?, c'est quasiment une perte d'emploi…* »

« *Votre réponse alors..,* »

« *Sous réserve de ma réussite, et de la tenue de votre promesse des deux ans et demi, j'accepte…* »

* * *

Fin mai 1978. En compagnie de Jacques Laumondé, chef de la régulation centrale (DT-HU), mission à Moscou, auprès des autorités soviétiques, avec pour objectif — dans la perspective de desservir cette capitale avec l'Airbus A 300 — de négocier les autorisations et conditions d'un éventuel changement réacteur d'Airbus à l'escale de Chérémétiévo, Sont concernées les autorités de tutelle russes et les autorités aéroportuaires moscovites. Ma participation intéresse le seul domaine technique : procédures de transport des réacteurs (neuf et démonté), entrés d'air, et totalité des outillages, documents de travail, effectif et chef de mission, hébergement du personnel en mission, essais moteur sur avion, liaison avec le gestionnaire technique de la flotte à CDG. Laumondé, inspecteur-en-chef, rompu à ce genre de négociations, doit conduire les entretiens intéressant l'ensemble des dispositions. Contacts en langue anglaise.

Dès notre arrivée à l'aéroport international de Moscou, nous sommes reçus par le représentant d'Air France, qui après confirmation détaillée de notre mission, nous informe qu'une première réunion est prévue dès le lendemain onze heures. Une voiture viendra nous prendre à l'hôtel.

Aimable et prudent, notre correspondant nous indique aussitôt « *comment ça marche ici…* ». Comme il se doit, la représentation, qui comporte une majorité de personnel russe, est en permanence espionnée. Un groupe de trois soviétiques, bien évidemment membres du Parti, est chargé de cette mission. Sous réserve d'avoir bien tout compris, le chef du groupe travaille comme bagagiste à l'escale. Au niveau de la représentation la secrétaire du représentant est chargée de suivre l'ensemble des activités, tandis que c'est le chef du service financier qui est chargé de surveiller le patron de la représentation et de transmettre les informations à sa hiérarchie. Compliqué tout ça…!

Hôtel Métropole. Ici, sur sept étages, sont logés les étrangers. Devant l'imposante entrée, de chaque côté, sosies d'Yvan Rebroff, posant chacun un regard composé sur les rares arrivants. Au bureau d'accueil, la procédure est simple. Simple, souriante et très longue. Plusieurs fiches à remplir. Dates de naissance et/ou de décès des parents, des frères, des sœurs. Les passeports « seront conservés ici, jusqu'à votre départ »

Au troisième étage, sur le palier, un homme, deux femmes, assis autour d'une table, nous accueillent — ou plutôt nous observent attentivement… — et prennent possession d'une des fiches

remplies au bureau d'accueil. Puis, ils nous communiquent, par écrit, les numéros de deux chambres distantes d'une vingtaine de mètres.

Devant notre surprise et notre échange de regards, le trio, gêné, grimace puis esquisse un sourire. Valise à la main, Laumondé et moi nous séparons. Rendez-vous dans deux heures au restaurant de l'hôtel.

Tristement éclairé, le restaurant en sous-sol, comporte une trentaine de table. Trois personnes sont déjà installées. Avec nos deux arrivées, le temps de notre repas, la clientèle ne dépassera pas cinq personnes. Air embarrassé de la personne en charge du restaurant d'état. Pas de carte mais menu unique. Une simple soupe à la betterave (bortsch de chaumière), sans viande mais au chou bien cuisiné, suivie de petits filets de harengs accompagnés de crème aigre avec deux tranches de Darnisky (pain de seigle noir) nous sont, seuls, proposés. À quatorze heures on se régalait en première classe, ce soir comme dit la môme Nina : « c'est la Bé ré zi na ! »

Le lendemain matin, avant de partir à notre rendez-vous, le bureau d'accueil nous informe d'avoir à régler ou de refuser deux places réservées, pour ce soir 18 heures au Bolchoï. Prix très favorables. Nous acceptons de bon cœur.

Onze heures. Un ensemble de bâtiments qui donne l'impression d'une caserne. Sommes introduits dans une pièce d'une quarantaine de mètres carrés. Deux personnes, assises à leur bureau, se lèvent pour nous recevoir. Celui qui prononce un *dobrii dien* suivi d'un très british *good morning sirs* pour nous accueillir, et crâne rasé qui seul échangera avec nous durant l'entretien, a le regard inquiétant d'André Pousse dans le rôle de Marcel Lurat dit Quinquin. L'autre, affiche une tête de Mister Bean

Après exposé des motifs de notre visite, liée à l'objectif Air France de desservir Moscou par avions Airbus A 300, fait par Jacques Laumondé, je rappelle la nécessité de pouvoir réaliser certains travaux en escale, y compris éventuellement un remplacement de réacteur. J'indique que la desserte sera opérée en A 300B2, ultérieurement A300 B4, que les réacteurs envisagés, de fabrication américaine sont de type General Electric CF 6 50C et CF 6 50 E. Je précise que ce type de moteur est transportable entier ou en deux parties (version « splitté »). Je propose à mon interlocuteur de lui remettre tous les documents y compris la fiche analytique définissant le remplacement du réacteur. À cet instant trois militaires de haut rang — deux colonels et un capitaine — pénètrent dans la salle. Les trois « breloqués » (25 à 30 médailles chacun) au visage jovial, épais et raviné de porteurs de toasts, nous secouent vigoureusement la main et le bras, et prennent connaissance de documents. La porte s'ouvre à nouveau. Un simple soldat se présente, verres et bouteille de vodka sur plateau. Bien qu'ayant pour motif un réacteur made in USA, l'amitié sovieto- française est célébrée trois fois avant de rejoindre, les oreilles rouges et l'estomac en feu, un mess au buffet bien garni.

En soirée, éblouissant spectacle, petit buffet et très bonne soirée au Bolchoï. Bravo tovaritch !

Pas d'autre réunion prévue, nous indique le représentant d'Air France, vos interlocuteurs semblent totalement satisfaits de vos explications et des documents remis.

Alors, notre guide nous conduit au GOUM, le plus grand magasin d'État de Moscou. Sur les stands le personnel souriant est à son poste. Il ne manque que les victuailles… dont le stock doit être reconstitué demain ou après-demain.

Au stand de la boucherie, ou les bêtes abattues sont découpées en morceaux à la scie, il ne reste plus qu'une tête de veau qui semble attendre Chirac. Notre guide nous rassure, tous les magasins réservés à la nomenklatura, certes moins accessibles en prix, demeurent très bien fournis.

Le lendemain nous récupérons nos passeports, filons à l'aéroport, accédons sous douane au Duty free et achetons, à prix convenable, une boîte de Beluga. Lors du vol de retour en B 707, le repas de première classe est fort apprécié.

Dès mon affectation à Mautaudran connue, de Ferchaud, toujours apparemment intéressé par mon devenir, n'est pas resté inactif. Prévost et lui, à tu et à toi, sont de vieilles connaissances et, d'après les restitutions de mon chef, ont, par téléphone, abordé le sujet en long et en large. D'ailleurs, de Ferchaud, avec en coin, un sourire de connaisseur, ne se prive pas de me parler d'une conversation portant sur ma personne et de me répéter la dernière phrase de cet échange avec son ami Prévost.

« *Parlant de vous, j'ai dit à Prévost, que compte tenu de l'attitude de Tréziol, et connaissant votre tempérament, vous ne manqueriez pas d'occuper tout l'espace disponible…* »

Devant cette conclusion, je m'autorise un éclat de rire suivie d'une très modeste dénégation. Mais au-delà de cette réaction, je continue de m'interroger sur la complexité de la situation. En effet de Ferchaud, protégé de Cantal, vient de me confier que Tréziol — copain lui aussi de Cantal, lequel l'a nommé à Toulouse avec pour seul objectif d'y permettre de prendre sa promotion d'ingénieur-en-chef hors classe — à bien peu des qualités nécessaires au poste de chef de centre, mais il oublie de me parler des raisons pour lesquelles, son cher ami Prévost, va quitter son poste et la compagnie à 54 ans.

Je m'interroge et cherche à faire le lien entre toutes les déclarations faites par de Ferchaud, me concernant et plus généralement, d'où vient et à quoi rime son attitude à mon égard. J'en viens à penser qu'il ne m'apprécie pas beaucoup et, sincèrement, me demande pour quelle raison.

* * *

Dès la seconde semaine de juin, les choses s'accélèrent. Le 9 juin, moment sympathique et bon enfant. Les cinq cadres et les quatorze agents de maîtrise de mon équipe m'offrent un cadeau accompagné d'un dessin montrant un passager conduisant une charrette tirée par un bourricot au galop fonçant vers Toulouse. Louis Raynal a ajouté sa touche personnelle en ajoutant une chemise bleue dont la page d'ouverture est ornée d'un berceau en bois habillé à l'ancienne d'un joli tissu. En page intérieure, sur le retour inférieur de maintien des feuillets, une bande blanche, collée, sur laquelle apparaît l'inscription suivante :… parce que Toulouse est le berceau… de l'aviation[63] !Quant aux Peggies du secrétariat, à n'en point douter attristées à l'idée de perdre Mannix, elles lui offrent le dernier Quid en date, accompagné d'un mot très gentil, signé « *ces dames du casino…* » !

Le jeudi quinze juin, au second étage du bâtiment de commandement, en présence de Kientz, de Bezançon, de Noat et de de Ferchaud et d'environ trois cents personnes invitées, c'est mon pot de départ. À cette occasion, je prononce un discours, volontairement très éloquent, sur la fonction de petit entretien avions, ses spécificités, ses exigences en matière d'organisation, la nécessaire qualité de son personnel d'exécution et dit ma satisfaction d'avoir été de l'équipe qui a participé à cette belle aventure que fût le démarrage de Roissy. Applaudissements, puis félicitations de Kientz, qui ajoute n'avoir pas compris que je ne dise pas un mot sur mon affectation à Toulouse… Sacré Kientz, si valeureux et parfois si boy-scout, qui a déjà oublié une des conditions de mon affectation à ce poste, et qui ignore toutes les conversations et commentaires que de Ferchaud a, de sa propre initiative, eut à mon sujet, avec son copain Prévost, que je dois remplacer à Toulouse.

Le lendemain, je me présente au chef de centre et, après l'avoir remercié pour l'organisation du pot de départ, un peu inquiet lui indique être venu payer l'addition. Toujours sobre, le père Bezançon, m'indique alors que le centre prend, dans ce cas, l'affaire à son compte. Surpris, je le remercie chaleureusement, puis nous échangeons quelques mots. Je lui fais part de mes soucis concernant Toulouse. Il me dit être au courant. Soudain, l'ancien sup'd'aéro, à un an et demi de la retraite, se laisse soudain aller :

[63] En souvenir de Roissy et Toulouse, j'ai toujours conservé cette chemise. Depuis 1983, elle contient l'acte d'achat de ma maison de Marolles. Et le Quid-dames est encore présent.

« *Ah ! Une carrière, il y a parfois des situations difficiles. Même pour moi, vous savez, je sais que beaucoup de choses auraient été facilitées, si j'avais été franc-mac…!* »

Le vendredi vingt-trois, dernière journée au petit entretien. J'ai demandé à de Ferchaud de bien vouloir assister à ma dernière réunion avec l'encadrement de mon unité, à laquelle j'ai convié mon remplaçant. Je développe de nouveau les caractéristiques des activités des services de production et met l'accent sur la nécessité de servir le métier par un travail en commun, en répondant certes aux exigences du moment, mais aussi en intégrant l'expérience vécue et en la traduisant, chaque fois que possible, sous forme de dispositions matérielles ou d'informations pratiques à intégrer dans les notes de service Production. Je saisis le classeur, le montre à mon successeur et lui suggère de les lire pour bien s'imprégner des domaines concernés. Je précise, en souriant, que contrairement aux habitudes gouvernementales ces notes « qui font lois du travail journalier », d'esprit essentiellement pratique, renferment les modalités d'application et doivent faire l'objet d'un suivi de validité avec, chaque fois que nécessaire, nouvelle émission de type « annule et remplace », par les responsables mentionnés pour chacune d'entre elles.

Et puis vient le moment de dire au revoir à mes collaborateurs et de les remercier pour toutes les tâches accomplies ensemble. Je mets en valeur leurs travaux les plus méritants, l'efficacité d'un véritable travail en commun, et rappelle la nécessité d'une information fiable. Pour moi, au-delà des mots, c'est un véritable moment d'émotion, qui devrait faire comprendre à de Ferchaud que le peut-être bon élève n'est certainement pas un mauvais camarade.

* * *

Le dimanche 25 juin, après avoir quitté mon épouse restée en famille près de Brive, c'est au volant d'une Cx beige, au rodage à peine terminé, que passées dix-neuf heures, j'atteins le petit hôtel de Ramonville-Saint-Agne où, sans m'en douter alors, je demeurerais dix-huit mois.

Au restaurant, déserté par la clientèle, un honorable serveur, âgé, portant sa peine sur son visage las, smoking en tension élimé de partout, et nœud papillon envoyant des appels de détresse, m'offre pour accueil une grimace de larbin qui voudrait ranimer un décor suranné. Menu froid en harmonie. Tristesse devient unité de lieu, de temps et d'action.

Après avoir rejoint ma chambre, je fais le bilan suivant :

1. J'ai accepté ce poste à Toulouse pour deux raisons : la première concerne, l'intérêt du travail. C'est un poste qui me convient et me permet par ailleurs d'échapper « au chemin habituel » des gens des ingénieurs CESI. La seconde c'est que ce poste doit me permettre d'accéder au classement ingénieur-en-chef en catégorie VI.

Cette mutation me pose cependant un important problème quant à la perte d'emploi (et de salaire) de mon épouse. Et sur ce point, j'ai pour l'instant l'intention de ne pas obtempérer et d'accepter, au moins pour un temps, une séparation, avec aller-retour hebdomadaire sur Paris, et ce d'autant que je dois trouver, une maison à louer, avec un loyer acceptable.

2. J'ai quitté Roissy sans obtenir, malgré plusieurs demandes, de connaître mes appréciations professionnelles au second degré. Cette situation me laisse dépité et altère ma confiance quant au rôle de la hiérarchie et au flou qui semble régner à cet égard.
3. Les termes dont de Ferchaud a fait usage lors de sa prise de fonction à Roissy, ses appréciations un peu mystérieuses me concernant, l'intérêt curieux qu'il semble porter au déroulement de ma carrière, et les liaisons téléphoniques qu'il a eu avec Prévost que je dois remplacer à Toulouse, m'inquiètent un peu. Comme mon genre n'est pas d'aller rapporter tout à l'étage supérieur, je n'en ai pas parlé à Kientz et n'ai pas l'intention de le faire. Il reste que je n'oublie pas les liens entretenus par de Ferchaud avec Edmond Cantal et Gaétan Desèvres. .

4. Par ailleurs j'ignore tout de la raison pour laquelle le puissant franc-maçon Prévost quitte son poste et la compagnie et ne sait rien sur les conditions financières de son départ.
5. Demain matin, je vais me présenter à Éric Tréziol, que je n'ai pas revu depuis quatre ans, revoir Prévost que j'ai rencontré une fois seulement, le jour de soutenance de la thèse de mon mémoire d'études, et faire connaissance avec le centre industriel de Toulouse.

Configuration astrale complexe et contrastée eut dit Madame Soleil… !

* * *

Centre de révision de Toulouse-Montaudran (1/2)

Adjoint au Chef de Centre, chargé de la production (juin 1978/mars 1983)

Après avoir emprunté, le bien connu chemin Carosse, franchi, après s'être présenté, le poste de garde d'une entrée discrète — avec son hippocampe, aux bleus flambant neufs, fixé au sommet d'un un arc formé par deux tubes métalliques — rouler au ralenti jusqu'à une cour d'honneur en U et, après arrêt de mon véhicule, découvrir les bâtiments communs du château de Lespinet-Raynal — construits en toute fin du XVIIème siècle, au crépi largement décoré de briques de teintes biscuit mat ou ocre, et aux toits couverts de tuiles rouges, abritant le commandement (appelé « direction » du temps de l'Aéropostale) et des services centraux du Centre — c'est pour moi, établir du regard, par l'esprit, et par le cœur, un premier vrai contact, avec une large part de l'histoire technique, mais d'abord éminemment humaine de l'aviation. Et, sur tous les plans, depuis la création, en 1917, par Pierre-Georges Latécoère, du premier aérodrome toulousain[64], tant d'événements ont eu lieu ici (cf annexe E).

Peu à peu, l'arrivée du personnel — plus particulièrement la lente et longue file échelonnée des compagnons rejoignant, en bavardant gaiement, hangars et ateliers — rompt le silence des lieux, relaie la veille dominicale et nocturne des pionniers de l'aéropostale et redonne vie à Montaudran[65]. Succédant à plusieurs véhicules de cadres autorisés au parking intérieur au centre, capote ouverte, un cabriolet jaune canari, prend place de stationnement.

Un homme s'en dégage. Pantalon gris beige, chemise bûcheron, veste sur le bras gauche, sacoche à l'autre main, Éric Tréziol, déjà évoqué, pénètre à pas déterminés dans le bâtiment central et se dirige vers son bureau. J'attends deux minutes et le rejoint. Civilités, poignées de mains. Questions concernant mon actuel hébergement. Mention de l'aller-retour par avion sur Paris chaque week-end, qu'il pratique lui-même chaque vendredi et dimanche soirs. Ensuite la conversation porte sur le centre et d'abord sur l'encadrement supérieur :

« Ah ! Je ne suis pas mécontent de votre arrivée, j'espère que ça va changer l'ambiance. Bon, vous le savez, Prévost doit partir. Crivois fait la gueule en permanence, j'crois d'ailleurs qu'il prend des tranquillisants, Lucas Henri, je lui ai encore dit, il y a quinze jours : il est foutu, y a plus de jus, je lui ai suggéré de prendre sa retraite. Bon, les chefs d'unités de production, vous vous ferez votre propre opinion… ».

Interpellé par ce rapide tour d'horizon, à consonance de faire-part nécrologique, concernant la haute hiérarchie d'un centre comprenant sept cents personnes, dans un premier temps je pense que Tréziol, fidèle à sa nature, y est allé un peu à l'emporte-pièce, manière en même temps, de se décharger de ses responsabilités. Je note qu'un curieux non-dit persiste, concernant le départ de Prévost. Il me revient également en tête cette phrase, entendue à Roissy, dans la bouche d'un vieux copain toulousain :

« À Montaudran, tu vas trouver une équipe de « vieillastres »… »

Tréziol, semblant semble soulagé par la libération de son message, se lève soudain, m'indique qu'on se verra plus tard, et m'invite à le suivre pour rejoindre le bureau de Prévost, situé vingt mètres au nord du sien. Poignée de mains silencieuse entre les deux hommes, immédiatement suivie d'un :

« Bon, je vous laisse faire connaissance… »

[64] L'aérodrome de Francazal (S-E de Toulouse, 10 kms du Capitole) sera ouvert en 1923. Celui de Blagnac (N-E de Toulouse, 7 kms du Capitole) sera ouvert en 1937.

[65] Terrain occupé par Air France, le 7 octobre 1933 et devenu, dans le cadre de l'organisation de la direction du Matériel, le Centre de Révision de Toulouse.

Inspecteur-en-chef, âgé de cinquante-quatre ans — bouille ronde, traits fins, front dégarni, naturel avenant, mais attention en éveil et méfiance du regard atténuée par quelques sourires, appréciant la satire — syndicaliste cadres-FO, franc-maçon notoire, copain de de Ferchaud, occupe à Montaudran, depuis dix-huit ans, le même poste, avec — je le verrai indiqué sur le premier organigramme du centre porté à ma connaissance — niveau de poste « catégorie VI », chef de centre intérimaire… et rang de directeur-adjoint !

Membre agréable du jury lors de ma soutenance de thèse, je le salue cordialement et, d'emblée, lui propose de nous tutoyer. Il accepte et, aimablement, m'invite à m'asseoir à la table perpendiculaire à son bureau. Immédiatement, je mets la conversation sur l'essentiel :

« Bon, j'arrive à Toulouse pour te remplacer, sans n'avoir rien demandé… Tu pars pour des raisons que j'ignore, et dont personne ne me parle… La seule chose qui m'a été demandée est de refaire fonctionner correctement la production… Alors, s'il te plaît éclaire moi un peu… »

« On m'a invité à prendre un poste à Orly, mais à mon âge, je n'ai pas l'intention de bouger… J'ai ma petite ferme dans le Gers… Je t'inviterai peut-être un jour… à voir mon cadre de vie, tu comprendras que je ne sois pas disposé à tout quitter… pour la région parisienne ! »

Tout en échangeant avec mon interlocuteur, je fixe deux enveloppes positionnées en tête de table à un mètre de mon regard. L'une porte le cachet du Sénat, l'autre celui du ministère du transport et de l'Aviation civile. Amusement et mouvement de menton d'un Prévost sûr de lui :

« Tu peux les lire si tu veux… »

Ma curiosité l'emportant, je prends successivement connaissance des sympathiques courriers du Frère André Méric, sénateur de Haute-Garonne, Vice-président du sénat et de Joël le Theule, gaulliste et compétent ministre des transports de Giscard d'Estaing. Après lecture de ces courriers, je pousse une exclamation :

« Et avec toutes ces recommandations, tu n'es pas arrivé à rester à Toulouse… ?»

Silence et mouvement désabusé de Prévost. Puis attaque diagonale de ma part :

« Bon, avec Tréziol, j'ai bien noté qu'il y avait un froid…, et avec Crivois (sous-entendu avec le Frère Crivois), comment ça va ? »

Mouvements d'épaules, masque de rejet, et réponse hachée de mon interlocuteur :

« Pouha… Tréziol, chef de centre ?… moi qui ai connu Cazenave…. Quant à Crivois, ah ! celui-là, il ne pense qu'à sa tranquillité et à son intérêt… »

Prévost m'invite à faire le tour des hangars et ateliers, et sans trop s'attarder avec des gens qui ne sont pratiquement plus sous son commandement, me présente successivement François Thuillier, ingénieur ENSA à la tête de la subdivision avion, puis Jean Armaing, inspecteur principal proche de la retraite, chef de la subdivision ateliers généraux et, Pierre Bacconnier, ingénieur CÉSI que je connais déjà, son futur remplaçant (actuellement en charge du transfert à Montaudran de l'activité de révision des moteurs Dart), et enfin Parouffe Henri, ingénieur CÉSI que je connais également, chef de l'atelier de révision des équipements

* * *

Déjeuner avec Prévost dans un petit restaurant du quartier Montaudran. Addition partagée. Prévost m'informe qu'habituellement, à midi, il n'est pas libre et que je devrais soit pratiquer la cantine, soit déjeuner au dehors. Il ajoute que Tréziol et Crivois déjeunent assez souvent dans un restaurant de grillades situé à Montgiscard et appelé l'Escarbille.

Durant le repas, Prévost demeure fermé, se contentant de réponses banales et montre bien des réticences à me parler de sa situation. Je mets alors la conversation sur les communications

téléphoniques qui ont eu lieu entre de Ferchaud et lui, et m'inquiète de la nature de l'intérêt de mon précédent chef concernant mon mouvement à Montaudran. Georges Prévost retrouve un large sourire et m'indique que de Ferchaud m'a dans le collimateur. La question suivante, portant sur les motifs de cette situation, reçoit un mouvement d'épaules pour seule réponse.

En début d'après-midi, je vais saluer Crivois. Envers lui, mes sentiments d'ancien apprenti, sont tout à fait paisibles. Je considère, en effet, qu'à l'époque, il a fait son travail, en accord avec la hiérarchie de Vilgénis et que je n'ai pas à revenir sur son attitude et sur les sanctions intervenues, en fin de troisième année, après les événements du camp de vacances de Barèges.

Je le salue cordialement et reçoit en retour un accueil agréable. Crivois, qui ne doit pas avoir, hors hiérarchie, l'habitude de contacts agréables, va jusqu'à me remercier de mon urbanité. En retour, je l'assure de ma collaboration.

Ensuite, Georges Prévost, me présente ses collaborateurs directs: André Loubatières, chef des moyens généraux (études et atelier d'entretien des outillages et bâtiments), Roger Salut, vieux syndicaliste CGT et ancien responsable du service social, chef du magasin général, André Craissat responsable du bureau de préparation des fabrications intéressant l'aménagement commercial de tous les types d'appareils [(1)], Jean Gimenez, responsable de la sous-traitance intéressant toutes les fabrications, et enfin René Gaillard, chef du service gestion et proche collaborateur de Prévost — maintenu, à l'organigramme sous l'autorité de Crivois Adjoint Relations du travail — pour convenance de volume de troupe affectée ! Prévost me confirme, que pour les mêmes raisons opportunistes, le cadre en charge de la formation et de la sécurité, ne dépend pas de lui, adjoint chargé de la production, mais de l'adjoint relations du travail.

Enfin, je rencontre l'adjoint technique, Henri Lucas, que je connais depuis mon temps passé au département de grand entretien. Lucas, à l'époque, animait le service chargé de la structure des avions à la sous-direction études de direction du matériel, et était, à ce titre consulté, lors des réparations structurales importantes ou des chantiers de modifications. Son visage grêlé, son regard déterminé, une petite moustache accentuant une moue sceptique et, assez souvent, dans un premier temps, une attitude de petit nervi marseillais devant son interlocuteur, ne le rendait pas sympathique.

Secrétaire de la section cadres-FO d'Orly, socialiste disait-on, porte-serviette du député Alain Savary, Henri Lucas avait toujours été correct, et tenu parole avec moi. Et lors de discussions, passées les premières secondes, on découvrait chez cet homme un raisonnement structuré, aux arguments bien ordonnancés, qui au-delà de telle ou telle différence d'opinion, en faisait un interlocuteur intéressant et agréable. J'appréciai par ailleurs son identité de ton et de jugement quel que soit le niveau hiérarchique de son interlocuteur. Dorénavant, je le tutoie et l'appelle par son prénom. Inspecteur-en-chef, rang acquis suite à sa mutation à Montaudran, il est de ce fait classé en catégorie VI.

La rencontre est courte, sympathique et utile. Sans le lui dire, j'observe qu'il a vieilli et je le trouve amaigri et assez fatigué. À quelques mois de son départ en retraite, fortement suggéré par Tréziol, il m'assure de sa collaboration entière. Je sais qu'il est sincère, et première véritable satisfaction depuis mon arrivée, je retiens que je peux compter sur lui.

* * *

La situation n'est pas claire. Prévost me montre journellement qu'il ne porte plus grand intérêt à son poste, mais continue d'occuper son bureau. D'ailleurs, je n'arrive même pas connaître la date de son départ. C'est comme s'il y avait une négociation encore en cours… Comme je n'ai pas l'intention de faire ce que fera mon successeur, je ne fais rien visant à occuper le bureau

Ma note de nomination ne m'est pas parvenue. Par contre, Kientz, me charge dans un premier temps, de suivre l'installation des moyens affectés à la révision des moteurs Dart et d'animer un groupe de travail comprenant Crivois, Thuilliez et Bacconnier en charge, de définir la future organisation du centre. Cette demande m'agace sérieusement pour deux vraies raisons. La première, s'agissant de l'activité Dart, Bacconnier, en étroite collaboration avec Yvon Bastard de Roissy, s'occupe très bien de cette installation, et je déteste faire la mouche du coche concernant une affaire bien pilotée. La seconde, concernant l'organisation du centre, c'est que Kientz — ayant à l'esprit l'organisation du petit entretien à Roissy (celle-là même, que j'ai étudiée) et déçu par l'animation du centre par Tréziol — veut fixer, par écrit et faire apparaître à l'organigramme, la responsabilité du chef de centre par rapport à ces deux unités de production, en les reliant, hors les équipes de préparation (charges, planning et matières), directement au chef de centre.

Or, je ne vois pas comment l'adjoint production — responsable du programme industriel, de l'organisation et des procédures de production ainsi que de la mise en place et du contrôle des effectifs de production — peut se distraire des arbitrages journaliers, des ajustements et autres dispositions nécessaires au déroulement harmonieux et efficace des activités. Je pense que Kientz aurait dû se souvenir du temps ou, chef du service des ateliers, il aurait bien aimé avoir la préparation sous sa coupe… Quoiqu'il en soit, dès le départ de l'étude, j'informe les chefs de subdivision que quelle que soit la rédaction de la note, je me comporterai en adjoint chargé de la production, avec pour eux, ce que cela comportera d'exigences, mais également d'appui et soutien en cas de difficulté. Et pour le cas ou des interrogations subsisteraient, autorisation de contacter mes précédents collaborateurs de Roissy.

Étant donnée la situation, je décide de passer à autre chose. Je demande à André Loubatières et à Gérard Rey, de me faire connaître toute la superficie du centre, à commencer par la rose de compensation, l'aire de point fixe et le hangar non utilisé. En cours de visite, je demande à ce qu'on nettoie chaque zone et que l'on récupère et vende toute la ferraille constituée par les vieux matériels rouillés et abandonnés. Sourire du père Loubatières qui n'attendait que cela.

En fin d'inspection, je demande où se trouve la stèle dédiée à Didier Daurat et aux pionniers de l'aéropostale. Gérard Rey, soudain en alerte, propose immédiatement de nous y conduire. Bout de chemin silencieux et soudain une petite zone, non entretenue, couverte de plusieurs papiers, chiffons et de cailloux. Les cyprès qui délimitent la zone sont en partie desséchés. Semblable à un vestige, quasi désuète, la stèle est là, abandonnée. La tension monte en moi.

« Qu'est-ce que c'est que cette situation…. C'est inadmissible… »

« *Depuis plusieurs années, le budget de fleurissement du centre a été supprimé, alors petit à petit, tout a été abandonné… y compris la stèle des anciens. »*

« Messieurs, je ne suis pas un vrai fidèle des commémorations, mais dans le cas présent, je considère cette situation comme scandaleuse et bien que je débute dans mes fonctions, je vous donne l'ordre de faire remettre, dès maintenant, la zone en état de propreté, de remplacer, dès novembre les six thuyas, et dorénavant d'entretenir régulièrement cette stèle. Je signerai moi-même cette dépense. »

Revenant au bureau en compagnie de mes deux acolytes, je devine leur véritable satisfaction.

* * *

Le livret entrepris sur l'équipement industriel d'une base d'entretien d'avions commerciaux, suite à la mission IATA confiée par de Ferchaud a été terminé fin juillet. Jean Malachane, jeune dessinateur industriel, réalise le livret sur les indications de Thiriet. Fin août, j'emporte le document avec moi à Tokyo, ou le groupe de travail se réunit.

Incident au départ de Roissy. Alors qu'installé à bord, embarqué, je constate, que cinq places demeurent libres en première classe, tandis que mon épouse et un autre couple de « passagers compagnie » attendent au comptoir d'embarquement. En ma qualité de « passager service », je me dois d'avoir un comportement exemplaire. Donc, je m'abstiens de déranger le personnel de bord, lequel termine l'embarquement des passagers en classe touriste, mais cette situation m'a fortement contrarié. Compte tenu de ma mine déconfite, dès le premier palier d'altitude, la cheffe de cabine s'inquiète de ma santé et m'interroge concernant un éventuel malaise. Sans reproche dans la voix, car je pense à priori à un problème de poids au décollage de l'avion, je lui explique brièvement la situation et mon désappointement, en particulier du fait que j'avais organisé, pour mon épouse — avec l'épouse japonaise de Guy le Guen, mécanicien d'escale à Tokyo, et ancien résidant de notre immeuble de Choisy-le-Roi — une visite à Kyoto.

Elle contacte alors de commandant de bord qui — regrettant la situation (en fait, il n'y a pas eu de problème de chargement, seulement une erreur au sol, à l'embarquement) et appréciant mon comportement discret — prend la liaison radio avec le centre de vol B 747, laisse un message à destination de son collègue chargé du vol du lendemain pour un embarquement garanti, y compris avec mobilisation des sièges services et demande à ce que, sans faute, l'on veuille bien joindre, téléphoniquement, mon épouse pour l'informer de ces dispositions. Je remercie vivement le cocher et reprend progressivement des couleurs.

Avec un jour de décalage, mon épouse et le couple également non embarqué la veille, parviendront le lendemain à Narita et rejoignent, par autocar, l'hôtel Méridien de Tokyo.

* * *

La réunion du groupe de travail IATA, toujours présidée par Cyril Ansley de Qantas, a lieu dans les locaux de Japan Airlines à Haneda. Chacun remet alors son rapport concernant les outillages spécifiques utilisés pour l'entretien des avions. Échanges de vues entre participants suivis d'une tentative de synthèse dont se charge notre aimable président de séance. Je pose alors la question de savoir pourquoi le groupe n'a pas été chargé d'une étude concernant tout l'équipement industriel des compagnies. La réponse du groupe est que cela représenterait trop de travail. Je sors un exemplaire du livret désormais édité par Air France[66]. Stupéfaction chez les participants. Félicitations souriantes de Cyril Ansley, suivi de ma part, d'un moment d'inattention durant lequel, mon voisin — représentant de Japan Airlines à qui j'ai prêté le livret pour consultation du sommaire — se lève et va photocopier le document entier ! Aligatô !

À Tokyo, pas de temps consacré au tourisme pour moi, mais de nombreux moments agréables. Rencontre programmée avec Guy le Guen (que je n'ai pas revu depuis dix ans) et son épouse. Déjeuner à leur domicile. Le couple accompagnera mon épouse lors de certains déplacements dans la capitale, et surtout lors de la visite de la magnifique ville de Kyoto.

[66] Le livret Équipement industriel d'une base d'entretien d'avions commerciaux, version en langue anglaise, *Airlines maintenance main base facilities and ground support equipment*, de 213 pages (89 pages de texte et 122 pages d'annexe) dont j'ai terminé la rédaction fin juillet 1978, est désormais commercialisé par le service Équipement industriel du département méthodes et moyens de production de la direction du matériel Air France, au prix de 2.000 francs l'édition française et 3.000 francs l'édition en anglais. Le total des ventes rapportera à Air France, un montant de 200.000 francs soit, tous frais déduits environ 185.000 francs. Financièrement, c'est donc, j'en conviens, une bien modeste prouesse. Me souvenant du mot très aimable que m'avait envoyé, alors que je n'étais qu'agent de maîtrise, le directeur Jacques Scherrer, pour ma place de second au concours national de sécurité, j'étais cependant en droit d'attendre, pour ce travail, participant à la notoriété d'Air France, un petit mot de Max Ravier, le directeur du moment... Ce petit mot ne vint jamais... Environ un an plus tard, recherchant Oziol, absent du centre pour motif de stage, et me joignant au téléphone, Ravier, après que j'eus répondu à ses questions, distillera soudain à mon oreille une tirade verbale improvisée que n'aurais pas désavoué le prince des faux-culs. Soyons miséricordieux, même après un stage à Harvard, tout le monde ne peut avoir la rigueur et l'éducation d'un Scherrer.

Rencontre inattendue, au petit matin, à la cafeteria de l'hôtel, avec Germain Corbin[67], recherche d'un modèle de train électrique suite sollicitation du ferroviphile (ou ferrovipathe !) Tréziol, et accompagnement gracieux, par la police, lors de l'accès, au retour de mission, à l'aéroport de Narita[68].

Impressions retenues sur la ville et ses habitants après ce court séjour. Rues, lieux publics et moyens de transport très propres. La traversée des rues via les passages piétons diagonaux est un modèle de virtuosité et de distanciation réussie. Quel que soit l'importance des groupes qui traversent, aucun contact, aucune bousculade entre les nombreux individus. Sur les lieux de travail, l'employé comme l'ouvrier quitte son poste quelques minutes après l'heure. L'occupation des surfaces de bureaux est optimisée, et les mauvaises langues rapportent que le niveau de bruit d'une surface occupée par dix japonais est nettement moins élevé que celui d'une même surface occupée par quatre français !

* * *

Dès le deuxième jour de ma présence au centre, sur le coup de midi, Tréziol a pris l'habitude de me proposer de déjeuner avec lui. Un jour sur deux, il convie Crivois… en conséquence de quoi, je me suis invité à conduire ces messieurs au restaurant l'Escarbille.

À Montgiscard, à une quinzaine de kilomètres du centre, ce restaurant, propose un menu de grillades. Un important plan de travail — ceinturé de briques, de quatre mètres de long, et d'environ quatre-vingt centimètres de large, équipé d'une grille de cuisson à hauteur de travail surmontant un foyer rougeoyant — constitue l'attraction de l'endroit, tenu avec maestria et discrétion par un couple de Catalans. Cadre agréable. Cuisine appétissante. Prix convenable. Tréziol tente de faire vivre une conversation qui manque un peu d'originalité. Crivois cordial et sobre, accompagne prudemment les échanges. Au bout d'une dizaine de jours, m'adressant respectueusement à Tréziol, je lui demande pourquoi il commande toujours un identique steak grillé. L'intéressé répond qu'il n'a pas de mémoire stomacale et qu'il se moque de manger tous les jours la même chose. Personne n'insiste… Une semaine plus tard, tandis que la salle est pleine et l'ambiance chaleureuse, Tréziol, détendu et soudain en verve, avoue joyeusement que son rêve, en tant que pianiste, serait de jouer de son instrument, en à la fin du repas, pour les convives présents. Cette sortie, assez originale, faite dans la bonne humeur, et autorisant, à mes yeux, une suite plaisante, je me laisse aller à un trait :

« Au fond, ce serait à la fois sympathique et démocratique… »

« Pourquoi dites-vous démocratique… »

« Parce que l'on passerait d'un public de salle Gaveau, à un public de salle gavée… ! »

Tréziol me fixe et hausse les épaules. Et moi je note que non seulement il n'a pas de mémoire stomacale, mais en plus, il ne possède aucun sens de l'humour.

* * *

Dernière semaine de juillet 1978. Réunion de commandement, à laquelle je participe pour la première fois, dans la petite salle du rez-de-chaussée. Informations diverses reprises de la réunion, tenue chaque mercredi, à Orly, par le sous-directeur chargé de la production. Peu de commentaires. Petite coupure. On aborde les questions spécifiques au centre. Puis s'ouvre la discussion touchant l'affectation, à chaque cadre, du taux de gestion semestriel, payable en septembre. Invitation faite à

[67] Cf chronique « nuits de chine »

[68] En 1978, à Tokyo, le récent aéroport de Narita — situé 60 km à l'est de la ville et dévolu aux vols internationaux, tandis que l'aéroport d'Haneda, plus proche du centre-ville, conserve l'activité domestique — encore sous la violente contestation écologique, est toujours entourée d'une importante force de police. À la descente du car, environ 80 m avant l'entrée du terminal, un sérieux contrôle (identité et billet) est effectué. Avec mon passeport, je montre alors mon badge d'accès aux aéroports parisiens et précise à mes interlocuteurs japonais que ce badge est très important parce que validé par la police française. Qu'ont-ils alors réellement compris ? Toujours est-il, qu'après un cérémonieux salut, et sous l'œil admiratif des autres passagers, un détachement de quatre hommes de la police nipponne accompagne à l'aérogare, un personnage à n'en point douter important de la police française, avec son épouse.

chacun d'adresser ses propositions au chef de centre. La réunion va se terminer quand Crivois, l'œil brillant, prend la parole et, s'adressant à Tréziol, déclare :

« Nous avons encore à conclure quant à la sanction, au niveau du taux de gestion, concernant les deux contremaîtres, qui en sont venus aux mains lors des travaux de sortie intéressant les avions des deux chaînes… »

D'un regard, je presse, sans succès, un Prévost silencieux, d'intervenir. Tréziol qui a observé la scène, reprend la parole et précise :

« Ça s'est passé lors de sorties de visites simultanées. Les types se sont disputés et se sont mis des bouffes, voulant chacun garder le seul escabeau disponible, pour accéder au poste… »

En plus de la situation d'éloignement de mon épouse que je vis, entendant cette surprenante qualité d'appréciation d'une situation, après les quatre années exigeantes et rigoureuses que j'ai vécues à Roissy, et voyant Crivois, conduire cette question sur le seul plan disciplinaire, mon sang ne fait qu'un tour… Je demande la permission de m'exprimer, et je précise très clairement le faire en ma qualité d'adjoint chargé de la production :

« Si j'ai bien compris, non seulement au centre on révise des avions en cinq semaines, mais on s'arrange pour avoir la mise en dock et les travaux de sortie des appareils aux mêmes dates, avec pour couronner le tout, un seul escabeau en état…. Ainsi, tant au plan des charges de travail que s'agissant des phases de réglages et essais et, à fortiori concernant les travaux de sortie avec l'occupation de l'aire de compensation ou l'aire de point fixe avec silencieux, on multiplie les risques et on attise la tension des équipes. Alors je pense qu'il convient de porter un jugement sur tout cela avant de sanctionner deux énervés qui se frottent, même un peu trop, suite à une situation dont ils ne sont pas les vrais responsables.

Par ailleurs, la prime de gestion intéresse principalement les résultats dans le poste. Dans le cas présent les contremaîtres ont pour mission de veiller à un entretien de qualité, effectué à un coût si possible raisonnable, et ce en respectant les délais fixés. Si ces deux personnes ont un comportement habituellement correct, je considère que la faute qui leur est reprochée relève plus d'un vigoureux remontage de bretelles de la part du chef de subdivision ou du responsable de la production, que d'une minoration de prime.

Quant à vous Crivois, en votre qualité d'adjoint relations du travail, dans le cas de l'exemple traité, je pense qu'il vous appartient de vous interroger sur les faits et motifs qui ont conduit à cette situation plutôt que sur le taux de gestion de deux cadres qui ne sont pas placés sous votre autorité… ».

Il est midi. Tréziol, un peu blême, m'a laissé m'exprimer jusqu'au bout. Prévost, indirectement mis en cause s'agissant du programme et d'un moyen d'accès indisponible prend, sur un visage soudain rougi, une mine étonnée, mais reste coi. Henri Lucas, l'œil observateur semble avoir goûté cette mise au point. Crivois, impassible, mais qui a intégré les « crimes » successifs que je viens de commettre, attend la réaction de Tréziol. Alors, Zavatta, qui veut échapper à un échange qui pourrait dégénérer, botte en touche, propose de réexaminer l'affaire et suggère à chacun d'aller déjeuner.

Je rentre avec Prévost dans notre bureau. Ce dernier termine une déclaration désapprouvant mon intervention, Tréziol surgit et m'entraîne pour déjeuner à Montgiscard. Sur la dangereuse nationale 113, alors que ma Cx essaie de respecter la vitesse indiquée sur le panneau, Tréziol passe soudain le turbo :

« Dites donc…, vous vous rendez compte de l'agressivité de votre intervention, de ce matin…, vous vous en êtes pris à tout le monde…, où voulez-vous en venir ?

« Écoutez monsieur Tréziol, on va gagner du temps. Sur la forme j'ai tort, et j'accepte totalement vos remontrances. Je n'ai pas accepté de voir cette affaire traitée sur le seul plan disciplinaire, sur le mode de l'ancien surveillant général de Vilgénis, tandis que Prévost, qui semble désormais se moquer de tout, se taisait… »

Tréziol achève sa volée de bois vert, puis le silence se rétablit. Au bout de quelques instants, je lui demande si je peux lui poser, entre nous, une question délicate. Il me répond positivement.

« Crivois, c'est un con ou non, à votre avis… ? »

Sur son siège, Tréziol surpris, s'est redressé et me fixe.

« Oui, c'est un con ! Eh, alors, c'est comme ça. Je n'y peux rien, et il faudra faire avec.. !. »

* * *

Septembre 1978. Prévost est parti en retraite, c'est du moins ce que l'on m'a dit. Bien que je n'aie toujours pas reçu ma note de nomination, je prends possession du poste et du bureau, tandis que Bacconnier succède à Armaing au poste de chef de la subdivision ateliers. Thuillier, chef de la subdivision avions est en place jusqu'à la fin de la campagne de grand entretien avions. Parouffe est en attente de mutation en région parisienne.

Lors d'une première réunion, je porte à la connaissance des intéressés la façon dont nous allons fonctionner :

- une réunion production aura lieu chaque mercredi après-midi et réunira, dans mon bureau, outre les responsables d'unités, les chefs des services préparation (avion, ateliers, fabrications), le responsable du service gestion et telle(s) personne(s) spécifiquement concernée(s) par un point de l'ordre du jour de la réunion. En cas de nécessité, la réunion sera reportée au jeudi matin.
- L'ordre du jour, établi par mes soins, sera diffusé, au plus tard, le vendredi précédent.

Je prends par ailleurs connaissance de l'absentéisme actuel du centre (5,3%) et aborde avec les chefs de subdivision le suivi des effectifs et les locations de personnel. Je me fais expliquer, de façon détaillée, l'intervention structurale sur le longeron arrière du plan fixe horizontal des B 727, qui semble être la source de plusieurs difficultés et du retard de livraison des avions. Enfin j'informe les intéressés, que j'animerai jusqu'à nouvel ordre, la réunion qui précède l'entrée en visite des appareils. Je tiens Tréziol au courant de toutes ces dispositions.

Par ailleurs, j'établis le mode de relation et de fonctionnement entre les chefs des services qui me sont directement rattachés et moi : facilité de contact, totale liberté d'opinion, mais sur tous les sujets, nécessité d'argumenter sérieusement et de façon responsable quant aux choix retenus.

* * *

Concernant l'absentéisme, il n'est bien sûr pas question, sauf exception à motif patent, de s'en prendre aux arrêts « maladie » — ce qui serait illégal et, venant de la part de quelqu'un qui a bénéficié d'un long arrêt maladie, indécent — mais de surveiller les absences véritablement liées à des convenances personnelles, couvertes par les courts arrêts maladie qui fleurissent annuellement aux mêmes périodes — pousse des champignons, vendanges, chasses aux filets des palombes, voire les réunions politiques — et les absences d'un jour par mois, dorénavant officiellement susceptible d'être utilisées, par décision de la direction du personnel.

Sujet complexe, dont le premier exemple concernera un agent du magasin, bénéficiaire d'un jour d'absence pour raison de santé.

L'individu en question, membre sympathique du radicalisme cassoulet local, ayant téléphoné à son chef, son mal-être matinal, va ensuite assister au congrès de son parti. Emporté par un enthousiasme républicain bien compréhensible, souriant de bonheur, il se fait prendre en photo en compagnie de

son célèbre président, Jean-Michel Baylet. Et voilà que le lendemain, la Dépêche du midi — à n'en point douter, déposée par une main vengeresse — se retrouve sur mon bureau, avec en première page, la photo grand format du président et de l'honorable et satisfait militant.

Je décide de traiter le problème sur le mode badin et humoristique. Je convoque le père Salut, chef du magasin et l'intéressé, lequel encore sous l'émotion entraînée par le lyrisme habituel des orateurs politiques et certainement fatigué par les agapes de la veille, semble ne pas être au courant de la trahison du sort. Je l'accueille ainsi :

« Cher monsieur, vous faites de la politique, ce qui d'un point de vue citoyen est à la fois permis et louable, dans un parti qui plus est, maintient à même hauteur l'esprit républicain et le traditionnel coup de fourchette. Au total, à mes yeux, rien de plus sympathique…Sauf qu'il y a une contradiction entre ce bel engagement et le bénéfice d'une journée de maladie dont témoignage inverse est portée sur la place publique par la photo de la Dépêche… »

L'intéressé, à l'estomac certainement encore chargé de confit et de haricots tarbais, accuse le coup, sans rien dire.

« Alors, si vous acceptez ma proposition, on va donc régler discrètement et harmonieusement, votre absence d'hier, de façon à ce qu'il n'y ait pas de gorges chaudes sur le sujet, que personne ne mette votre chef en porte-à-faux, et que moi je n'éprouve une forte contrariété.

Avec monsieur Salut, vous allez, toutes affaires cessantes, récupérer, auprès du service de la gestion du personnel, le bulletin « journée maladie » précédemment établi, évidemment à partir d'un regrettable malentendu, vous le donnerez à ma secrétaire et vous le remplacerez par un bulletin de récupération d'heures supplémentaires couvrant la mémorable journée en question. Et ainsi, cette affaire en restera là… »

Après avoir entendu et traduit ma verbeuse invitation, l'agent, qui semble avoir finalement apprécié, à la fois, mon ton patelin et ma sinueuse dialectique, accepte et s'oblige à sourire. Une fois encore, le radicalisme en action célèbre sa capacité d'arbitrage et d'apaisement par un paisible et bienvenu compromis.

* * *

Suite à plusieurs sondages opérés en liaison avec le chef du service gestion, j'observe que le suivi des effectifs pose question. L'écart entre le réel et le déclaré par les agents administratifs de chaque unité, est compris entre 1 à 1,5%. Ce taux n'est pas scandaleux, sauf qu'il provient le plus souvent des transferts entre les subdivisions et de la prise en compte plus ou moins bien effectuée, du personnel en location. Par ailleurs, ce suivi, qui, pour le personnel d'exécution,, enregistre les engagements, absences pour stages et/ou congés, mais qui ne prend pas en compte les déplacements (Orly, Roissy ou bien en escales), les heures supplémentaires et les récupérations d'heures, ne permet ni d'établir la corrélation des heures travaillées et des effectifs, ni d'anticiper suffisamment la situation des deux domaines précédents, dont il convient de faire figurer la prévision et le déroulement, via un suivi annuel calendaire, sur un tableau de synthèse, facilement consultable, par tous les responsables du centre.

Alors, me revient en tête la façon dont l'ami Roger Dombre, au département grand entretien d'Orly effectuait (fichiers individuels compris) — et à la plus grande satisfaction de Kientz — ce suivi, avec la mesure continuelle des écarts par rapport à la prévision budgétaire annuelle.

Une méthode : je la possède ! Un agent capable et de confiance pour mettre tout cela en œuvre et être à la fois l'interlocuteur des services centraux d'Orly et du commandement de Montaudran, je l'ai aussi ! Sauf qu'il s'appelle Robert Lucas et qu'il travaille à Roissy !

Fin octobre, Tréziol et bien évidemment Kientz — que ma proposition étayée, le souvenir du grand entretien et de l'excellent Dombre ont rajeuni un instant — sont convaincus, de l'intérêt du dispositif proposé. Quant au père Lucas — qui envisage, sans l'avouer encore, une retraite ultérieure dans le sud — à qui je fais part de mon idée sans tarder, la proposition de prendre un tel poste au centre de Toulouse, auprès de moi, lui convient immédiatement.

Trois mois sont nécessaires pour désigner puis former son remplaçant. Dès son arrivée au centre de Montaudran, on passe une demi-journée à tout définir. Un gars comme Lucas, n'est pas un bavard, c'est quelqu'un qui écoute, qui gamberge, qui pose une ou deux questions… et qui apporte en plus sa valeur ajoutée. Quinze jours après son arrivée, tout le système de suivi est en place et fonctionne.

L'étape suivante de « construction » concerne le planning des grandes visites avion. Je réunis au hangar, dans le bureau de préparation, le chef de subdivision, les contremaîtres de chaine, les contrôleurs principaux et les agents de planning concernés par le grand entretien des avions B 727/ B 707. D'entrée de jeu, j'attaque le sujet.

« Vous tous qui êtes là, imaginez que soyez propriétaires de la flotte B 727 d'Air France, compte tenu du prix unitaire de chaque exemplaire, vous laisseriez un appareil de ce type (moyen-courrier susceptible de voler douze, voire quatorze heures par jour) immobilisé cinq semaines au sol, pour une grande visite, sachant qu'il y a déjà 25 ans, à Orly on révisait les avions B 707 en 2 semaines ?

Sourires de participants qui ont compris où je veux en venir.

« Alors puisque vous avez saisi le sujet, je vous demande de réfléchir et d'étudier, sur tous les plans (planning, effectifs, approvisionnements) la faisabilité d'une visite B 727 en 3 semaines. Pour ma part, rien ne s'y oppose, sauf, en l'état actuel de la situation, l'exécution des travaux concernant la structure sur le longeron arrière du plan fixe horizontal de l'avion, travaux liés à une inspection préalable par radiographie et à un approvisionnement coûteux chez Boeing.

Actuellement, les résultats de l'inspection — effectuée après le démontage des gouvernes de profondeur et le nettoyage de la zone — sont connus le jeudi soir et l'approvisionnement déclenché le vendredi par le gestionnaire d'Orly. Dorénavant, après examen de l'affaire avec l'adjoint technique et le chef de la préparation, nous allons opérer de la façon suivante :

- *L'avion arrivant à Montaudran le samedi après-midi, il sera mis en dock dès après la vidange du carburant par une équipe travaillant jusqu'à 23 heures.*
- *Le démontage des gouvernes sera effectué en deux vacations le dimanche. Le nettoyage de la zone sera effectué, la nuit de dimanche à lundi, par deux manœuvres.*
- *L'inspection — corrosion et recherche de criques par radiographie — effectuée par le contrôle débutera dès sept heures le lundi matin. La production mettra un ouvrier spécialisé à la disposition du contrôle pour la durée de l'inspection.*
- *le résultat après développement des films sera connu, au plus tard, le jour même à quatorze heures. Il sera immédiatement suivi d'un approvisionnement en urgence, déclenché par la subdivision avions, avec copie de la demande au gestionnaire.*
- *Dès dix-huit heures, le soir, j'appellerai personnellement le bureau de traitement des AOG de Boeing à Seattle. Si tout va normalement, l'approvisionnement de chez Boeing sera, au plus tard, à la disposition de chaudronniers de la subdivision le jeudi midi.*
- *Programmer en deux vacations, sauf le samedi qui sera travaillé en horaire normal, les travaux de structure de la zone, selon importance et difficulté éventuelle, seront terminés, le mardi soir de la seconde semaine ou le mercredi midi au plus tard. Dans l'hypothèse d'une visite e 13 jours et demi de dock, il restera 6 jours, plus la ressource du samedi de la seconde semaine, pour remonter, régler et procéder aux essais de volets.*

Ainsi, nous allons, dans un premier temps, régler cette difficulté d'intervention structurale comme si la visite était en 3 semaines. En conséquence, je vous alloue une semaine pour me confirmer la faisabilité de la visite dans ce délai raccourci. Si quelqu'un choisit de me dire que l'affaire est impossible, qu'il vienne me voir avec… beaucoup d'arguments. Si par contre c'est réalisable, ce que je pense, dès l'année 1979, après consultation du « programme » d'Orly, les visites des B 727 d'Air France ou des tiers clients, seront effectuées en 13,5 jours de dock et non plus en 23,5 comme actuellement. Maintenant à vous de jouer ! Je demeure à la disposition des uns et des autres pour toutes questions relatives aux deux points précédents.

* * *

Onze heures, un lundi de novembre 1978, Henri Lucas, rayonnant, entre dans mon bureau.

« L'inspection est terminée, tu auras le résultat dès treize heures. Mais explique-moi comment tu t'es démerdé… ça fait plus d'un an que je demandais d'avoir, le jeudi matin un manœuvre pour trimballer le matériel de radiographie. Toi tu arrives, tu réunis les gens, tu donnes les consignes,… et le lundi à sept heures, quand j'arrive avec le contrôleur, le matériel et le manœuvre sont déjà en place sur le dock… »

« Henri, tout d'abord je tiens à te remercier pour ton accompagnement que j'apprécie. Après, pour le reste, je dirais que sur le plan technique et des connaissances structurales, je ne me frotterais pas à toi… La production, par contre, je l'ai apprise comme compagnon, comme préparateur, comme agent d'ordonnancement au grand entretien des B 707 et des SE 210, et comme chef de la division Moyens de production du petit entretien à Roissy. Alors le boulot, que ce soit au plan organisation ou au plan animation des hommes, je commence à connaître.

Il n'y a d'ailleurs pas de secret. Devant un chantier quel qu'il soit, il faut que la hiérarchie se bouge comme on dit, qu'elle s'informe du sujet et des difficultés éventuelles qu'elle prenne l'avis des différentes personnes compétentes, qu'elle veille à la correcte organisation du chantier, qu'elle s'inquiète à ce que les compagnons ne soient pas mis en difficultés et songe à récompenser ceux qui auront par leur effort ou par leur intelligence, favorisé le déroulement de ce chantier.

Par ailleurs, dans le cas présent, l'objectif concerne tous les agents du centre. Je me suis donc, comme il convenait, remué en conséquence… Et ce soir à dix-huit heures, sans que mon honneur de chef soit terni, je téléphonerai au bureau des A.O.G de Boeing et je saurai si la commande passée entre quatorze et quinze heures locales à TLS , a bien été préparée de nuit à Seattle et est sur le point, au petit matin, d'être embarquée à bord d'un freighter aircraft de Federal Express en partance pour Londres ou Paris. Après, un télégramme à l'escale A.F de Londres ou de Roissy, pour transfert rapide des matériels dans le premier vol pour Blagnac et envoi, en temps utile d'un agent du magasin pour le récupérer et le tour sera joué, pour la première phase de notre affaire… et après cela, nos chaudronniers qui sont, peut-être les meilleurs professionnels de la maison, voyant que tout le monde s'est bien remué, effectueront le travail comme des champions… »

Malgré sa tronche de cake, Henri est tout sauf un con, et pour l'occasion, il est certainement content de montrer, contrairement à la déclaration de Tréziol, qu'il a encore du jus dans le citron. Et moi je suis heureux. Mais il laisse échapper une information qui m'inquiète :

« Tu sais, avec toutes tes interventions et les objectifs que, progressivement, tu fixes à tout le monde, les gars, au hangar en particulier, commencent à dire que c'est toi le vrai chef de centre… ! »

« Arrête tes conneries Henri, si ce bruit vient aux oreilles de Tréziol, il va me mettre un coup de buis, dont je ne me remettrai pas. Par ailleurs, j'observe effectivement que notre chef me laisse agir. La seule question que je me pose c'est de savoir s'il le fait parce que ça arrange ses affaires ou s'il attend patiemment que je commette une erreur. Et connaissant un peu le personnage, je le soupçonne d'être capable de poursuivre les deux objectifs en même temps…

Mais, parlons plutôt sérieusement de la suite Henri. Pour la visite B 727 en trois semaines, ton effectif de contrôleurs suffira-t-il, car il faudra accélérer les inspections de façon à alimenter, en temps utile, les compagnons plus nombreux sur la chaîne… »

« Ne t'inquiète pas, ils vont devoir changer un peu de rythme, mais je suis sûr que cela ira… »

* * *

L'année 1979 bénéficie de ce qui a été étudié durant le dernier trimestre de l'année précédente. La subdivision ateliers généraux, animée par Bacconnier, maîtrise dorénavant totalement le moteur Dart, les charges, à délais plus resserrés, des travaux liés aux visites des avions, et la charge de travail découlant des fabrications d'aménagement commercial. Correctement planifiées et suivies, ces charges différentes, permettent une correcte gestion des effectifs, y inclus, les transferts de personnel, opérés pour renforcer la subdivision avion.

À cette subdivision, qu'anime François Thuillier, quelle que soit la charge de travail de la visite, les B 727 sont désormais exécutées à Montaudran en trois semaines d'immobilisations.

D'ailleurs, Mohamed Miaoui, directeur de la maintenance de Tunis Air — compagnie tiers dont le grand entretien des B 727, précédemment effectué par Montaudran, est depuis début 1979, exécuté par Tunis Air (en cinq semaines) — ne manque pas de m'appeler au téléphone pour me dire qu'il n'aurait pas rompu le contrat avec Air France, si ce délai lui avait été proposé…. Pour tenter de le faire revenir sur sa décision, je tenterai, une mission à Tunis. Reçu en ami, par le beau ténébreux, qui lui aussi a été apprenti à Vilgénis, j'irai jusqu'à lui proposer, sans succès, de l'aider, avec l'apport de personnel détaché de Montaudran, à réaliser les visites à Tunis, mais en trois semaines. En retour de mes sentiments de sympathie, il me confiera une journée à son chauffeur personnel, lequel m'accompagnera avec gentillesse, à travers quelques villages tunisiens et jusqu'à la foire aux chameaux de Nabeul.

* * *

Ce matin-là, il est huit heures trente lorsque François Thuillier, chef de la subdivision avions, entre, le visage blême, dans mon bureau. Observant son émotion, alors que je débute une phrase visant à l'interroger, il me tend une feuille pliée dont il m'invite à prendre rapidement connaissance. Le rapport, indique que ce matin deux agents de son unité, ont démarré sur parking extérieur, et entretenu jusqu'au hangar, une violente dispute avec insultes. Cette situation s'est ensuite prolongée au hangar, L'un des protagonistes, par ailleurs délégué du personnel CGT, s'est rendu au poste de travail de l'autre, l'a menacé, de façon rapprochée, avec en main un tesson de bouteille. Compagnons et chefs d'équipe ont séparés les deux individus et, aussitôt alertés leur commandement. Les différentes étapes se sont toutes déroulées devant plusieurs témoins. Le rapport, rédigé avec précision, est signé de Thuillier.

Au moment des faits, Tréziol — qui durant ses absences ne me communique jamais un numéro de téléphone pour éventuellement l'appeler — est en congés, Norbert Crivois Adjoint relations du travail, échelle 21, est donc, du fait de son rang, chef de centre par intérim.

Je fais un point rapide avec Thuillier et, compte tenu de la gravité des faits et de l'implication d'un délégué syndical, m'interdis d'agir hors consultation hiérarchique. Au bas du rapport, je décide donc d'inscrire :

Pris connaissance ce jour huit heures quarante-cinq et immédiatement transmis, pour avis, à monsieur Crivois, Adjoint en charge des relations du travail et chef de centre intérimaire. (signé : P. Manigault Adjoint production).

Photocopie pour Thuillier et pour moi. À neuf heures, en présence de Thuillier, à qui j'ai demandé de m'accompagner, je remets le rapport original à Crivois. Plusieurs lectures. Temps mort. Brèves questions. L'intéressé se propose d'aviser et de nous tenir au courant.

L'affaire aura un long, curieux et pénible développement syndical, manifesté par tracts accusant la direction du centre, bénéficiera d'un temps de silence assourdissant de la part de Crivois et, progressivement, pour la majorité, de l'oubli. Jamais, Crivois ou Tréziol, durant l'année qui va précéder leur départ, ne diront, à Thuillier et/ou à moi, un seul mot sur cette affaire. Seule une indiscrétion venue de Maine Montparnasse, me fera comprendre que deux ingénieurs ne pèsent pas lourd, peut-être moins encore à Montaudran, lors de tractations entre la fonction « relations avec le personnel » et un syndicat.

* * *

Au printemps et en milieu d'année, le centre de Montaudran poursuivant son renouvellement de cadres, plusieurs mouvements ont lieu.

Au service gestion économique, Max Dupin, ancien apprenti de Montaudran, successivement chaudronnier, chef d'équipe puis contremaître — syndiqué cadre CGT, intelligent, vif d'esprit, travailleur et homme de terrain plein d'humour — succède à René Gaillard, et tout en étant placé sous les ordres de Crivois, choisit, de fait, de devenir un de mes agréables et précieux adjoints. De façon continue, associé à Robert Lucas, il contrôle les résultats.

Au service gestion du personnel, Pierre Tritz, ancien moniteur de Vilgénis, précédemment agent de maîtrise au service du personnel d'Orly — homme intelligent, travailleur, rigoureux, mais hélas affecté d'une susceptibilité maladive et, par ailleurs, affidé de Crivois — devient chef du service du personnel de Montaudran.

Henri Lucas, Adjoint, chef des services techniques, dont j'ai signalé à Tréziol la qualité des services rendus depuis mon arrivée, fatigué, a finalement accepté son dégagement. Maxime Rouquette, qui a été successivement, à Orly, chef du bureau d'études B 707, puis chef du service technique du centre d'exploitation postal, homme agréable et fin technicien que je connais déjà, vient le remplacer. Je regrette le départ du premier et me félicite de l'arrivée du second. Ainsi parfois va la vie.

À la tête de la subdivision avions, Albert Laur, ingénieur CESI — ancien du CIV, aveyronnais typé et sympathique, au caractère volontaire et fougueux, alliant puissance de travail, capacité d'analyse et moindre esprit de synthèse, et au commandement parfois malhabile — remplace François Thuillier. À la tête du service préparation de la subdivision, nous nommons Guiraud Robert — de formation BTS, homme fin, adroit, objectif, discret et astucieux, précédemment contremaître au commandement aisé et naturel — en remplacement d'un autre BTS — certes actif et audacieux, mais à l'objectivité parfois absente dans ses jugements — nommé Michel Alègre.

Sur le plan opérationnel, un premier chantier extérieur — réparation structurale, de moyenne importance (250 heures de M.O) concernant un DC 3 accidenté — est effectué à Dakar. Occasion d'une petite friction avec le service du personnel qui dans un premier temps ne veut pas régler les quatre packs d'eau minérale consommés par les compagnons pendant le travail. J'insiste et obtiens gain de cause et que ce soit désormais la règle. Lors des déplacements pour travail en pays chaud, je souhaite voir l'équipe efficiente au travail et certainement pas l'un ou plusieurs des membres du groupe détaché, passer une demi-journée à la recherche d'eau dans une grande surface, d'où, au départ, l'embarquement de packs avec les caisses à outils. C'est une modeste dépense qui entraine une ambiance positive.

À la suite de ce chantier, et bien décidé à faire valoir les capacités professionnelles des agents du centre, je demande à Laur de définir une liste d'agents, avec passeports et vaccins, à jour en vue de répondre à d'autres chantiers éventuels.

Depuis ma prise de fonction, j'ai insisté, auprès des chefs d'unité et de tout l'encadrement des équipes de production, sur la nécessité de remplir avec attention et objectivité les notations et non seulement de les commenter, mais de les faire lire à chaque agent concerné, de façon à faire les choses clairement et, (y compris concernant l'assiduité) ne pas être en contradiction au moment de prononcer les avancements. Cette mesure qui n'a pas déplu, permet par ailleurs d'atteindre en fin d'année un taux d'absentéisme à 4,2% vs 5,3% au départ.

Les objectifs de production et les résultats budgétaires de l'année 1979 sont bons. Je bénéficie d'un avancement au premier janvier mil neuf cent quatre-vingt. Kientz, accompagné de Tréziol, visitant le centre en début d'année nouvelle, est satisfait de la façon dont il fonctionne.

* * *

Pour remplacer le chauffeur tractiste avion — opérant, à l'entrée et en sortie de visite, les mouvements tractés des appareils venus en révision à Montaudran — qui va partir en retraite, j'ai, pour remplir cette fonction, fait venir de Roissy, un agent particulièrement valable qui tout gardant cette activité de faible emploi à Montaudran, à accepter d'exercer en sa qualité d'Ouvrier Spécialiste Qualifié, à l'atelier d'entretien outillages et bâtiments du centre. Cette personne de confiance bénéficiait à Roissy d'une prime spécifique et je me suis engagé à ce qu'il ne perde rien de son salaire précédent. J'envisage, par ailleurs, à terme de faire de cet excellent agent, un ouvrier professionnel. La vigilance du service du personnel s'exerçant, l'agent, sans que je sois consulté, perd immédiatement sa prime.

Je m'entretiens du sujet avec Tritz, à qui j'explique la souplesse et les avantages de cette situation pour le centre, lui fais remarquer en plus, que j'économise un poste à l'organigramme et lui indique mon engagement concernant le revenu mensuel de la personne.

Le Javert du respect réglementaire demeurant inflexible, je lui confirme ma définitive décision de ne pas désavantager pécuniairement l'agent, lequel devra d'ailleurs conserver ses qualifications de tractiste et de conducteur d'engins, ponctuellement utiles à Montaudran. Alors, en conséquence de ce blocage, durant un quadrimestre, chaque mois, je signe, donc, au bénéfice de l'agent privé de sa précédente prime, un nombre d'heures supplémentaires fictives qui correspond à la perte de cette prime. Le bon sens finit par l'emporter et la prime réapparaît sur la fiche de paie de l'intéressé.

* * *

Il s'appelle Louis Thouvenin, est agent de maîtrise et seconde Jean Gimenez aux fabrications. À l'occasion de sa notation professionnelle, je dois lui commenter ses notes, sa situation et d'envisager ses perspectives de carrière, comme je le fais pour tous les agents d'encadrement de la production. À cet effet, je demande au service du personnel de me confier son dossier complet. Une chemise vide me parvient. Je me rends chez Crivois, lui dit mon étonnement et l'interroge sur ce qui peut expliquer cette situation. L'adjoint chargé des relations du travail tire longuement sur sa cigarette, prend un temps de réflexion et, apparemment peu préoccupé par ma question, réponds qu'il n'en sait rien. J'insiste, en lui précisant qu'il s'agit d'un agent de maîtrise, au sujet duquel je dois prononcer un avis sur sa future carrière :

« Et alors que voulez-vous que je fasse ?

J'ai peut-être des ennemis comme l'affirme de Ferchaud, mais je m'honore d'avoir rencontré partout des amis, des copains ou des gens qui ont apprécié mon action au travail. Dans le cas présent, c'est un agent de maitrise du service du personnel, en charge, des dossiers établis pour les candidats destinés à recevoir la Médaille du travail, qui m'invite à prendre connaissance de l'appréciation du chef de centre d'Éric Tréziol, concernant Norbert Crivois. Je lis, ce qu'a écrit l'homme qui le prend pour un con :

Très bon élément. Homme à qui on peut faire totalement confiance dans tous les domaines.

La même semaine, au téléphone, Jean Gay, Adjoint relations du travail de la direction du matériel m'appelle. Échange cordial portant sur plusieurs points, puis en fin d'entretien, une soudaine question :

« Dites-moi, vous connaissez bien Crivois ? Ce type est un peu spécial,. non ?»

* * *

Depuis décembre 1979, j'occupe à Fonsegrives, un très modeste pavillon, économiquement meublé, mais tardant toujours à accepter la perte d'emploi de mon épouse, je suis toujours, à Toulouse, célibataire en semaine. Kientz s'inquiète et relance mon épouse chaque fois qu'il la rencontre dans les couloirs du bâtiment de commandement. Tréziol, sans que je le sollicite s'en mêle.. Finalement, avec l'accord de Kientz, un poste de travail lui est proposé à Toulouse.

Compte-tenu de ces éléments — alors que je ne me fais plus beaucoup d'illusion quant à l'attitude de Tréziol et Desèvres me concernant — après réflexion, mon épouse et moi décidons d'accepter sa mise en disponibilité. En conséquence, je continue les vols aller-retour sur Paris jusqu'au mois juillet date à laquelle mon épouse viendra me rejoindre à Toulouse. Un point à préciser : j'aurai vécu, pendant un an, à l'hôtel, un très difficile éloignement de mon épouse, mais durant cette période, Kientz, compréhensif, a maintenu mes frais de déplacement.

* * *

Tréziol, dont le départ est envisagé, me confie qu'il a fermement refusé le poste de directeur de l'Institut Aéronautique Amaury de la Grange, qui une fois encore l'éloignerait de Paris. En finale, il acceptera d'aller prendre le commandement du Centre d'exploitation Postal d'Orly Les deux années passées sous le commandement de Tréziol demeurent pour moi un mystère et j'ajoute sincèrement, un regret. Je dois tout d'abord reconnaître qu'il m'a laissé les coudées franches pour diriger la production et qu'il m'a toujours considéré comme son adjoint, me confiant sans interrogation ni susceptibilité, les notations professionnelles au premier degré des chefs de subdivision. Nos relations, pour sympathiques qu'elles furent à certains moments, ne débouchèrent pas, hélas, sur la confiance et l'amitié comme cela avait été le cas avec Noat. Gilles Decroix doit le remplacer.

* * *

Tréziol me convie à dîner un soir, à son domicile. Foie gras de sa fabrication a-t-il précisé. Vous venez quand vous voulez… Comme tous les précédents chefs de centre de Montaudran, Tréziol loge dans un très agréable pavillon situé entre le centre industriel et l'avenue Jean Rieux, habité en son temps par Henri Martre, PDG de l'aérospatiale de 1983 à 1992.

Je quitte Montaudran peu après dix-huit heures, prend une douche à domicile et me présente chez mon chef à sept heures. Coup de sonnette sans réponse. Dès après avoir franchi la porte d'entrée grillagée du jardin, me parviennent aux oreilles, les notes vigoureusement exprimées d'une dramaturgie sonore que j'impute à Wagner. Pieds nus, orteils en éventail, short marron à rayures, chemise ouverte et regard déterminé, Tréziol exécute — c'est le cas de le dire… — une œuvre dont le titre échappe à mes modestes connaissances musicales.

Attentif à la scène, via la porte-fenêtre de la salle à manger, à quatre mètres du pianiste qui a très bien noté mon arrivée, j'observe, durant deux bonnes minutes, cette débauche d'énergie. Sans véritable lien, mais parce que mon esprit est ainsi fait, je pense soudain aux paroles d'une chanson de Mac Orlan chantée par Germaine Montéro. Une phrase musicale et sa finale très primesautière trotte soudain dans ma tête:… un piano.. avec… des dents de chameau. Tac,… tagadac, tac… tac,tac.

« C'et à c't'heure-là que vous arrivez… ! »

« Je n'ai pas voulu vous déranger trop tôt, et puis j'ai quitté Montaudran après six heures… »

« Pour moi, les gens qui quittent le bureau, après l'heure, ce sont ceux qui n'ont pas réussi à faire leur boulot dans la journée… »

Je botte en touche en interrogeant :

« Ce morceau, au piano… du Chopin, je ne pense pas, mais du Wagner?

« Chopin, c'est un con, alors certainement pas… , non, c'était une étude de Rachmoninov… vous connaissez ?»

« De nom, j'ai dû écouter certaines de ces études. Mais, je ne suis pas vraiment mélomane.. »

Tréziol m'entraîne vers la cuisine et sort d'un placard un foie gras de canard, de plus de 400 g cuit dans une terrine blanche.

« J'ai acheté le foie entier au marché de Victor Hugo et je l'ai préparé et fait cuire moi-même… vous me donnerez votre avis… »

On installe deux couverts. Mon hôte dépose ensuite un seau à glace dans lequel il a mis au frais une bouteille de champagne, et deux flûtes.

« Ouah ! C'est gala… ! »

« Ne vous réjouissez pas si vite, je n'ai que ce foie gras et du fromage à vous offrir… »

Coupe apéritive de champagne, en examinant le jardin non entretenu, néanmoins planté de quelques fleurs. Tréziol, prétextant de sa qualité d'occupant momentané, peu présent lors des week-ends, m'avoue, ne pas vouloir investir, ni pour la maison, ni pour le jardin. On revient vers la cuisine et nous attablons. Pain de seigle, baguette, accompagnent une belle et succulente tranche de foie de canard. Surprise très agréable, ce foie gras — certainement acheté chez Samaran au célèbre marché Victor Hugo — bien préparé, correctement salé, est d'une agréable texture et d'un excellent goût au palais. Bravo au chef (cuisinier Tréziol) qui l'a choisi, préparé et cuit comme il faut !

« Alors, mon champagne qu'en dites-vous ?

« J'aurais aimé vous parler en premier de votre foie gras qui est une totale réussite… »

L'œil de mon interlocuteur, apprécie ma phrase, mais — malice ou curiosité — sa question demeure centrée sur le breuvage. Et, je devine qu'il veut, si j'ose dire, coincer la bulle. Or, la bouteille sur laquelle il fait mine de s'interroger, est tout au plus « *une roteuse de comice agricole en rupture de blancs* capable de décoller toute plaque dentaire dès le premier centilitre. Alors, dur de commenter aisément.

D'ailleurs, dès la première goutte bue en apéritif, j'ai bien senti que mon estomac venait d'ouvrir son cahier de revendications. Et Tréziol qui n'a pas de mémoire stomacale et se moque du foie gras, a dû tout observer et, l'œil gourmand, s'amuse maintenant de mon embarras. Alors, pour terminer cet échange, en me dégageant d'une question embarrassante, je fais appel à ma mémoire. Prenant alors l'air détaché d'un expert de longue et large expérience, essayant d'imiter légèrement Gabin, je délivre lentement à mon hôte cette très pédante sentence :

« Oh, vous savez moi, pour un mets de cette qualité, je ne connais que trois voies possibles, et encore en choisissant bien l'année : un Corton Charlemagne, un Sauternes type Château Guiraud au minimum, ou simplement une eau minérale non gazeuse… Comprenons-nous, le champagne, convient évidemment, mais avec une acidité même normale, d'entrée de jeu il minore le goût si fin du foie gras. Et je vais vous étonner, mais à titre personnel, le meilleur accompagnement, c'est un bon pain de campagne, tiens, de seigle comme vous avez acheté, ou une tranche de Poîlane… »

Tréziol, montagnard pyrénéen à ses heures, ne lâche pas prise :

« Pourtant la semaine dernière avec Cazavet (médecin du travail au centre), on a bu exactement la même bouteille et il m'a dit avoir bien apprécié… »

À force de rechercher, comme un docteur qui vous tâte le ventre, un point douloureux, Tréziol finit par faire hurler le patient :

« Oui, je peux comprendre, mais lui c'est différent…, il est allergologue, alors en cas de besoin, il peut se soigner ! »

Un moment de silence accompagne comme un De Profundis le dernier acte de la pièce, je veux dire la dernière tranche du délicieux foie. Bon, on s'est tout de même bien régalé.

Tréziol a sorti le plateau de fromages. Je crains sa question.

« Alors qu'est-ce que vous allez boire avec ça… »

« Ben chef, on va finir au champagne… »

* * *

Tréziol avait certes exigé des résultats et apprécié que tout se soit bien passé en production, mais n'avait jamais fait part d'une quelconque satisfaction, ni d'un intérêt véritable pour le centre ou plus simplement concernant les progrès intervenus au centre. Un délégué ouvrier CGT, prononçant, un jour, un jugement excessif, l'avait traité, de « fossoyeur du centre ».

D'ailleurs, je me suis toujours demandé si le taux supérieur de ma prime de gestion, dont je bénéficiais depuis deux ans, résultait de sa propre demande, ou de l'appréciation de Kientz.

Ses déclarations quelque peu fantasques et/ou péremptoires sur tel ou tel sujet — lesquelles n'ont jamais, semble-t-il, ébranlées ni Bacconnier, ni Laur — puis son silence total observé et l'absence d'un quelconque retour concernant le traitement de l'événement rapporté par Thuillier — situation qui m'avait fort interrogé et contrarié et qui, on peut le comprendre, avait très profondément dégoûté Thuillier — et enfin ses paroles parfois très belliqueuses concernant Kientz qu'il semblait détester, tout en sachant, par ailleurs, son appartenance, avec de Ferchaud, au cercle des proches de Cantal, me laissaient perplexe sur sa volonté ou envie de me porter une considération véritable, ne serait-ce que parce que Kientz m'appréciait.

D'ailleurs avant de partir Tréziol — qui, compte-tenu des résultats, aurait pu avoir envers moi, au moins la reconnaissance du ventre, et ce, à fortiori du fait, que pendant deux ans, de ses nombreuses absences au travail, en après-midi de semaine, également du fait que je n'avais jamais cherché à informer Kientz quelles que soient les circonstances vécues — ne se privera pas du plaisir d'un coup de pied de l'âne, en reconnaissant, devant un tiers, mes grandes qualités au travail, mais précisant aussitôt qu'il ne supportait pas mes sarcasmes, et que ce seul point, lui semblait de nature à empêcher ma promotion.

* * *

Le programme industriel du centre de déroule normalement. Il arrive parfois, quelques désaccords concernant les mouvements de personnel entre subdivisions, que je dois arbitrer entre Laur et Bacconnier, mais entre un Laur, toujours volontaire et parfois un peu vif et un Bacconnier plus posé mais ne souhaitant pas trop prendre de risques, la bonne volonté des deux ne manque cependant pas. Et, avec ces deux chefs de division, avec Robert Guiraud, Robert Lucas, Max Dupin, le père Loubatières, Jean Gimenez et André Craissat, l'ambiance de travail est bonne et fructueuse. Les journées passent désormais agréablement et très vite.

Le fait important des prochains mois, réside dans l'importante charge de travail prévue concernant le nouvel aménagement commercial du B 747. Mais sur ce plan-là, l'ai confiance. Avec les équipes

que j'ai vues travailler au centre et l'élargissement concernant le nombre des sous-traitants, je suis convaincu que nous saurons faire face dans les courts délais impartis.

* * *

C'est la dernière journée de Tréziol au centre. Notre dernier repas en commun — je l'ai invité, en remerciement de son excellent foie gras — a eu lieu, il y a déjà quelques temps, devant un cassoulet à Castelnaudary. Mais aujourd'hui pas de repas, pas de pot pour arroser son départ. Pas le moindre cadeau offert. Tréziol part, sans regrets, sans états d'âme, discrètement. Tristement à mes yeux.

Comme pour effacer une dernière anomalie, il emmène avec lui, comme chef production du centre postal, Parouffe, sympathique garçon et cadre compétent sérieux et effacé qui « gère » très bien Tréziol !

* * *

Centre de révision de Toulouse-Montaudran (2/2).

Adjoint au chef de centre, Chef de centre intérimaire. (juin 1980/mars 1983)

Tandis que Gilles Decroix, succède à Éric Tréziol et prend le commandement de Montaudran, Jacques Décamps — inspecteur principal précédemment affecté en escale — remplace, au poste d'adjoint relations du travail, Norbert Grivois appelé à prendre, à Maine Montparnasse, le poste de chef du département Affaires sociales. Ces deux affectations renouvellent l'équipe de commandement du centre.

En 1980, au moment de sa prise de fonction, Gilles Decroix — entré à la compagnie en juin 1967, âgé de 37 ans, avec 13 ans d'ancienneté — est depuis 2 ans ingénieur-en- chef classé à l'échelle 20. Comparativement aux évolutions de carrière des ingénieurs embauchés quinze ans plutôt — Jean Bavoux avait eu sa promotion à 42 ans et Willy Boehler à 46 ans — les éléments précédents témoignent, d'une accélération de sept à neuf ans, pour la carrière de ces messieurs de bois-joli, embauchés après 1966.

Decroix, personne intelligente, mesurée, intellectuellement honnête, fin et discret stratège (un vicieux m'avait dit Tréziol), semblant parfois détaché — disant ne pas avoir de mémoire et de ce fait notant tout — prend progressivement et paisiblement ses marques, à la tête d'un centre qui, désormais, fonctionne convenablement. Concernant mon travail et l'exercice de mes responsabilités, Decroix — tenu régulièrement au courant de mes décisions et dont je prends avis chaque fois que nécessaire — nullement tatillon (et je crois, avec moi en confiance), me laisse le même degré de liberté que me laissait Tréziol.

Le programme industriel de la campagne 1980/981 — pour la subdivision avions : les toutes dernières visites des Boeing 707 (flottes Air France et tiers) et les visites des Boeing 727 ; pour la subdivision ateliers : moteurs Dart, révision équipements et fabrication d'équipements (galleys, meubles divers, cloisons) d'aménagement commercial des différentes flottes — se traduit par un plan de charges de main- d'œuvre suffisant et, mensuellement équilibré.

Cependant, le programme intéressant les aménagements commerciaux est d'une ampleur jamais atteinte jusqu'alors, présente — tant au plan de la charge d'étude effectuée à Orly, que s'agissant des travaux de réalisation, confiés au centre de Montaudran — de très importantes contraintes de délais. Un partage des tâches et une planification très précise des charges sont en conséquence exigées, entre les capacités des équipes de haut niveau du centre à qui doivent demeurés confiés la réalisation des outillages, l'assemblage, la finition, le contrôle et la livraison des ensembles et le nécessaire appoint de la sous-traitance à qui sera confiée la fabrication des pièces constitutives. Un excellent exercice d'ordonnancement et de rigoureux suivi en perspective.

Dès la première réunion de commandement, j'interroge Gilles Decroix afin de savoir s'il sera un jour possible de connaître — ne serait-ce que par respect de la hiérarchie — par qui et dans quel sens a été traitée, l'affaire dont le précédent chef de subdivision Thuillier a rapporté les faits, faits portés par moi, en la présence de Thuillier, à l'attention de Crivois, ce dernier étant, au moment des faits, chef de centre intérimaire. La réponse de Decroix est nette et sans appel :

« Je n'ai pas l'intention de reprendre à mon compte les affaires précédentes de Tréziol… »

Silence prudent des autres participants à la réunion.

Je lui rétorque que cette façon m'apparaît comme un désaveu voire un mépris de la hiérarchie qui a rapportée l'évènement. Nouveau silence.

À cette même réunion, Decroix décide d'élargir, aux deux chefs de subdivision, la présence, aux réunions hebdomadaires du sous-directeur de la production, à Orly.

A la suite de cette réunion, je demande en privé à Decroix de bien vouloir me donner son avis sur la façon dont je conduis la production du centre. La réponse suivante m'est ainsi distillée :

« Au point de vue travail et résultats, tout est très bien, pas de problème, mais je dois te dire que ta personnalité fait un peu d'ombre à mon soleil… »

Quelque peu estomaqué par le contenu aigre-doux du flacon, et la susceptibilité inattendue du personnage, je m'aventure à aborder de nouveau la question très rapidement évacuée en séance. Une réponse plus large et plus explicite m'est donnée :

« S'agissant des demandes des sanctions, s'il devait y en avoir, arrange-toi dans tous les cas pour qu'elles ne concernent ni quelqu'un susceptible de me créer des soucis avec un syndicat, ni avec quelqu'un en mesure de faire intervenir un député[69]*… »*

Je l'assure de prendre note de son observation et de sa demande. Concernant la seconde, je lui sais gré de sa franchise, mesure l'opportunisme de bon aloi d'un commandement désormais aligné sur l'usage établi avec la prise de fonction du directeur du matériel Gaétan Desèvres (rappelez- vous le traitement original, en son temps, de l'affaire du mécanicien Concorde).

Et tout ceci se déroule tandis qu'Edmond Cantal — qui, murmurent les aigris, à la cafeteria de Maine Montparnasse, prends souvent son café en compagnie du secrétaire général de F.O, précieuse source d'informations qui terminera sa carrière à l'échelle maximum de la catégorie VI — coiffe désormais la direction du personnel.

Ainsi le temps est venu des carrières effectuées dans le calme et la subtilité d'une voulue paix sociale, obtenue et, le cas échéant garantie, par des ajustements, renoncements et abandons successifs, qui seront « négociés » ou admis, et surprendront la hiérarchie opérationnelle.

* * *

En fin des réunions conduites, le mercredi à Orly, par le sous-directeur Kientz, je ne manque jamais de passer à la régulation avions. C'est l'occasion de saluer mon vieux copain Pierre Topenas qui — inspecteur principal en catégorie V, à l'échelle 17, ayant sans problème, remplacé un ingénieur-en-chef, syndicaliste CGC, à l'échelle 23 — est désormais le chef de l'activité. Le père « Top », qui après avoir quitté le grand entretien, a été, plusieurs années, régulateur, connaît son affaire et excelle dans son travail. Esprit vif, curieux, volontaire, placé en permanence au carrefour des événements et discussions, il est une aussi une véritable source d'informations, lesquelles sont livrées avec une coloration toute méridionale.

« Ah ! Pierrot, tu tombes bien… Dis donc, tu sais qu'on reçoit bientôt les Boeing 727-200 de type advanced… et que selon l'usage concernant tout appareil neuf, avant exploitation on doit appliquer à chacun la consigne d'entretien de mise au standard Air France. C'est une affaire qui, spécialités « avion » et « équipement » réunies, comporte un peu moins de 200 heures de travail par avion. La division de petit entretien se propose d'effectuer ce travail dans un délai de quinze jours, avec le souci d'améliorer le taux d'occupation de sa main-d'œuvre. Avec ce système, je ne vais plus avoir de réserve B 727 pendant plusieurs week-ends, alors je cherche une autre solution… Toi, à Toulouse, est-ce-que… ?

« Compris, le père « Top, je regarde ça dès demain avec Laur et Guiraud. Je vais voir si on peut faire cela en 5 jours, », mais regarde de ton côté la possibilité d'une arrivée de l'avion à Montaudran le lundi 10.00 heures au plus tard, et un départ de Montaudran, le vendredi suivant à

[69] De temps en temps parvenait au centre une question voire une recommandation — plus ou moins sincère d'ailleurs — d'un parlementaire, touchant le sort ou l'avenir de tel agent. L'un de ceux-ci, certainement peu partisan, avait réussi à faire intervenir, à peu d'écart de temps, un député communiste et un député RPR. Inutile de préciser que ces petites manœuvres ne méritaient qu'une réponse évasive, mais évidemment pleine de considération.

17 heures au plus tôt et dans ton bilan économique intègre le coût (PN et carburant) des convoyages d'avions Paris-Toulouse et retour…Je te rappelle dès que…. ».

Le lendemain, à Montaudran, Robert Guiraud, étudie la consigne et — prenant en compte les heures prévues d'arrivée et de départ de l'avion, de sa prise en compte et du délai de mise en dock — planifie les travaux. Une modification, estimée à 40 heures de M.O et nécessitant un seul intervenant au poste de pilotage, pose problème. En conséquence, il nous faut trouver un électricien capable, en quatre vacations nocturnes soient, au total, 30 heures, d'effectuer cette tâche. Je demande à Guiraud de rencontrer le metteur au point qu'il a choisi, de lui expliquer la situation et lui demander en combien de temps, il peut exécuter cette opération. Après étude des plans, le compagnon confirme, estimer ce travail à 26 heures.

En présence de Guiraud, dans mon bureau, mais sans peser hiérarchiquement, je dialogue directement avec lui :

« Sérieusement, sans vouloir vous influencer d'une quelconque façon, vous êtes en mesure de faire le boulot en 26 heures ? »

« *Sauf imprévu, que je n'imagine pas, affirmatif… »*

« Bon, alors voilà ce que je vous propose, durant quatre nuits, dès lundi soir, on vous libère le poste dès 22 heures chaque soir, ce qui vous fait un total disponible de 32 heures. Vous vous mettez au travail en arrivant et vous avancez au mieux. Vous êtes maître de l'affaire, et si vous le jugez nécessaire, vous décrochez avant la fin de vacation. Le travail doit être terminé le vendredi à 7 heures. Si un problème ou besoin quelconque se manifeste, je vous demande de prévenir immédiatement monsieur Guiraud. J'ajoute que si vous acceptez, vous devrez faire cela sur six avions, soient quatre vacations de nuit pendant 6 semaines. Moyennant cela, vous ne travaillerez que quatre vacations par semaine avec week-end de trois jours, et je m'engage à ce que vous soyez payé cinq vacations avec les majorations de nuit, plus quatre heures supplémentaires par semaine pour votre prise de travail à dix heures le soir…Ça vous paraît correct ? »

À la satisfaction de tous, l'accord scellé d'une solide poignée de mains, valide la capacité du centre à traiter les six appareils neufs à réception, afin de préserver, chaque week-end, la réserve avion de la flotte B 727. J'informe mon chef de centre de la proposition de Topenas, de l'examen effectué et recueille son feu vert pour donner une réponse affirmative.

Pour les raisons d'exploitation déjà évoquées et prenant en compte le coût de convoyage des avions, Topenas convainc Kientz de confier cette charge de travail à Montaudran. L'accord est donné en début d'après-midi.

Les six appareils seront traités sans problème par la subdivision avions du centre, avec respect rigoureux des délais. Ces quelques mille heures de travail ne modifient pas sensiblement le plan de charge de Montaudran et ce travail ne constitue pas en soi une prouesse, mais je me réjouis d'une situation qui témoigne de la capacité locale à prendre au débotté des chantiers, en acceptant les contraintes éventuelles afin de respecter les délais impartis.

* * *

Un autre motif de satisfaction provient des équipes de la subdivision ateliers généraux qui, chargées de la réalisation des outillages intéressant les fabrications des pièces, l'assemblage et le contrôle final des meubles d'aménagement commercial, ont réussi à livrer à l'exploitation, tous les éléments, et d'abord le beau poly-meuble bar de la première classe des Boeing B 747, dans des délais très contraints.

Cette importante opération qui aura exigée des efforts d'études, de préparation, d'organisation, de sous-traitance, d'exécution en ateliers, fera le moment venu l'objet des félicitations de la Direction Générale (lettre DG-DT 15.015, signée de Guy Peltier).

* * *

Janvier 1981. Pas de nouvelle de ma promotion, mais notation professionnelle — Decroix au premier degré, Kientz sous-directeur (récemment nommé directeur adjoint), au second degré) commentée en présence de Kientz au centre de Toulouse. Pour l'essentiel, tout ce qui est travail, rigueur, précision, efficacité est apprécié entre très bon et excellent. Un point noté moyen, en langue anglaise, qu'à l'époque, je pratique correctement. Et, enfin, point qui décide finalement de tout en matière de carrière : relations à améliorer avec autrui (pour Decroix qui se satisfait d'une information générale), relations avec ses égaux (plus justement relevé par Kientz… en songeant aux remarques ou commentaires rigoureusement exacts, mais il est vrai, parfois exprimés avec une saveur et une causticité dérangeante). Chez moi, cette attitude se manifeste en particulier du fait de la différence de traitement des situations et/ou personnes. Je ne peux m'empêcher d'observer la différence entre les larges tolérances et facilités accordées aux uns en matière d'avancement et les règles et exigences réservés aux autres.

Dans mon cas — deux ans de faisant fonction cadre (commandement d'une quarantaine de personnes) en position maîtrise au grand entretien, sans la moindre prime, proposition (sans suite) d'avancement exceptionnel par monsieur Locar, impossibilité de quitter la direction du matériel pour prendre un poste en catégorie V à la direction des installations fixes, PME pour prise de poste en catégorie V à Roissy (poste passé « à cheval » V/VI dès après mon départ), poste catégorie VI, de mon prédécesseur à Montaudran, déclassé V/VI à mon arrivée, et pour couronner le tout, suggestion ferme de la perte d'emploi de mon épouse du fait de ma prise de poste à Montaudran et de surcroît aucune nouvelle de la notation au second degré de mes deux précédentes Fiche d'Orientation et de Carrière — je suis de plus en plus dubitatif vis à vis de la haute hiérarchie, et partant, assez agacé de cette situation que les usages en vigueur ont seuls installée, au fil d'une carrière non protégée par un parti ou une obédience.

Contrairement à la plupart de ces messieurs de bois joli, dont certains savent, dès la catégorie V, à l'échelle 18, *que leur carrière n'est pas limitée à la catégorie VI*, ou comme De Ferchaud connaissent les deux postes suivants qu'ils sont susceptibles d'occuper, d'autres — malgré la demande officielle de la page du paragraphe sensé concerné l'évolution de leur carrière — ne sont pas invités à discuter les postes susceptibles d"être par eux occupés ni leur perspective de déroulement de carrière.

Non seulement je suis de ces derniers, ce qui ne me satisfait pas vraiment, mais plus encore, lorsque j'observe les postes envisagés pour les ingénieurs CESI, j'ai le sentiment d'appartenir à un groupe de nature intermédiaire, tel celui que Lucien Bodard, dans son livre *Le massacre des indiens,* appelle *l*es *caboclos*, ces métis nés de blanc et d'amérindien, qui ont bien du mal à trouver considération véritable et place dans la société brésilienne.

A titre personnel, j'ai toujours bénéficié, sur le plan du travail de considération, voire de complicité et reçu souvent de nombreuses confidences, mais au moment de régler clairement une situation de carrière telle celle que je vis actuellement, c'est l'embarras qui règne. À tel point, que me souvenant des discussions avec Carriole me citant le directeur du matériel Picassette concernant ma promotion cadre (« mais jusqu'où voulez qu'il aille celui-là »), j'en viens à comprendre que c'est l'âge de l'agent qui prime, et que sauf puissant appui (politique, syndical, obédience) le poste occupé et les résultats obtenus sont — la plupart du temps et sauf cas d'espèce… — considérés comme nécessaires mais non suffisantes, et que l'âge de l'agent est en finale arbitre du jugement.

En d'autres termes, il s'agit d'une gestion de carrière à caractère administratif. C'est donc avec tout ce qui précède en tête que je lis les commentaires écrits du document qui me concerne, lequel exprime la proposition de promotion et met l'accent sur ma forte personnalité à prendre en compte pour le choix de mon futur poste. Je retiens que cette notation effectuée au mois de janvier 1981, vise à obtenir ma promotion au premier janvier 1982, soit trois ans et demi après ma prise de poste. Sachant que Desèvres est toujours directeur et connaissant la droiture de Kientz, je choisis de me taire et de signer le document, me gardant d'exprimer mon dépit.

* * *

Le 1 mai 1981, à l'atterrissage sur l'aéroport de Kigali, le Boeing 707 d'Air Rwanda, se pose brutalement sur le train avant. En s'encastrant en partie avant de soute avant, le train cause d'importants dommages au fuselage. L'avion ainsi immobilisé bloque l'utilisation de la piste.

Dans un premier temps, la direction du matériel d'air France, sollicitée par la direction générale d'Air Rwanda, charge le centre de Montaudran d'effectuer une mission technique afin d'évaluer les possibilités d'effectuer, sur place, une première intervention de nature à permettre le convoyage de l'avion vers Toulouse en vue de réaliser une réparation structurale définitive.

À partir de l'expertise des services techniques, le devis en M.O, le planning des travaux, les effectifs nécessaires à l'intervention, et le coût total de la réparation sont déterminés.

Je suis alors chargé d'une mission auprès de la direction générale d'Air Rwanda, afin de présenter les objectifs et conditions techniques de l'intervention d'Air France, sur place, ainsi que les effectifs et moyens envisagées. Mais le déclenchement de cette intervention urgente est subordonné à la remise par Air Rwanda d'une lettre de crédit d'un million de francs, que je dois obtenir avant de donner le top de départ à l'équipe de Montaudran.

Vol Air France Paris- Athènes- Kigali, avec bout de ligne à Bujumbura capitale du Burundi.

A l'arrivée à Kigali, contact avec un jeune, sympathique et célibataire chef d'escale. Entretien sur l'intervention et les effectifs prévus et visite rapide à l'appareil endommagé. Rendez-vous avec la direction générale d'Air Rwanda confirmé pour le lendemain neuf heures. Le chef d'escale me dépose ensuite à l'hôtel Méridien et me propose de venir me prendre dès sept heures le lendemain pour petit déjeuner de célibataire à son domicile avant conduite à mon rendez-vous.

Surprise. Le rez-de-chaussée du bâtiment de direction d'Air Rwanda — devant lequel je suis déposé par un conducteur tout souriant de l'effet obtenu — est un café d'allure française. Dès pénétration dans la salle, quelqu'un se dirige vers moi.

Mince, de taille moyenne, visage avenant portant simples lunettes fines, l'homme jeune qui porte avec élégance un prêt-à-porter de qualité — dont j'apprendrai par la suite qu'il est juriste et financier, de formation française — se présente, m'accueille avec beaucoup de simplicité et de gentillesse, m'explique que son bureau, situé au premier étage, est actuellement en travaux et propose de nous rencontrer et traiter notre affaire devant un café.

Mon interlocuteur écoute avec attention mon exposé, prend quelques notes, acquiesce de la tête aux propositions d'Air France, puis sans me laisser le temps de faire allusion aux aspects financiers de l'affaire, devant moi remplit, signe et officialise d'un cachet, une lettre de crédit en bonne et due forme. Il me remet le document et ajoute lentement à voix basse :

« Vous savez, le montant de la dépense pour cette réparation représente beaucoup pour le budget de notre pays… »

Un peu embarrassé, devant la déclaration de ce jeune et très digne responsable africain, je m'empresse de lui donner toutes les assurances concernant la diligence et la qualité de notre intervention :

« Cher monsieur, je comprends votre observation, mais sachez que je vais sans tarder déclencher le départ de l'équipe en charge de la réparation provisoire et faire en sorte de vous rendre en très bon état, et le plus rapidement possible, l'appareil de votre compagnie. »

Accompagné jusqu'à la porte de l'établissement, sans consigne reçue, j'invite mon jeune et élégant interlocuteur à venir à Montaudran, pour prendre livraison de l'appareil après remise en état.

* * *

Retour à l'aéroport. Déjeuner avec le chef d'escale qui m'apprend que depuis neuf heures ce matin, une panne centrale interdit toutes télécommunications entre le Rwanda et l'étranger.

Déception, car je pensais, dès après le repas, dans un même télégramme informer ma hiérarchie concernant la lettre de crédit et déclencher le départ de l'équipe de Montaudran pour Kigali. Par ailleurs, ce jour-là, pas de vol à destination de Paris. Seule arrivée, un vol de Sabena, en provenance de Bruxelles via Athènes. Je ne réagis pas à cette information, mais le dynamique chef d'escale ajoute aussitôt :

« Si l'avion de Sabena qui arrive, normalement une Caravelle, est équipé de la B.L.U[70], vous serez peut-être en mesure de joindre le centre opérationnel d'Air France, de lui téléphoner votre message et d'obtenir qu'il le répercute télégraphiquement aux destinataires… »

On file à son domicile ou l'on reste jusqu'à dix-sept heures. Puis retour sur le tarmac où la Caravelle est à son point de parking nocturne. On accède au poste. Dix minutes après, micro en main, après avoir donné le nom de la compagnie suivi du matricule de l'appareil, je joins le centre opérationnel Air France, donne le motif de cette utilisation particulière de la BLU en l'absence de fonctionnement des télécommunications habituelles, délivre vingt lignes d'un message à répercuter et remercie mon interlocuteur après relecture du message par ce dernier. Ouf, mission accomplie.

« Dites donc, on pourrait peut-être aller remercier le chef d'escale de Sabena, pour cette utilisation pas très orthodoxe de la BLU… »

« Pas de problème, c'est un bon collègue, et ça fait partie des services qu'on est amenés à se rendre, pour la bonne cause… »

« On pourrait aller le saluer, au moins… »

« Il est déjà rentré chez lui, car demain matin, il sera au terrain dès cinq heures ! Au fait, vous décollez demain à 14 heures… et ce soir vous dînez avec moi à la maison… et on ouvre une bonne bouteille avec les grillades et la boite de conserves… »

Je me couche un peu tard et le lendemain, dans un hôtel Méridien que l'équipage belge a quitté vers cinq heures trente, j'ouvre les yeux vers dix heures. A onze heures trente, désirant payer ma note, personne nulle part, dans l'hôtel. J'appelle plusieurs fois à haute voix, revient vers la réception, puis rédige un mot que je joins aux clés de la chambre. La navette de l'hôtel me conduit vers l'est de la capitale, à Kigali International Airport (KGL).

J'informe le chef d'escale des conditions de mon départ de l'hôtel, lui communique le numéro de mon ordre de déplacement pour imputation des frais qui aura à régler, et le remercie de son aide durant mon court séjour qui ne m'aura pas permis de visiter et de connaître un peu ce beau pays.

Lors du vol Kigali-Athènes, une pompe hydraulique du B 707 se révèle défectueuse. Approvisionnement et remplacement de l'équipement, plein et purge du circuit, suivis d'un point

[70] BLU : Bande Latérale Unique. La **bande latérale unique** ou **BLU** (en anglais : **SSB**, **single-sideband modulation**) est un mode de modulation pour la radio qui consiste en une modulation d'amplitude dans laquelle on a supprimé la bande porteuse et l'une des bandes latérales. Il ne subsiste donc qu'une seule bande latérale, d'où le nom de la technique. Grâce à son efficacité en occupation de spectre radioélectrique et en énergie émise, la BLU est surtout utilisée pour les liaisons de Radiotéléphonie HF, MF, dans les domaines civil et militaire aérien et maritime ou radioamateur.

fixe moteur. Les travaux seront effectués de nuit à Athènes. Hébergement de tous les passagers en ville. Départ sur Paris fixé à six heures le lendemain. La ligne, toujours, mais désormais avec tous les moyens nécessaires…

Il est près de midi quand je remets, en main propre, la *credit letter* d'Air Rwanda à Claude David, chef de la sous-direction économie de la direction du matériel. L'après-midi, alors que je ressens la vitesse descensionnelle du Mercure pressé d'atteindre Toulouse-Blagnac, je songe en souriant, à l'équipe de Montaudran qui, simultanément, vole en direction de Kigali. Pensif, je m'attarde quelques instants sur l'intéressant métier qui est le nôtre. Sollicitant certes, mais gratifiant métier.

Le Boeing 707 d'Air Rwanda, provisoirement réparé à Kigali, arrive à Montaudran le 1er juin 1981, note Maurice Berlan, ancien compagnon, dans son livre[71]. La réparation définitive (avion sur vérins avec berceau en bois de maintien fuselage à l'avant), doublée d'une visite de petit entretien niveau T2 — les travaux majeurs de chaudronnerie étant exécutés, en trois vacation (horaire 3X8), par les performants « choumacs »[72] du centre — sont terminées le 25 juin du même mois. Une fois encore, les professionnels de Montaudran, assistés des vieux routiers des services techniques animés par Max Rouquette, auront remplis leur tâche, à la grande satisfaction du commandement du centre, de l'expert des assurances Loyd, et par conséquence, des représentants de la compagnie exploitante. Par cette belle matinée ensoleillée de fin juin, dans un centre dont les parterres sont de nouveau fleuris depuis l'arrivée de Decroix, une satisfaction paisible et fière, illumine le visage des uns et des autres.

* * *

Réunion de travail entre Decroix et moi, dans son bureau. Trois points sont alors examinés.

Le premier concerne la rénovation de la cantine, dossier dont Loubatières, un de mes chefs de service, a commencé l'examen et que Decroix souhaite piloter lui-même. Décision normale, et que j'approuve. En effet, compte tenu du lien entre cette affaire et le comité d'établissement du centre, le chef de centre est de droit concerné.

Le deuxième, concerne une erreur commise, lors de manipulation des bains de traitement de la subdivision ateliers généraux, dirigée par Bacconnier. En remplacement du titulaire habituel en arrêt maladie, l'agent, en location qui l'a remplacé, non formé, n'a pas respecté une phase d'une procédure. Le coût de cette erreur — de l'ordre de vingt millions d'anciens francs — est très élevé. J'explique à Decroix m'être déjà entretenu de cette affaire avec Bacconnier et que ma position est de considérer que la faute initiale commise est celle du contremaître qui a remplacé, au débotté, à un poste de travail à risque, un agent qualifié par un agent intérimaire non formé. Compte tenu des aspects sécuritaire et financier, j'exprime à Decroix, une demande de sanction à l'encontre de ce contremaître — par ailleurs agent sérieux — au niveau de la prime de gestion trimestrielle.

J'ai également précisé au chef de la subdivision, que pour ce type de poste, en songeant à la période de congés, il convenait d'avoir deux agents formés. Decroix, décide de reparler de l'affaire avec Bacconnier, mais hors de ma présence. Je n'aurais aucun retour concernant cette demande.

Le troisième point abordé, intéresse les travaux de fabrications sous-traités par le centre, charge de ma responsabilité, et reflète une situation plus originale et pour moi inacceptable.

En effet, un inspecteur-en-chef hors classe, chef de département d'une autre direction d'Air France, membre bien connu du RPR, dans un courrier adressé à Decroix, s'étonne sans aucune retenue, que telle entreprise du sud-est — filiale d'un groupe déjà sous-traitant d'Air France, dont le jeune et récent directeur est (surprise !) le fils d'un autre tout puissant notable RPR méditerranéen — ne reçoive pas de commande.

[71] Montaudran, dans les ateliers des pionniers. Éditions Loubatières.
[72] Cf site aviatechno.net (Bibliothèque : Tu seras choumac ou chaudronnier).

Decroix, à qui je dis mon dégoût de ce type abusif d'intervention, me demande de rassembler les éléments de façon à faire comprendre, à ce cher correspondant, que le centre ne négocie pas avec chaque unité du groupe retenu comme sous-traitant, n'intervient aucunement dans la répartition interne du volume de travail confié au groupe et que par conséquent, les choses sont claires et ne visent en aucun cas à désavantager quiconque.

Ainsi, le cher correspondant pourra répondre à son cher solliciteur, membre du même parti au pouvoir, que malgré son intervention, les choses demeureront en état. Et le cher, prétentieux, et puissant notable RPR méditerranéen, expliquera, peut-être, à son jeune fils ingénieur, que même les vigoureux appuis politiques trouvent, parfois, leur limite. Et qu'il convient au jeune homme de se remuer pour réussir et au puissant Papa de bien vouloir calmer son indécence.

* * *

Décembre 1981. De retour d'une réunion du sous-directeur de la production, tenue à Orly, Decroix en fait le compte-rendu devant Décamp, Bacconnier, Rouquette, Laur et moi. Réunion de pure routine, avec exceptionnellement information concernant les propositions d'avancement et de promotion des cadres supérieurs retenues pour le 1er janvier 1982. Bacconnier, seul concerné avec moi, est à juste titre retenu, pour un avancement.

Après un moment de silence, semblant gêné, Decroix annonce qu'en ce qui me concerne les nouvelles sont moins bonnes, et que malgré sa proposition, mon nom n'a pas été retenu pour une promotion. En présence de mes collègues, Decroix n'en dira pas plus.

Extrêmement déçu par cette situation — et sachant que Kientz, désormais directeur-adjoint, est lui aussi favorable à ma promotion — je comprends immédiatement la situation. Je pense que Desèvres, directeur du matériel — très occupé dit-on avec le groupe Atlas[73], peu intéressé aux problèmes de production (domaine dans lequel il n'a jamais eu de responsabilité et qu'il semble d'ailleurs redouter sur le plan social) — proche d'Edmont Cantal (directeur du personnel) et de Ferchaud (devenu, selon son annonce de 1978, chef de centre de Roissy), par ailleurs ignorant certainement que j'ai accepté la perte d'emploi de mon épouse du fait de ma prise de poste au centre de Montaudran, n'a pas été enclin, à me présenter à cette promotion.

Sans rien dire, mais fort contrarié voire révolté, dès la fin de la réunion, je rejoins mon bureau.

A peine le temps de m'asseoir et de prendre ma tête dans mes mains pour réfléchir et tenter de me calmer, Bacconnier entre dans mon bureau, aborde dans la foulée une question relativement simple, et selon un rituel — certes peu coupable, mais parfois lassant — pratiqué depuis trois ans, me sort, gentiment, une interrogation déjà maintes fois entendue :

« Bon, alors là, qu'est-ce qu'on fait… ? »

Sur l'instant,l'incongruité de cette question, fait exploser la sourde colère qui est en moi :

« Écoute-moi bien Bacc… Depuis qu'on travaille ensemble, chaque fois que tu hésites, tu me demandes qu'est-ce qu'on fait, et ça doit faire trente-quatre fois avec aujourd'hui. Alors maintenant, tu es au même niveau que moi, alors, aujourd'hui tu te démerdes… je ne suis pas libre… »

Une sortie de ce genre, j'en conviens, n'est évidemment pas du meilleur goût. Il s'agit d'un moment chaud, que d'autres chefs m'ont plusieurs fois fait vivre en trente années de carrière.

C'est une affaire d'hommes, qui hors mauvaise relation avérée, se traite moyennant deux heures d'apaisement et des excuses sincèrement exprimées. Bacconnier ne l'entend pas de cette oreille et sa

[73] Monsieur Desèvres, qui comme la plupart des anciens des Grandes écoles intègrent la vie active aux environs de 23ans, après Air France qu'ils quittent obligatoirement à 60 ans, doivent trouver un emploi (de préférence et avec accointances dans le domaine aéronautique) afin de compléter les annuités de cotisation pour leur retraite. Gaétan Desèvres, abrité dans les hangars d'Air Inter, occupera un poste au titre « Atlas »

personnalité, certes paisible et agréable, mais faible également, et son total détachement vis-à-vis de ma situation ponctuelle, l'incline immédiatement à aller se plaindre à Decroix. Ainsi font, héros d'un individualisme forcené à faible maturité, voire porteur d'un peu de jalousie, certains ingénieurs CÉSI. Pas facile de sortir du rang.

Decroix ne m'interroge pas sur l'incident. C'est moi qui lui donne ma version de ce qui s'est passé et qui ajoute savoir que cet événement sera mis au débit de ma soi-disant forte personnalité. Sans me faire de reproche réel, Decroix me dit regretter ce genre d'incident. Je lui rétorque que personnellement, je regrette devoir attendre depuis longtemps ma promotion, concernant un poste tenu avec résultats depuis trois ans et demi. Et dans la foulée, je lui livre, l'information qui m'est récemment parvenue et à ajouter à mon dégout : mon prédécesseur, classé à l'échelle 21, continue de percevoir depuis son départ du centre, son salaire mensuel !

* * *

Ce matin de début juillet 1982, qui offre un ciel toulousain superbe, une température déjà agréable et quelques pimpantes toilettes féminines, semble vouloir débuter une agréable journée. Decroix est en vacances. Je fais donc fonction de chef de centre intérimaire.

Le téléphone sonne. Je décroche et la secrétaire de Decroix me passe Kientz. Franches et cordiales civilités avec celui avec qui j'ai directement travaillé au grand entretien et qui rit quand je lui dis que pour des raisons que j'ignore, je me sens, en ce moment, très heureux.

Puis, façon de montrer qu'il connait tous les domaines d'activités du centre il s'enquiert de façon générale de la situation, avant d'en arriver au fait de son appel :

« Un Fokker d'Air Guadeloupe a dû faire un atterrissage sur le ventre, à l'aéroport du Raizet. Il y a de gros dégâts fuselage, sur une longueur de six mètres. Le Président de cette compagnie interroge Air France sur ses possibilités d'intervention. Est-ce que vous êtes partant pour prendre, sur place, cet important chantier… »

Immédiate, la réponse fuse :

« Sous réserve de l'aval de Decroix, qui comme vous le savez est en congés, ma réponse c'est oui… ! Vous me donnez une heure pour le joindre et je vous rappelle pour confirmation… et sans perdre de temps, je mobilise le service technique pour une mission sur place en vue de définir la réparation, me permettre d'établir le devis et le porter à la connaissance à l'attention d'Air Guadeloupe et de son assureur… »

« On fait comme cela. Vous me donnez la réponse, vous attendez en retour mon télégramme officialisant la décision. Ensuite vous déclenchez la mission. N'oubliez pas de mettre ampliation de vos télégrammes futurs, à la direction régionale Caraïbes. »

Le bienheureux vacancier prenant sa douche lors de mon premier appel, je l'ai joint la seconde fois à neuf heures. Je lui ai rapporté la situation, ai vivement insisté sur l'intérêt de ce chantier pour le centre et, après lui avoir assuré que j'en prenais la responsabilité, ai obtenu son aval.

Dans la foulée, coup de fil à Kientz, qui via télégramme, officialise la décision positive d'Air France, auprès des parties intéressées.

Dès le lendemain fin de matinée, l'adjoint technique Max Rouquette et Prévost Maurice — que je motive au maximum en leur confiant la mission d'apprécier les dégâts — décollent de Blagnac pour Pointe-à-Pitre (aéroport Le Raizet, dorénavant aéroport Caraïbes). Ainsi débute une affaire qui, à mes yeux, doit permettre, une fois encore, d'exprimer la qualité des agents du centre.

En une semaine, déplacement compris, Rouquette et Prévost font sur place un constat précis des dégâts et, très rapidement au retour établissent la procédure de réparation. Très bon et utile travail qui permet à la subdivision avions, d'établir, le nombre d'heures de main-d'œuvre nécessaires pour

effectuer la réparation et le planning d'intervention. Un chaudronnier de haut-niveau professionnel destiné à devenir chef d'équipe, se voit confier le commandement du détachement.

Lors d'une réunion que j'anime, en présence de tous les intéressés y inclus le futur conducteur du chantier, le nombre total d'heures du devis atteint 4000 heures et le délai, hors tout de l'intervention fixé 33 jours ouvrables, soient 5 semaines, vol de contrôle de l'appareil inclus, le samedi voire le dimanche de la dernière semaine.

Compte-tenu de l'importance de l'intervention, des différents aléas et contre-temps divers susceptibles d'être rencontrés, des ajustements d'effectifs à opérer d'une semaine à l'autre (mouvements de personnel entre la métropole et les Antilles et vice-versa), des besoins outillages et matières éventuels, et jugeant que le responsable du détachement doit avoir, à Montaudran, un seul interlocuteur en mesure de prendre des décisions rapides, je décide d'assurer cette mission.

En conséquence, j'informe le chef du détachement de ma décision et de la façon dont nous allons travailler : compte-rendu journalier d'avancement du chantier, difficultés rencontrées, suivi effectif et ajustement, problèmes outillages et matières et ce, par liaison téléphoniques et, chaque fois que nécessaire, confirmation information de telle info par télégramme (télex).

Désirant être au courant de la moindre difficulté, en temps utile, je lui demande d'adresser les éventuelles questions intéressant un point technique à l'adjoint en charge Max Rouquette, en me mettant ampliation de l'information afin que je puisse intervenir pour coordination, en cas de nécessité.

Le chantier et ses modalités de suivi se déroulent normalement, lorsqu'en fin de la seconde semaine le métallurgiste américain — spécialiste en alliages légers et fournisseur reconnu de l'avionneur Fokker — à qui l'importante tôle principale de revêtement (200 x 80 pouces) à remplacer a été commandée, informe qu'elle ne pourra pas être fournie dans le délai convenu, l'élément attendu étant bloqué par les agents en grève de cette entreprise.

Quand je reçois cette information — comme un uppercut du gauche doublé d'une droite à l'estomac — il est tout juste 14 heures à Montaudran. Alors, il me revient à l'esprit que Bernard Alexandre — qui était ingénieur d'entretien, avec Decroix, à Roissy — est actuellement le chef du bureau des achats Air France de New-York et basé à l'aéroport JFK. J'attends 15 heures pour appeler.

La sonnerie typique du téléphone américain grésille peu longtemps. La secrétaire me passe un Alex tout surpris, mais simple et sympa *as usual…*

Je lui explique la situation en lâchant sans attendre mon « mayday ».

«…. Alex, Le centre de Montaudran effectue un chantier à Pointe-à-Pitre et j'ai un problème d'appro avec une entreprise U.S. Prends-moi rapidement cette situation en mains. Appelle la Maison Blanche ou le syndicat des métallos. Traite le dossier à la façon américaine. Dis-leur que si la réparation n'est pas réalisée à temps selon le contrat, moi, je vais me faire virer. Envoie-leur une caisse de champagne ou une caisse de Bordeaux. Fais ce que tu veux à mes frais, mais sors-moi du merdier dans lequel je vais me trouver avec le chantier d'Air Guadeloupe si la tôle n'arrive pas fissa à Pointe-à-Pitre… »

Placide, simple et amical, Alexandre me promet de traiter le problème dès ce jour. Je le remercie chaudement car je sais qu'il va le faire.

Alex m'a rappelé le lendemain en fin de journée.

« Mannix, « ta tôle » part aujourd'hui pour les Antilles… »

« Wouaaa, Alex, tu as drôlement bien joué… avec la caisse de champagne… ? »

Placide, Bernard Alexandre, ne me donne aucune explication mais m'assure qu'il va envoyer la caisse de champagne pour remercier… les ouvriers qui ont repris le travail… !

« Encore merci Alex ! A charge de revanche… »

Le chantier a été exécuté dans les délais. Les « choumacs »[74] de Montaudran, héritiers de ceux qui formaient — avec un marteau qui, souvent conduisait l'ouvrier à la surdité — un carénage d'avion en cuivre, ont de nouveau montré de quoi ils sont capables.

Vol aller-retour sur PTP, pour finaliser l'affaire, et arrêter date et heure du vol d'essai. Dernier point pour vérifier que le temps total de M.O respecte bien le devis et rédaction du dossier destiné à Air Guadeloupe, à son assureur et à la facturation des travaux.

Satisfaction supplémentaire, je fais en sorte que le responsable du chantier, Georges Marty, soit promu chef d'équipe au premier janvier de l'année suivante.

* * *

Juillet 1982. Guy Tonnaire prend la suite de Bacconnier à la tête de la subdivision « ateliers ».

Août de la même année, une large part du personnel du centre est en congés Un seul appareil est en révision : un Fokker de l'aéropostale. Chantier réputé sans problème.

Dès juin, j'ai prévenu Albert Laur, chef de la subdivision avions, de conserver en nombre suffisant des agents qualifiés sur ce type de machine et, en conséquence, de faire attention lors de l'attribution des congés annuels, et ce d'autant que le centre est sollicité par Roissy, pour obtenir un renfort d'une quinzaine de compagnons afin de faire face à la pointe d'exploitation estivale. Par la suite, j'ai seulement veillé, avec Lucas à ce que numériquement l'effectif soit bien assuré.

Que s'est-il passé, en ce mois d'août si chaud à Toulouse. Visite, vol d'essai, livraison à l'heure, sans problème. Puis quinze jours après, un courrier de l'organisme opérationnel avec en annexe, trois pages du contrôle de qualité, relatant toutes les anomalies découvertes. Decroix, qui évoque l'affaire devant moi est parfaitement calme en me confiant le document. Tréziol, à qui il a succédé, désormais patron technique de La Postale, n'a pas dû bouder son plaisir en lui envoyant ce courrier. Il n'empêche que les faits sont là et que certaines découvertes du contrôle qualité d'Orly sont très importantes car elles soulèvent des points inadmissibles.

Après plusieurs lectures du document, me sentant concerné au titre production, je propose à Decroix de conduire une enquête concernant cette affaire. Ce dernier me fait observer que la production n'est pas seule en cause, que certaines anomalies concernent également le contrôle, et qu'en conséquence, il retient de conduire l'enquête lui-même, d'autant qu'il devra répondre au courrier de Tréziol.

Je n'ai aucun doute sur la qualité de l'enquête conduite. Mais par la suite, je n'ai plus entendu parler du dossier. Par ailleurs, à ma connaissance aucune sanction n'a été prise concernant cet épineuse affaire, au sujet de laquelle, Decroix ne m'a d'ailleurs imputé aucune responsabilité et ne m'a adressé aucun reproche. Cette regrettable affaire demeure, pour moi, un mauvais souvenir.

* * *

[74] Ce chantier réussi témoigne des excellentes capacités du centre de Montaudran et augure favorablement de ses possibilités futures. C'est à l'occasion de l'explosion qui a suivi le détournement vers Téhéran, par des pirates de l'air (vol Francfort-Paris du 31 juillet 1984) du B 737 F. GBYH, et des dégâts importants subis par cet avion — partie supérieure avant du fuselage, cuisine et toilettes avant, détruites, soute électronique fortement endommagée, direction de roue avant inopérante, poutres et plancher avant cabine détruits — que l'appareil, après réparation provisoire effectuée, sur place, en 4 semaines par une équipe de mécaniciens, d'électriciens et de chaudronniers du centre (dirigée par l'excellent Robert Guiraud et aidée du support technique du constructeur Boeing), suivie d'un convoyage difficile et non sans risque de l'avion — sans direction de roue avant, privé de conditionnement d'air et de pilote automatique — sera ramené en quatre étapes difficiles, par un équipage de trois commandants de bord, se posera à Montaudran le 27 novembre et, après 6 mois d'importants travaux, sera remis en ligne le 3 juin 1985. Bravo les gonzes !

En août 1952 — alors que je débutais comme simple et timide mécano dans le hangar double tonneau qui abritait les L 749 Constellation, Montaudran accueillait, en vue d'y recevoir un luxueux aménagement un *Consolidated Liberator* — quadrimoteur de bombardement pendant la seconde guerre mondiale — appartenant à l'empereur Bao-Daï, lequel en remerciement du travail effectué, offrira, au grand hôtel de Toulouse, un repas à tous les cadres du CRT.

Dans l'après-midi du 16 novembre 1979, le président Valéry Giscard d'Estaing — venu en toute discrétion, pour un périple régional effectué en compagnie de Raymond Barre — y sera accueilli, à sa descente d'hélicoptère, par Decroix.

Par ailleurs, en plus des avions d'Air France, il faut savoir que de nombreux appareils appartenant à des compagnies étrangères, pays du Maghreb, d'Afrique, du Moyen-Orient, d'Extrême Orient, sont venus et, pour certaines, viennent encore en visite à Montaudran.

A noter également, à l'époque, une sympathique coutume[75] consistant, pour le pilote, après décollage de l'avion révisé, à effectuer un passage à basse altitude au-dessus de la piste, passage agrémenté d'un léger battement d'ailes, destiné à la fois à saluer l'équipe au sol et à lui signifier que tout va bien à bord.

En dehors des apparitions de personnalités, depuis toujours, que ce soit à l'arrivée ou au départ de chaque avion venu en visite, c'est alors, dans l'esprit conservé de la Ligne — avec l'équipage d'Air France ou avec celui d'une autre compagnie, ou avec le représentant et les techniciens d'un tiers client — l'occasion d'un contact, d'un échange, d'un éventuel lien créé ou simplement de la retrouvaille d'un copain.

Autant de souvenirs humains, simples et agréables qui agrémentent le temps industriel des hommes.

Ainsi, par une fin d'après-midi d'octobre, sous un ciel vraiment très couvert, de l'atterrissage très spectaculaire du B 707 de Kadhafi, piloté par le Captain George Muirhead, chef pilote instructeur chez Boeing, qui après une magistrale approche finale, perce la couche nuageuse et pose l'avion, avec cinq libyens à bord, sur une distance de piste inférieure à 1100 mètres.

Surprenante situation, lorsque, quelques jours avant leur départ pour Tripoli, les Libyens venus à Montaudran, demandent mon aide afin de se procurer chacun 1 kg de dentifrice Émail baril, et de devoir, en leur compagnie, convaincre les potards toulousains de libérer leur stock, au nom de l'avenir du centre ! Moment de chaude camaraderie en saluant Maurice Carle, ancien du CIV (1947/1950) — qui lors des après-midis dominicaux des internes de Vilgénis, participait au pilonnage du but du goal amateur que j'étais — devenu cocher sur B 707. Rencontre imprévue avec Michel Pouligny, commandant de bord venu aimablement me saluer et, à cette occasion, admirer le candélabre[76] de Caravelle qui sert de porte-manteau dans mon bureau. Suite au grand intérêt manifesté devant cette magistrale pièce usinée, et sans informer l'admirateur qui ne sera prévenu qu'au moment du décollage, je ferai emballer et charger rapidement l'élément dans la soute arrière de l'avion convoyé sur Orly. Près de quinze années plus tard, Michel, qui finira par obtenir mon numéro de téléphone, m'appellera depuis sa propriété varoise, pour me renouveler ses remerciements au sujet d'un candélabre qui trône désormais à Montauroux.

Montaudran c'est aussi pour moi des rencontres avec des anciens du sol connus à Orly : le gentil et méthodique chef d'équipe Pierre Mothes, venu me féliciter avec une bouteille de Fronton, René Durand mon premier chef d'atelier qui viendra me saluer et me solliciter pour la pose de la croix des aviateurs d'Albine, Robert Picard autre précédent chef d'atelier qui me recevra cordialement lors

[75] Cette coutume disparaitra ultérieurement, avec le chef de centre Jean-Pierre Laplaud qui, de son bureau, aperçut un jour, un B 727 — certainement entre les mains d'un ancien pilote de chasse — effectuant un véritable rase-motte, au-dessus de la piste. Informée des évènements par l'ingénieur de l'air Laplaud, la direction des Opérations mit fin à ce petit plaisir.

[76] Pièce maîtresse de structure, usinée d'un seul bloc — en forme de candélabre, de longueur proche de deux mètres — intéressant la voilure du SE 210, au niveau des trains principaux.

d'une réunion avec les vieilles tiges. J'y ai également retrouvé Yves Roué, copain de Vilgénis, fait connaissance de son épouse Nadine la pied-noir, avant de les voir partir pour Casablanca ou Yves sera muté afin de tenir un poste de contremaître chez Royal Air Maroc. Et puis les liens progressivement liés avec tel ou tels.

Montaudran, c'est pour toujours, la stèle des pionniers, qu'on ne peut quitter sans emporter le souvenir de ces aînés, celui de leur chef, et sans rendre, dans une chronique spécialement dédiée, un particulier hommage au regretté Gaston Vedel — homme à maints égards exceptionnel, héros de la Résistance et déporté — que j'ai eu l'honneur de connaître.

Mais Montaudran, c'est également Toulouse ville souriante et animée, fière de ses monuments et de ses riches marchés couverts (Victor Hugo et place des Carmes) et ventés des boulevards, offrant les produits de qualité des producteurs locaux et des cageots de cèpes en automne. Et comment évoquer ce chef-lieu de la région Occitanie, sans avoir immédiatement à l'esprit le souvenir de Claude Nougaro — poète, compositeur, interprète — qui, par un vibrant chant d'amour, a canonisé *son païs* comme nul autre. Et enfin, comment pourrais-je, en pensant à Toulouse, terminer ce récit, sans avoir une pensée amicale, doublée d'une joyeuse dernière chronique, rédigée pour le regretté Lucien Vanel –- homme de caractère, très grand talent, et incontournable cuisinier du produit — pour sa très gentille épouse, et les agréables moments passés en leur restaurant.

* * *

Janvier 1983, Kientz a remplacé Desèvres comme directeur du matériel. Decroix me remet la notification de ma promotion au titre d'ingénieur-en-chef. Je le remercie poliment sans plus et ne montre aucune joie.

Sur le document, Kientz a mis un petit mot amical. Je sais que ce valeureux chef — qui, dans son déroulement de carrière à fait preuve de capacités, de volontarisme dans plusieurs postes difficiles, qui, de fait, anime depuis cinq ans la direction du matériel, que certains considèrent comme un boy-scout — est sincère. Pourtant, sur l'instant ce qu'il a écrit me laisse indifférent. Je n'ai en tête que le bilan économique de mon séjour toulousain.

Quinze jours après, Decroix m'informe que je suis pressenti pour prendre le poste de chef de service des approvisionnements généraux et ventes, du département Approvisionnement et achats de la direction du matériel. C'est une déception supplémentaire car je retrouve à travers cette décision, un des postes de la liste réservée au CÉSI. Je suis donc rattrapé par mon ADN social et je comprends que Kientz n'a pas vraiment eut le choix, d'autant que ma prétendue forte personnalité….

Je reconnais franchement que je suis triste de quitter mon poste et le centre de Montaudran, lieu auquel, pour la première fois, je me suis attaché ainsi qu'à son personnel. Ma contrariété n'affecte cependant pas mon goût pour ce travail que j'aime tant et la fidélité de ceux avec qui je travaille journellement ainsi que mon tempérament, font que tout va continuer jusqu'au bout.

Dans un moment de détente Decroix, qui a été informé par le directeur du personnel Cantal, (en transit à Blagnac), de son prochain poste de chef de centre de Roissy, échange avec moi devant un organigramme ouvert. On passe en revue l'ensemble des cadres du centre. Une dernière fois, il recueille mes informations.

En finale, il s'attarde, avec une compréhension exprimée sur un ton qui se veut amical, mais demeure officiel :

« Tu sais, je suis convaincu que tu aurais dirigé le centre aussi bien que moi, mais tu dois te mettre dans l'idée que ce n'est pas possible… et que tu ne l'obtiendras jamais… »

* * *

Lucas Robert part en retraite 57 ans. Je suis satisfait de lui avoir obtenu, en début d'année, un dernier avancement. Decroix n'était pas convaincu du bien-fondé de ma demande. J'ai dû lui rappeler la qualité du travail du vieux serviteur qu'est Lucas et l'inviter à faire preuve de plus de reconnaissance pour l'ancien chef de la régulation du département avions de Roissy.

Lucas quitte la compagnie sans regret, car, indépendamment de sa situation personnelle qui le satisfait, beaucoup de choses l'ont choqué depuis quelques années et d'abord le choix de celui qui l'a remplacé à Roissy. À travers lui et quelques cadres du centre je perçois que si ces gens disent rarement les choses, ils savent souvent convenablement juger leurs chefs.

En remplacement de Lucas, dont l'affaire est dorénavant parfaitement rodée, Decroix choisit un agent de maîtrise, sans que j'ai eu a donner mon avis.

* * *

Alors que je l'informe dans le détail depuis une dizaine de jours, mon remplaçant s'impatiente et va solliciter Decroix dans le but d'occuper sans tarder… mon bureau. Cette manœuvre très élégante me confirme que les temps ont bien changés. Aimablement invité à laisser la place et les rênes à mon successeur, je déserte le bureau.

* * *

La dernière semaine, seul, je passe dire un dernier mot dans les hangars et ateliers, et invite, à un repas d'adieu, tous les cadres de production.

Le mardi 29 mars 1983, entouré de dix-sept personnes, à l'Escarbille, restaurant bien connu de Montgiscard — cela ne pouvait se passer ailleurs — moment très agréable, et pour moi très émouvant, à la fin duquel me seront offerts, en grand format et reliures de qualité, les deux luxueux volumes de l'encyclopédie médico- chirurgicale d'homéopathie. Un mot agréable signés par tous, accompagne la remise du présent par l'aimable et facétieux Max Dupin(g)…

Adeu feliu, si tornes pas, escriu… chante, en guise d'au revoir, le couple catalan qui tient le grill où j'ai souvent dîner, seul, les soirs de mes premiers mois à Montaudran et où, quelque temps plus tard, avec la complicité de la patronne et de sa fille, abrité derrière l'important poteau latéral à la plaque de cuisson, je serais autorisé à préparer et assaisonner moi-même ma copieuse salade de tomates cœur de bœuf, enrichie, selon le jour, d'ail de Lautrec ou de nombreux et délicieux oignons doux.

Le lendemain, en compagnie du fidèle Gimenez, c'est dans un restaurant d'Albi, après une visite à l'orgueilleuse cathédrale Sainte Cécile — style gothique méridional, intérieur comportant 18.000 m² de fresques et décorations — qu'un gigot d'agneau croisé Lacaune, tendre et goûteux, me distraira en me réjouissant l'estomac.

Puis le pot de départ du jeudi 31 mars. Assistance extérieure et présence assez nombreuse des agents du centre dont un délégué FO et un délégué CGT. Decroix, pris par ailleurs, est absent.

Gaston Vedel

(alias Vidal, l'abbé Souillac, Martin, déporté 77530 au camp de Dora),

ou le pilote oublié.

L'Amicale des Pionniers de l'Aéronautique des Lignes Laécoère et Aéropostale, fondée par Didier Daurat, en 1964, et regroupant les anciens navigants et personnels au sol, ayant bâti les premières liaisons aériennes françaises importantes, organise son repas annuel. En lien avec l'histoire de l'Aéropostale et le souvenir lié à *Montaudran terre d'envol,* le chef de Centre de Révision de Toulouse est invité. Decroix m'a demandé de le représenter, à ce repas.

C'est Robert Picard, retraité, qui a terminé sa carrière comme chef de la Subdivision Avions à Montaudran qui m'accueille. Me saluant chaleureusement, Picard, qui, vingt-six ans plus tôt, fut mon deuxième chef de chaîne à Orly, lorsque j'étais simple agent technique, me demande de bien vouloir dorénavant le tutoyer, en ajoutant bienveillant, « maintenant que tu as fait tes preuves, toi que j'ai connu en culotte courte… ». Représentant l'Amicale des Retraités d'Air France, il me présente, successivement, Pierre Larvoire qui, vingt ans plus tôt, tint — avec grande application et succès — mon poste actuel à Montaudran, puis deux anciens : en premier Pierre Grenier — ancien apprenti de Montaudran, Commandant de Bord retraité, ex Président (1936/1939) de l'Amicale des anciens de l'Aviation Populaire, ancien chef pilote de la Royal Air Maroc, et dorénavant instructeur à l'aéro-club Air France de Montaudran. (Je l'aperçois parfois en fin d'après-midi quand il rejoint le hangar) — et, en second, un monsieur, nommé Gaston Vedel, Pionnier de l'Aéropostale ayant été pilote, sous l'autorité de Didier Daurat.

Armoire à glace silencieuse et impressionnante, regard d'acier qui scanne mon cerveau, visage en léger trapèze, offrant un large rectangle frontal et un menton bien carré — synthèse d'une exceptionnelle volonté mêlée à une affectivité bien contrôlée — tel est Gaston Vedel dont je fais la connaissance. Tandis que l'homme me serre très fortement la main, son visage exprime la détermination demeurée puissante et la tristesse profonde et irréversible, d'un être humain recru d'épreuves. Ce personnage, qui, pour moi, porte une grande souffrance est une véritable énigme qui m'interpelle.

Je salue également Gérard Rey — ancien apprenti de Montaudran, actuellement chargé de sécurité au Centre, et représentant de l'amicale des Anciens d'Air France — lequel, avec André Loubatières, m'avait accompagné, à ma prise de fonction lors de ma visite territoriale du Centre. Tous deux avaient adroitement attiré mon attention sur l'état d'entretien de la stèle dédiée au souvenir de ceux tombés au service de l'Aéropostale et de leur chef Didier Daurat.

Rey me glisse à l'oreille que Gaston Vedel, grand résistant, est Compagnon de la Libération.

Repas très agréable. Très bon menu tendance sud-ouest. Échanges très cordiaux de souvenirs entre les plus anciens. Inévitable nostalgie qui unit les convives et nous enveloppe tous au moment du café. Quelques informations de ma part concernant les activités de Montaudran, reçues avec grande attention, tant la relation de chacun est demeurée forte entre ce lieu et un temps, même ancien, de leur vie professionnelle. J'ai observé la discrétion de Gaston Vedel qui s'est intéressé à tous les échanges, mais a peu parlé durant le repas.

Seize heures. Je prends congé de mes hôtes, après leur avoir avoué, mon attachement à Montaudran. Je salue Monsieur Vedel en dernier, lui témoigne mon estime et lui dit l'honneur que je ressens de lui avoir été présenté. Une voix grave s'échappe alors du coffre du Pionnier :

« Monsieur Manigault, j'aimerais vous téléphoner un jour prochain pour vous inviter à déjeuner… »

Ému, je m'entends répondre :

« Ce sera avec grand plaisir, Monsieur Vedel… »
Je ressens que cet homme va tenir parole, qu'il ne s'agit pas d'une invitation prononcée à la légère. Le peu que je sais de lui, le respect qui entoure sa personne, m'enjoignent de me documenter. Questionnant tous ceux qui sont susceptibles de me fournir des informations, j'avance pas à pas. Ainsi, en sus d'avoir fait partie des pionniers de l'Aéropostale, sous la conduite réputée impitoyable de Didier Daurat, j'apprends qu'il a été responsable d'un réseau de résistance, déporté au camp de concentration de Dora-Nordhausen… et que son épouse a été déportée, elle aussi.

Alors, impressionné et quelque peu inquiet, j'interroge à nouveau Gérard Rey et lui demande s'il sait pourquoi ce monsieur important semble tenir à me rencontrer. Rey, sobre comme à son habitude, l'air faussement détaché, regard fier planté dans le mien, et semblant proclamer une victoire du stade toulousain, me répond sans tarder :

« Je crois qu'il a été très satisfait d'apprendre que vous aviez donné l'ordre de reprendre, au titre du centre, l'entretien du monument dédié aux disparus de l'Aéropostale,… comme nous d'ailleurs… »

* * *

Rendez-vous pris place Wil(e)son à l'hôtel restaurant Le Capoul, à douze heures trente.

Depuis, je réfléchis à ce que l'éducation commande en pareil cas. Envoyer des fleurs à son épouse que je ne connais pas et qui n'aura pas assisté au repas ? Un peu curieux… voire déplacé… Alors, j'opte pour l'achat d'une plante que je remettrai à mon hôte à destination de son épouse.

Je gare ma CX rue Maurice Fonvieille, tout près du discret et célèbre restaurant, Chez Vanel.

Retour à pied vers le Boulevard Carnot. Arrêt chez la fleuriste pour acheter la plante. Un peu de gêne, car la plante en pot coûte moins cher qu'un joli bouquet. Je reste simple, avec l'accord de la commerçante à qui j'ai fait part de mon hésitation.

Midi vingt. Superbe journée d'été. Ciel bleu, avec quelques rares cirrus. Totalement ensoleillé le boulevard Carnot grouille de monde. Occitanes ou non, les « *paires de noix* » trottent sous les minijupes. Active, provocante et cependant familière, la belle ville rose, toute à tu et à toits pour ses visiteurs, est heureuse, et sait communiquer sa joie à tous. Je rejoins, à pas pressé, la très animée place Wilson. Colorée des tons pastel en vogue portés par sa jeune clientèle, la terrasse du Capoul est totalement occupée. Midi trente.

J'observe un pas ralenti, et maîtrise mon souffle, avant de pénétrer dans cette grande brasserie parisienne en terre gasconne.

Le discret éclairage de la salle contraste avec la vive lumière naturelle que je viens de quitter. Assis sur une banquette latérale, dos collé au mur, en position d'observateur, l'homme m'a tout de suite reconnu. Sa silhouette grande et massive se déploie lentement. Sans que son regard ou tel trait de son visage ne traduisent la moindre trace de plaisir ou de joie, il m'offre une poignée de mains chaleureuse.

« Libérez-vous de ce paquet et installez-vous… »

« J'arrive tout juste, après avoir réussi à garer ma voiture à huit cent mètres d'ici… »

La voie, posée, chaude, agréable, poursuit :

« Excusez-moi de vous avoir donné rendez-vous au Capoul, mais voyez-vous pour moi ce sont des souvenirs… c'est l'endroit où je donne le peu de rendez- vous que j'ai encore, car voyez-vous, j'y ai mes aises… »

« Aucun problème Monsieur Vedel…, tenez, je vous demande de bien vouloir offrir cette plante à votre épouse… et je tiens à vous dire l'honneur que je ressens d'être votre invité… »

Gaston Vedel se montre surpris, mais semble sensible à cette modeste attention.

Nous nous asseyons, face à face et nous livrons respectivement à une rapide et très cordiale observation. L'important visage de mon hôte demeure impassible. Le cheveu, mi-court, et très fin, est encore suffisant. Sa souplesse de coiffe confère une certaine douceur au portrait. Un dégarni prononcé accentue encore un front déjà haut et large. Ce qui fut naguère le puissant et lumineux regard brun foncé d'un jeune et bel aviateur, s'est, du fait des criminelles épreuves infligées par les serviteurs du Grand Reich, revêtu d'un voile anthracite et offre désormais à l'interlocuteur, deux globes étranges et presque vitreux. Regard par instants figé, hermétique, par instant lointain et cependant d'une profondeur infinie.

Ces yeux — dont j'apprendrai, en lisant le livre, qu'ils ont été atteints, en déportation par une kératite ulcéreuse — portent à la fois, et à tout jamais, l'énorme poids, de la souffrance infligée par d'autres prétendus êtres humains, l'empreinte indélébile d'une révolte puissamment indignée puis devenue muette, et la pathétique interrogation d'un être ayant connu la monstruosité organisée de réputés semblables.

Cette phrase de Romain Rolland me revient alors à l'esprit : « les chagrins aiguisent les sens… il semble que tout se grave dans le regard, après que les pleurs ont lavé les traces fanées des souvenirs. »

L'homme m'apparaît cependant encore solide et déterminé. Approximativement, je lui donne soixante-dix ans. La voix, qui seule a été préservée, et permet à cet homme, au passé tragique, de transmettre l'authenticité et la chaleur de ses sentiments, reprend soudain, harmonieuse et lente :

« Eh bien, monsieur Manigault, c'est assez simple, j'ai tenu à vous rencontrer pour vous remercier d'avoir fait remettre en état la stèle dédiée aux souvenir de ceux de l'Aéropostale qui sont tombés en service et à leur chef Didier Daurat, et… tenez, pour vous manifester ma reconnaissance, je vous remets, dédicacé, un exemplaire du récit de mes aventures.

Il me remet alors, agrémenté d'une aimable dédicace, un exemplaire de son livre *Le pilote oublié*[77)]

Très ému, je réponds, comme un automate qui voudrait camoufler son émotion :

« Comme on dit dans la région, c'était bien le moinsse… Pour ne rien vous cacher, quand j'ai vu ce monument abandonné, j'ai été choqué, car s'il y a une chose que nous ne devons jamais oublié, nous qui sommes en poste actuellement, c'est qu'avant nous, et sans ce confort social dont nous bénéficions et dont certains abusent, il y a eu des gens valeureux, aventuriers, protestataires et généreux… à qui, quel que soit notre mérite personnel, nous devons quelque chose.

Alors je n'ai pas de mérite particulier à avoir donné l'ordre de nettoyer ce monument et de planter une nouvelle haie de thuyas. »

L'ancien m'écoute et m'observe attentivement, puis acquiesce en secouant doucement sa tête.

J'ajoute qu'en ce qui le concerne, et malgré le peu que je sais de lui, c'est-à-dire qu'il est, à la fois Pionnier et ancien résistant, je le considère comme l'un de ceux à qui je suis redevable et précise, lui porter, très sincèrement, respect et véritable considération.

Silence. Mains jointes quelques instants. Regard appuyé qui me semble bienveillant. Court temps de réflexion, tant d'événements vécus à évoquer.

Sobrement, mon interlocuteur choisit d'en rester à l'essentiel :

« *La lecture de mon livre devrait répondre à toutes vos questions et interrogations… »*

[77] Le pilote oublié. Gaston Vedel (préface de joseph Kessel, membre de l'Académie Française). Éditions Gallimard (1976). Prix Guynemer 1977.

Le serveur dépose les assiettes habillées d'aiguillettes de canette rôtie et d'une compote de pommes.

Moment de silence. Quelques bouchées appréciées. Un château La Louvière, dont le discret boisé légèrement vanillé, accompagne les aiguillettes légèrement saignantes. L'atmosphère est agréable. Gaston Vedel semble à l'aise et presque rajeuni. J'en suis très heureux.

C'est lui qui opère la relance :

« Alors, maintenant, parlez-moi un peu de vous, de Montaudran, des avions… »

De Vilgénis à Montaudran, je lui résume mes trente-trois années à Air France, lui évoque le temps du sanatorium, les années de maîtrise vouées à l'organisation des travaux d'entretien, la reprise des études, le CESI, puis Méthodes et Moyen de production, insistant au passage sur les moyens mis en œuvre et le confort actuel des conditions de travail, comparés à ceux et celles son époque et même à celle de mes débuts. Je lui explique ce que furent les difficultés au démarrage de Roissy. Je reconnais aussi la chance qui m'a été donnée de participer à cet événement.

Puis j'en viens à Montaudran, lui indique évolutions intervenues, et lui confirme les capacités du personnel. En dehors du programme industriel concernant le grand entretien des avions, je cite les chantiers, principalement de travaux de structure, réalisés par les chaudronniers du centre, au pied levé, à Dakar, à Kigali et très récemment à Pointe à Pitre. Je lui dis ma très grande considération concernant les capacités professionnelles de ces agents, capables, à mon sens, de réaliser dans des délais très raisonnables n'importe quel chantier à Toulouse ou à l'international.

Je l'informe enfin du volume important des travaux (fabrications et assemblages des meubles) liés au programme qui a concerné le nouvel aménagement commercial du B 747.

Je fais également référence aux influences et aux interférences politiques et parfois syndicales qui ne manquaient pas d'exister dans notre Compagnie…

Tolérant pour mon long monologue, mon hôte, intéressé et patient, m'a écouté jusqu'au bout.

« Vous l'aimez votre travail, n'est-ce pas… ?

« Je crois que c'est pire Monsieur Vedel, j'aime ce travail, c'est certain, mais chose plus curieuse pour un parisien, j'éprouve un attachement profond pour Montaudran… Pour moi, c'est en quelque sorte une importante PME pratiquant un domaine de haut niveau technique, dans une atmosphère provinciale, avec, en l'espèce, le souvenir prégnant de l'Aéropostale »

En soupesant ma phrase, il me fixe à nouveau, comme s'il regardait avec confiance, mais aussi inquiétude, un fils qu'il aurait pu avoir.

Ignorant alors que, dans six mois, je vais quitter Montaudran, j'enchaîne en lui dévoilant quelques petites idées que j'ai en tête.

Paisible et bienveillante, la voix de celui dont l'intuition, aiguisée par les épreuves, est capable de tout saisir et de tout comprendre, reprend à nouveau :

« Monsieur Manigault, vous êtes un idéaliste actif, certainement très déterminé. Vous aimez le travail, et, si j'ai bien compris, le travail bien fait… et, vous aimez les hommes placés sous votre responsabilité… et vous êtes exigeant, avec vous d'abord, et avec les autres également… Avec votre tempérament et votre caractère, vous devez déranger beaucoup de monde… Alors acceptez mon conseil… pour la suite de votre carrière avancez « masqué », vous avez bien entendu, masqué… ! »

Cette chute, inattendue mais amicale, ne m'a que peu étonné. J'ai acquiescé silencieusement en secouant légèrement ma tête. Gaston Vedel me fixait encore, comme s'il voulait, de toutes ses forces, me protéger et, surtout, m'enlever quelques illusions…

Quatorze heures trente. Nous avons terminé de boire nos cafés. Pas d'alcool, et c'est très bien ainsi.

L'heure est venue de se séparer.

J'essaie de provoquer une autre rencontre, qui interviendrait après avoir lu le livre…

« Puis-je espérer vous rendre cette invitation dans quelques temps, Monsieur Vedel… »

Il me regarde comme si je n'avais pas tout compris, mais signe de sa cordialité, ce qui sera sa dernière déclaration en ma présence :

« Je ne crois pas mon jeune ami. Avec l'âge et la santé de mon épouse, maintenant, je ne sors que rarement, lorsque j'estime que cela est absolument nécessaire… je veux dire pour un motif que je juge important, comme aujourd'hui, par exemple… »

Mentalement je calcule. Pour la première fois, je prends conscience que Gaston Vedel, encore si alerte, et si droit, doit être octogénaire, et enregistre, avec une joie profonde, la tournure de sa phrase. Je voudrais lui dire tant de choses, ma considération et ma fraternité tout d'abord… Mais, à quel titre en aurais-je le droit…?… et puis, il y a ce livre que je dois lire avant, pour tout savoir.

Ému à l'extrême, je serre longuement la main du vieil homme que je ne reverrai jamais.

* * *

D'une seule traite, le soir même, j'ai lu le livre, préfacé par Joseph Kessel. Puis, avec plus d'attention encore, j'ai relu chaque chapitre les jours suivants, me suis attardé sur certaines phrases.

Ce récit d'un parcours exceptionnel — au cours duquel s'exprimeront jeunesse, générosité, fougue, excès puis maturité, responsabilités joies et peines d'une existence très aventureuse auxquelles succéderont hélas pour le couple Vedel, le courage assumé de la résistance puis l'horreur des camps de la mort et de la barbarie nazie — possède le souffle puissant d'une vie aux épisodes extraordinaires et la profonde humanité d'un douloureux mais victorieux vécu, conté sans conformisme et avec talent par l'auteur.

Aux sauts de puces, aux exploits et drames, des débuts de l'Aéropostale, et à l'affrontement avec Didier Daurat, vont succéder les épisodes au service du Négus et à la formation des futurs pilotes éthiopiens. Moments extraordinaires et riches anecdotes, avec les rencontres avec le Négus, Elie Jarosseau l'évêque des lépreux, et Henry de Monfreid…

Puis, chef d'escale d'Air France à Barcelone, en pleine guerre civile… Missions à Tunis et Beyrouth.

Seconde guerre mondiale, l'occupation allemande. Et la Résistance : chef du réseau Brutus, suivi par son épouse Odette, et *singe* hors-la-loi, successivement déguisé en professeur Antonin-Pascal Martin et en abbé Souillac, avant d'être arrêté. Incarcération, interrogatoires brutaux et déportation au camp de Dora-Nordhausenn (matricule 77530), ou il sera utilisé comme cobaye par les médecins SS…

Je choisis de citer Joseph Kessel parlant de Gaston Vedel :

« Il est arrivé au bout de la course terrestre. Il repose dans un ignoble mouroir, parmi d'autres agonisants. Lui, il est condamné deux fois. Ou bien il va crever sur place d'un énorme phlegmon purulent. Ou bien s'il dure trop, c'est le four crématoire.…

Alors se produit une intervention incroyable, impossible.

Je ne brûlerai pas l'histoire. Il faut la découvrir soi-même. »

Et c'est l'arrivée de Patton et des petits *amerlocs*, les ombres et les lumières du retour à la civilisation et l'absence de l'épouse Odette déportée à Bergen-Belsen.

Puis une information recueillie à l'hôtel Lutétia…

Alors Gaston Vedel, nommé lieutenant-colonel et fait Compagnon de la libération par De Gaulle, réactive son réseau pour la récupérer en Allemagne et le 20 mai 1945, à cinq heures du matin, atteinte de typhus et de dysenterie, pesant moins de trente kilos, Odette est confiée aux médecins parisiens. Elle sera sauvée.

De nouveau Montaudran, le rendez-vous des ombres, la rencontre avec Daurat…

Puis, un jour, l'arrivée d'un quadrimoteur DC 4, avec des hommes en tenue, galonnés comme des amiraux, qui descendent un immense escabeau aux couleurs d'Air France…

Brusquement Gaston Vedel[78] se sent vieux, très vieux, hors du temps. Une immense fatigue l'a saisi, tout à coup. Alors ignorant le bel avion, il se tourne de nouveau vers les morts, dont peu à peu les ombres s'effacent :

« Mais qu'est-ce que je fous encore ici ? Camarades, m'avez-vous donc oublié ?»

* * *

Deux cent cinquante pages d'une vie héroïque, riche d'aventures, d'amitiés, des épreuves hors du commun, et d'un courage à tout crin, vécue et racontée par un homme exceptionnel, qui m'a fait un immense honneur, un jour, à Toulouse.

Peut-être ne suis-je qu'un pauvre con sentimental et âgé, mais je dois l'avouer, chaque fois que je relis les huit dernières pages du livre *Le pilote oublié,* seul livre de ma bibliothèque que je ne prête à personne, je ne peux m'empêcher d'essuyer quelques larmes.

* * *

Après notre rencontre, chaque fin d'année, pendant dix ans, nous avons échangé comme des amis qui se seraient connus de longue date. D'aucuns pourront penser que c'était superficiel.

Je n'en sais rien. Peut-être avions nous, tous les deux, besoin de cet échange.

Puis un jour de fin juin 1993, alors retraité, j'ai reçu un très aimable courrier personnel d'Henriette Gontier (maire de Saint Paul Cap de Joux de 1989 à 1995), déplorant le récent décès de Monsieur Vedel, veuf d'Odette Bounhoure, survenu le 22 juin. Souffrant d'une suite douloureuse, après une opération de Nyssen, je n'étais pas en mesure de me rendre à la cérémonie de son départ.

Je ressenti une peine et un vide immenses, que je partageai, par téléphone, avec Madame le Maire. Pour reprendre la formule célèbre de Sélection du Reader's digest, Gaston Vedel avait été, pour moi, la rencontre — certes très courte, mais si éloquente, si porteuse d'humanité et d'espoir — avec un personnage exceptionnel, qui demeure, pour moi, l'homme le plus important rencontré dans ma vie.

[78] Je n'ai jamais revu Gaston Vedel.

Lucien Vanel, un chef en cuisine et en salle.

Caractère, saveurs et coups de cœur. (Toulouse juillet 1978, mars 1983).

C'est d'une façon inattendue, que j'ai fait connaissance avec l'établissement tenu par Lucien Vanel et son épouse, en octobre 1978. Un peu moins de quatre mois après ma prise de fonction, monsieur Gaillard, cadre responsable du service Gestion — placé sous l'autorité de Crivois afin d'étoffer ses maigres troupes et justifier le niveau de son poste, mais en relation de travail presque journalière avec l'adjoint chargé de la Production — avec lequel j'avais sympathisé en établissant le budget et les effectifs du centre pour l'année 1979, avait aimablement insisté pour que je l'accompagne, lui et son équipe de quatre personnes, à son repas de départ en retraite. Désireux de connaître le plus de gens possible, j'avais accepté cette aimable invitation, en imaginant, certes un repas sympathique, mais dans un de ce qu'il est convenu d'appeler un petit restaurant du coin. Roffallo, un des agents du service Gestion, m'a détrompé :

« Non, pas du tout… il nous emmène chez Vanel pour saluer ses quarante ans d'Air France.. »

« Vanel…. ?»

« eh ! bé oui, vous verrez, Monsieur, c'est la classe… »

Un jour de fin novembre, effectivement, ce fut la classe. Accueil aimable, conduite et installation attentive par un maître des lieux, opérant ici depuis 1973. Une salle à la décoration assez sobre, aux couleurs claires partagées entre ivoire et blanc. Quelques tableaux très bien choisis. Salle, tableaux et une belle collection de cuivres mis en valeur par un éclairage adéquat et chaleureux. Nappe impeccable, table joliment fleurie, jolis couverts et verres, mettent d'emblée le client dans des dispositions favorables pour une suite gastronomique.

Grand seigneur et bon vivant, le futur retraité nous invite d'emblée à pratiquer la carte. Je débute par une salade de pissenlits sauvages aux truffes crues, poursuit par une superbe poêlée de coquilles Saint-Jacques à la purée de cresson, et termine par un délicieux sorbet. Afin de limiter la dépense tout en tenant compte de la variété des plats choisis, sur suggestion du maître d'hôtel, nous nous accordons sur un simple mais agréable Beaujolais-Villages.

Ce repas, servi par un personnel compétent, aux petits soins sans être familier, et accompagné des conversations et agréables des invités, fut un vrai régal. Durant le repas, j'apprends que le restaurateur est originaire de Lacapelle-Marival, qu'il a, dès son enfance, reçu beaucoup d'une grand-mère douée en cuisine, et qu'il a fait son apprentissage, pendant la guerre, à l'école hôtelière de Toulouse. En fin de repas, alors qu'un délicieux *Moka* nous est servi, le chef Lucien Vanel, qui ne néglige aucune table, vient échanger quelques mots avec nous.

L'homme offre un visage d'un bel ovale, marqué d'un bon sens paysan, sur lequel se mêlent la saine jovialité d'une réussite sociale, et la trace des patients efforts consentis à cette accession. Le cheveu, court, est déjà un peu gris. Deux grands yeux brun, à la fois cordiaux et vigilants, captent immédiatement l'atmosphère d'une table, le cœur des convives, et semblent retenir comme à regret, la répartie d'un esprit vif, capable d'un trait, d'exprimer à la fois, une très profonde capacité d'observation et un humour subtil, allant du plus gracieux au plus décapant.

Cet homme du Quercy, élevé « sous grand-mère » occitane, mais à maturation gasconne, m'apparaît, d'emblée, complexe, très intéressant voire redoutable. Plusieurs échanges aimables entre les locaux et lui, avant que mon tour vienne d'émettre un avis. Pour communiquer, de façon convenable avec lui, il me faut tenter, par le visage et par la déclaration, d'être à la hauteur. Je prends un air entendu, mais m'efforce de conserver un maximum de liant, et de satisfaction dans le regard et la voix :

« Monsieur, tout ici est qualité, équilibre et harmonie : salle, table, produits, cuisine, personnel. Un homme à l'origine et aux commandes de tout cela, ne peut pas être foncièrement mauvais… !»

Immédiatement complice, Lucien Vanel laisse apparaître un large sourire :

« Merci, c'est gentil… mais vous-même, vous semblez connaître ou deviner les bons plats… pour votre première visite, vous avez choisi deux fleurons de la maison… »

« Je l'ai fait par curiosité, par goût également… Mais je dois avouer que c'est la première fois de ma vie que je mange des truffes… et quel délice cette salade… »

« Ah… les truffes fraîches, de mon ami Peybère à Cahors… brossées, qualité extra, c'est quelque chose… Bon, eh bien, puisque vous semblez satisfait, n'hésitez pas à revenir… »

Discret, le restaurateur nous salue de la tête et rejoint une autre table. Puis, nous remercions chaleureusement celui à qui nous devons ce très agréable moment. Notre retraité sera honoré et recevra son présent de départ, lors du pot « officiel » prévu demain, à Montaudran.

* * *

Je ne devais retourner chez Vanel, restaurant que les toulousains avertis appelait *l'Institution,* qu'au printemps 1980. En fin d'après-midi de ce jour-là, un fournisseur en provenance de Paris, qui a pris rendez-vous avec Jean Gimenez, fin et habile responsable de la sous-traitance et moi le lendemain au Centre, pénalisé par une grève des taxis de Blagnac, me demande si je peux, exceptionnellement, le dépanner en venant l'accueillir à l'aéroport à dix-neuf heures trente, et le conduire à son hôtel. J'accepte bien évidemment. Logeant à l'hôtel Mercure, il m'invite à dîner et me propose le fameux restaurant de la rue Fonvielle, situé à deux pas de son gîte toulousain. Eu égard au court délai disponible, il me suggère, de bien vouloir, sur mon trajet, passer réserver deux places chez le célèbre restaurateur. Sans revenir faire un brin de toilette à mon hôtel de Ramonville-Saint-Agne, je pars directement tenter la réservation.

À dix-huit heures quarante-cinq, je me gare rue Fonvielle, et me dirige à grand pas vers *l'Institution.* Arrivé devant l'entrée du restaurant, alors que je m'apprête à appuyer sue la sonnerie, de forts éclats de voix me parviennent à l'oreille.

« Mais qu'est-ce que c'est que ces façons,…vous vous croyez où…ici c'est une maison respectable où vous serez, à tous points de vue, bien traités, à condition de vous comporter correctement, mais pas en venant vous asseoir comme sur un banc de repos, à une table de votre choix, alors qu'il n'est pas dix-neuf heures. ! Allez, dégagez s'il vous plaît et revenez en vous présentant… et s'il me reste des places, je vous installerai avec plaisir »

Je vois alors passer devant moi, un couple de personnes âgées, style paysans cossus, déterminés à ramener un souvenir gastronomique de la ville, suivi du maître nourrissant une vigoureuse et feinte colère. Semblant me reconnaître, il réajuste un sourire et me prend à témoin :

« Vous vous rendez compte, on rentre sans sonner, on choisit sa table sans prévenir, on s'installe comme pour se reposer ou boire une bière… je ne sais pas d'où ils sortent ces deux-là, mais ce qui est certain, c'est qu'ils vont devoir progresser un peu… »

J'acquiesce silencieusement, me présente et règle, immédiatement, ma voix en conséquence :

« Monsieur Vanel, prévenu il y a deux heures, je vais chercher, à Blagnac, quelqu'un qui souhaite dîner ce soir dans votre réputé établissement, auriez-vous encore deux couverts possibles pour vingt heures trente au plus tard… »

Lucien Vanel redresse le torse, m'offre un profil pas tout à fait grec et un regard de brave homme :

« Cher monsieur, je fais toujours le maximum pour recevoir tous les gens, pauvres ou riches, mais qui se comportent correctement… Deux couverts, vingt heures trente au plus tard, c'est bien noté… »

Roulant vers Blagnac, je médite sur la scène, riche d'enseignements, qui vient de se dérouler sous mes yeux. Sacré personnage que ce restaurateur !

* * *

Le dîner, parfait sur le plan culinaire, fût doublé du plaisir de l'accueil et d'une conversation en fin de repas. A l'origine de ces agréables deux moments, une hôtesse de qualité, Lucienne Vanel, épouse de Lucien. Cette dame à l'allure discrète, au sourire naturel, et aux manières simples, qui, initialement, se destinait à l'enseignement, tient désormais, avec intelligence et psychologie, son rôle important de maîtresse de maison. En découvrant la longue carte des infusions proposés en fin de repas, nous sympathisons, lorsque j'évoque, répondant à sa curiosité, les propriétés des plantes.

* * *

Au total, en cinq ans, j'ai fréquenté cette table toulousaine une quinzaine de fois, dont douze fois invité. Ces repas, bien qu'espacés dans le temps, m'avaient valu la sympathie du couple Vanel. Au gré des visites, tant au plan des choix concernant les plats et des vins, qu'au plan plus général des conversations échangées, je découvrais en Lucien Vanel, un connaisseur hors pair en matières culinaire, produits, recettes et bonnes adresses, et par ailleurs un homme de bon conseil et… un conteur riche et savoureux.

Un soir, alors que j'étais invité par un industriel, ancien élève de Polytechnique, qui, malgré mon hésitation d'ordre financier, tenait beaucoup à me faire connaître le réputé Chateau Latour, premier grand cru classé de Médoc. Vanel intéressé et patient assistait à notre échange.

Il intervint soudain en toute cordialité :

« Si vous le permettez, je vais vous conseiller un Forts de Latour 75. C'est le second vin (parcelle de vignes plus jeunes) de Château Latour. Et si je peux continuer, un tout petit peu moins excellent et 35% moins cher que le premier… »

Cette bouteille enchanta notre palais. Homme cultivé, simple, agréable et réservé comme le sont la plupart des polytechniciens, Patrick D. était un convive charmant. Notre conversation portait sur un grand nombre de domaines. Intéressé par mon parcours atypique, qu'il semblait apprécier, il me posait de nombreuses questions.

En fin de repas, alors que nous en étions à discuter de l'esprit d'analyse et de l'esprit de synthèse et que j'insistais sur ce que j'estimais être la rareté de la seconde caractéristique, sans intention autre que d'aller plus avant dans la conversation, il m'interrogea :

« Pour vous, c'est quoi le véritable esprit de synthèse… ?»

Un peu pris de court, mais pas ennemi de ce genre de question et, par ailleurs, plutôt enjoué à l'idée du jeu intellectuel qui pouvait en suivre, je rétorquai assez rapidement :

« La synthèse la plus large et la plus réussie est certainement ce vin que nous venons de déguster… En effet, c'est le résultat dans, l'espace et dans le temps, d'un grand nombre de facteurs: d'abord les cépages, puis les éléments de nature géologique (sol de graves, argiles en profondeur…) et de nature géographique (plaine, coteau, voisinage d'un fleuve, d'une montagne,…) avec la notion de climat liée à la typicité des conditions climatiques, la météorologie (froid, chaleur, humidité, pluie, persistance nuageuse…), le travail de l'homme allant de la taille de la vigne à la mise en bouteille, en passant par l'assemblage, la vinification et l'élevage.
C'est en quelque sorte le résultat d'un calcul vectoriel, dont je ne saurais dire s'il appartient à l'espace euclidien… »

Mon interlocuteur, recevant très bien mon argumentaire, mais peut-être un peu moins ma conclusion à prétention mathématique, tolérant, souriait. Peu enclin, malgré sa formation, à se lancer dans une thèse ou dans une autre, il se contenta d'observer avec malice, que mon approche vectorielle concernait une figure solide, alors qu'en l'espèce l'ensemble des facteurs n'aboutissait qu'à un liquide… de qualité, certes !

Agréablement mis en verve par l'excellent flacon dégusté, désirant frotter mon esprit avec celui du bicorne, je glissai vers un domaine que je connaissais assez bien, l'endocrinologie :

«… un liquide, c'est exact. Mais alors, pourrait-on comparer le vin à notre homéostasie sanguine, résultat dans le temps et dans l'espace d'un grand nombre de facteurs, dont, principalement l'action du complexe étagé système endocrinien, organes cibles compris, et en plus de la moelle épinière… »

Intéressé, tolérant, toujours plein d'esprit, après avoir délicatement terminé son verre, cet érudit, pratiquant de l'apocope et de l'aphérèse[79], se libéra de la question avec finesse :

«…Prenez et buvez car ceci est mon sang… »

Nous étions encore en train de sourire ensemble de cette pertinente et catholique finale, quand Lucien Vanel atteignit notre table et nous interrogea :

« Alors, messieurs, ce Forts de Latour… »

Mon compagnon de table, toujours souriant, lui répondit immédiatement :

« Ce vin délicieux porte désormais, pour nous, l'appellation d'Esprit de synthèse… ! »

Malicieusement, Vanel répartit fort à-propos, avant de progresser vers une autre table :

« La question me semble avoir été convenablement analysée, messieurs. !»

* * *

A l'occasion d'autres soirées, et au fur et à mesure de l'établissement de réciproques sentiments de cordialité, Lucien Vanel se montra également un excellent conteur. Les trois anecdotes qui suivent[80] reflètent à la fois le caractère, mais aussi le cœur et l'esprit observateur, et tout en finesse du maître.

La première a pour origine Antoine Blondin à qui Vanel — qui avait pour le célèbre auteur à la plume gaillarde, une particulière affection, et d'abord en tant que lecteur — avait emprunté une de ses formules pour titrer sa carte des vins : *Tout ceci n'est que litres et ratures…*

« Antoine suivait son énième Tour de France. Au soir de la première étape, il assiste au banquet des officiels. On sert du pintadeau. Le lendemain, deuxième étape et le soir Antoine est à nouveau présent au banquet des officiels. On sert à nouveau du pintadeau. Le troisième jour, troisième étape et troisième banquet. On sert à nouveau du pintadeau. Alors Antoine Blondin s'adressant à Jacques Goddet, avec ce léger bégaiement qui ajoutai à son charme :

Jacques, si ce pintadeau doit continuer à nous suivre, il faut lui donner un dossard… ! »

La deuxième, intitulée *La part des Anges,* évoque un somptueux dîner servi dans le cadre prestigieux du Cloître des Augustins, pour lequel avait été installé une cuisine-campement sur le trottoir de la rue de Metz :

---

[79] Apocope et aphérèse : l'apocope consiste à supprimer des phonèmes en fin de mot. Ce procédé utilisé en français l'est aussi dans l'argot polytechnicien. Ainsi, L'argot de l'X (1894), cite entre autres, les mots coeff, exam et labo désignant respectivement le coefficient (d'une matière au concours d'entrée ou à un examen), les examens et laboratoires de l'École. Ces mots font désormais partie du langage courant. L'aphérèse consiste à supprimer des phonèmes en début de mot. Ce procédé peu courant en français, est en revanche, souvent employé dans l'argot polytechnicien. Ainsi, commissaire, capitaine et cabinet ont, respectivement donnés, missaire, pitaine et binet. Certains mots subissent à la fois une apocope et une aphérèse, comme administration qui devient strass.

[80] Tirées du superbe livre « Saveurs et Humeurs » de Lucien Vanel. Éditions Daniel Briand

« Les homards prévus au menu avaient été décortiqués le matin. Ils arrivaient dans des seaux qui, au sortir de la camionnette, étaient déposés sur le trottoir.

Au moment du dressage des 450 assiettes, il fallut se rendre à l'évidence, il manquait 40 queues. Les pinces étaient là mais pas les queues ! Et toutes les recherchent s'avérèrent infructueuses.

Et le lendemain, alors que je revenais sur les lieux, vérifier si nous n'avions pas oublié quelque petit matériel, un clodo crasseux et attendri me tendit un seau vide en me complimentant sur la qualité des bestioles qu'il nous avait subtilisées et qu'il avait partagé avec quelques compagnons de misère dans les jardins de Saint-Étienne.

C'est alors qu'il m'a semblé opportun de me rappeler le mot de Saint-Augustin :

Quand les hommes ont bien mangé, le diable s'enfuit, épouvanté… »

La troisième anecdote racontée par le cuisinier, et titrée *Stipulé dans le contrat,* met en scène, un artiste d'exception, le célèbre Rostropovitch (Mtsislav pour les intimes), venu à Toulouse pour un concert unique. Avisé et gourmand, le violoncelliste avait fait préciser sur son contrat : « foie gras ».

« Pierre Samaran[81]*, célébrité du somptueux marché Victor Hugo, n'avait pas lésiné sur la qualité et sur la quantité. La soirée fut étincelante !*

Le maître commença par s'asseoir au piano pour le plus grand plaisir des clients présents. Il se déchaîna ensuite sur le foie gras aux multiples harmonies et porta une telle quantité de toasts que ses invités, pourtant entraînés, eurent toutes les peines à suivre la cadence.

Le lendemain, dès sept heures, au marché Victor Hugo, Rostropovitch, frais comme un gardon, garnissait son sac de conserves de toutes sortes, devant un Pierre Samaran, ébahi, qui, lui, aurait volontiers commencé une sieste réparatrice. »

* * *

Au fur et à mesure des échanges, j'entrais progressivement en amitié avec Lucien Vanel. Grâce à lui, j'avais accompagné un goûteux cassoulet (toulousain) d'un remarquable Madiran d'Alain Drumont, dégusté les pâtes maison à la *carbonara* « vanelisées », les filets de rougets à la moelle ou la très somptueuse blanquette dont Claude Nougaro a fait l'apologie, découvert, en saison, l'onctueux *cabécou* de Rocamadour, appris sur les vieux armagnacs du Ténarèze gersois dont ceux d'Hector Théaux.

Un soir d'automne 1982, mon épouse et moi, terminions de déguster la cuisine du Chef. Après avoir reçu nos compliments, aimable et voulant certainement me faire un plaisir personnel et m'offrir un souvenir précieux de son restaurant, Lucien Vanel proposa, gentiment, à mon épouse, d'effectuer un stage d'une semaine en sa cuisine. Très émue, mais surtout, très prudente à l'idée de déranger — et/ou de commettre des fautes et de manquer d'aisance devant un chef si célèbre et sa distinguée équipe de cuisine — à mon grand regret, mon épouse hésita quelques secondes, puis déclina poliment l'invitation, prétendant ne pas être à la hauteur...

Je remerciai Lucien chaleureusement.

* * *

Décidément, je ne m'étais pas trompé. L'impression ressentie lors de notre première rencontre s'était confirmée et enrichie d'observations.

A la fois emporté et réfléchi, chauvin et tolérant, professionnel avant tout, mais également homme de cœur et d'esprit, ne laissant personne indifférent, Lucien Vanel[82], le gamin de Lacapelle-Marival,

[81] Pierre Samaran, fondateur d'une maison de qualité (volailles et foies gras), décédé en 2009.

venu à la ville — accompagné d'une épouse intelligente, organisée et charmante — sublimer les plats du terroir, était un personnage, ou comme on dit avec l'accent de ce cher sud-ouest, *une tronche.* II fût aussi, un homme cultivé et sensible, et certainement motivé par le désir d'honorer sa chère grand-mère, la *cuisinière d'instinct*.

J'ai été très honoré, et je demeure nostalgique mais heureux, d'avoir pu échanger un peu d'amitié, avec ce couple remarquable. Et c'est avec joie et respect que je laisse à Lucien Vanel, chef en cuisine et en salle, ce qu'il appelait le mot de la *faim :*

« Lo què bêstia à taula, es bêstia pertot[83] *»*

En hommage au héraut de la gastronomie, à l'occasion de véritables Olympiades Gourmandes, un prix annuel Lucien Vanel, est désormais décerné par la ville de Toulouse.

* * *

[82] Lucien Vanel a, selon sa propre formule, rejoint la maison du Père. Décédé, à Toulouse, le 10 juin 2010, il a été inhumé à Lacapelle-Marival.
[83] Celui qui est un sot à table, est un sot partout.

Épilogue.

Les chroniques précédentes — allant de mars 1947 à mars 1983 — couvrent trente-six années d'une vie, dont trente années de vie professionnelle après un apprentissage de qualité, effectué suite à un recrutement national par voie de concours.

Elles mettent successivement en scène des situations diverses et des hommes de tous niveaux — du simple manœuvre spécialisé, à l'ingénieur confirmé occupant un poste de directeur — engagés dans l'activité industrielle d'entretien des avions commerciaux d'une compagnie nationale de transport aérien, en l'espèce Air France.

A travers les étapes successives, les moments significatifs vécus, les développements, les échanges intervenus, les scènes vécues ou observées, les phrases entendues et les constats intervenus, ce parcours — qui envisage, au fil des ans, l'organisation et la vie de l'activité particulière intéressant le maintien en état de vol des avions et la sécurité des passagers — observe à travers maintes situations, un travail spécifique exigeant de tous un raisonnement économique, l'importante responsabilité des différents professionnels, le rôle et les attitudes de l'encadrement supérieur, les servitudes, exigences, joies et satisfactions du métier.

Au long de ce récit, simultanément au déroulement des différentes étapes hiérarchiques d'une carrière atypique — celle d'un ancien apprenti, mécanicien sur avion à Orly dés dix-sept ans, tuberculeux menacé de thoracoplastie à dix-huit ans, trente ans plus tard ingénieur-en-chef — ont été successivement restituées, examinées, et parfois commentées, des scènes significatives qui constituent, d'une certaine façon, une modeste, mais significative fresque industrielle et sociale, intéressant outre le métier et les aspects de la promotion supérieure du travail.

Sur ce dernier point — à partir des éléments propres à mon parcours, également en prenant en compte les nombreuses observations que j'ai pu faire concernant un grand nombre d'agents, et de situations de carrière observés — qu'il me soit permis de procéder à une analyse, de porter quelques appréciations, émettre tels commentaires, voire de tenter une conclusion.

Air France, à cette époque, est sous tutelle du gouvernement. Plus précisément, au-delà des problèmes strictement techniques, au fil des gouvernements, Air France est soumise aux influences politiques de tous bords. Dès la libération, différentes influences — politiques diverses, syndicales des nombreuses centrales, transversalement de la franc-maçonnerie, (représentée au plus haut niveau, dès 1948, par l'excellent président Max Hymans) — se font jour. Toutes ces forces — qu'elles concernent le personnel navigant technique ou commercial ou les différentes catégories de personnel au sol — sont plus ou moins importantes, plus ou moins puissantes, s'exercent selon tel sujet ou fonction du moment et/ou configuration. Elles s'exercent, à différents niveaux, de diverses façons, sur des sujets multiples concernant aussi bien les promotions, les créations de postes, la définition des compositions d'équipages techniques et commerciaux, certaines embauches de haut rang que les nominations aux postes principaux de l'entreprise.

C'est ainsi, que sous le gouvernement Chaban-Delmas (Président du Conseil partisan de la Nouvelle Société), le personnel navigant technique, demandeur de la création, à la direction des Opérations aériennes, de quelques 70 postes au sol, affectés à leurs professions (Officiers Pilotes et Officiers Mécaniciens Navigants), obtiendra gain de cause, entraînant au préalable la démission du directeur général -adjoint Affaires techniques, Jacques Scherrer, lequel s'était courageusement opposé à cette corporative, excessive et très coûteuse demande.

Rappelons également que c'est au terme d'une bataille de plus de sept ans avec les syndicats de personnel navigant technique, et après avoir perdu 15% de sa clientèle européenne, qu'Air France a pu mettre en ligne le moyen-courrier court B 737[84].

Au sol, les collèges employés, agents, maîtrise et cadres des quatre principaux syndicats (CGT, FO, CFDT, SNAMSAC) sont, influentes. La filière associant à la fois Franc Maçonnerie, Parti socialiste et syndicat Force Ouvrière est fort puissante aux niveaux maîtrise et cadres, tout en veillant, pour l'essentiel, à la qualité de ceux qu'elle appuie. Des groupes, le plus souvent majoritaires en ingénieurs, se succèdent à la tête de la CGC, et utilisent à leur profit le pouvoir syndical de la centrale. De leur côté, le parti socialiste et le RPR, sont toujours susceptibles de peser sur une décision intéressant tel adhérent. À l'occasion des commissions paritaires qui intéressent les avancements ou promotions, chaque tendance est en mesure de plaider ou dire un mot favorable en faveur d'un des siens.

Il serait cependant inexact et injuste d'imaginer que tous les adhérents d'un parti, d'un syndicat ou d'une obédience sont « à la mangeoire ». Nombre d'agents engagés observent, au-delà de leur choix, une attitude tout à fait réservée. Par ailleurs, la Franc-Maçonnerie si souvent citée, par son action discrète sinon souterraine, travaille également au maintien d'un véritable esprit et d'une solidarité « compagnie ». Dans ces conditions, sur le terme, on peut considérer que les différentes forces s'équilibrent, et au total, compte tenu d'un pas d'avancement normal, de quatre ans, pour les personnels de chaque catégorie, la majorité des personnes, sinon chacun y retrouve son compte. Et ce, d'autant qu'à bien observer les résultats, au global, la compagnie est plutôt généreuse en matière d'avancement et de promotion.

Sauf que, les choses ne sont pas si simples et, qu'en examinant plus précisément la situation entre directions, et même à l'intérieur de chaque direction, on découvre un certain nombre d'incohérences, d'aberrations et finalement d'injustices, touchant avancements et promotions, concernant, à poste de même niveau, la charge de travail ou les responsabilités, ou encore plus directement la capacité de tel qui a été promu, ou la facilité de tel autre à atteindre tel poste.

Ainsi des professionnels metteurs au point, ayant fait fonction chefs d'équipe durant de nombreuses années, situation qui a largement existé jusqu'à la fin des années 1960.

Ainsi d'un cadre, capable et objectif, qui muté de la direction du Personnel (Maine Montparnasse) à la direction du Matériel à Orly, découvre et témoigne qu'à la même catégorie, sa charge de travail et ses responsabilités ont pratiquement doublées.

Ainsi de la sélection des agents désignés pour bénéficier de l'enseignement (cursus ingénieur) du CÉSI. D'une part aucune publicité n'a été faite concernant cette formule dont j'apprendrai l'existence quatre ans après son démarrage. D'autre part, les trois conditions requises pour être sélectionné (très bon dossier professionnel, aptitude et niveau pour reprise des études, avoir tenu un poste avec commandement), non pas été respectées dans 80% des cas. D'ailleurs, l'un des bénéficiaires de la formule, incertain de sa sélection, racontait en privé qu'il avait attendu que le sous-directeur Henri Macé soit en congés pour faire avaliser son dossier par l'intérimaire au poste de sous-directeur.

Toujours à l'intérieur de la population du CÉSI, concernant des propositions à un avancement exceptionnel, retenues ou refusées sur le motif prétendu d'âge vs potentiel de carrière.

[84] Pierre Giraudet — Président d'Air France qui engagera l'entreprise dans une spectaculaire modernisation technique et commerciale et redéfinira ses rapports avec l' État — aura également dû convaincre, à la fois des gouvernements favorables au Mercure et des navigants techniques, seuls au monde à être défavorables au pilotage à deux du B 737, avant d'aboutir à la mise en service de l'excellent biréacteur (régularité atteignant les 99%), moyen- courrier court, sur l'Europe, en remplacement des vieilles et désormais bruyantes Caravelle, aux coûts devenus prohibitifs.

Ainsi des promotions des gens prenant un poste de tel niveau à Roissy. Promotion, avant prise de poste à la direction du Fret, Prime de Majoration Exceptionnelle, arrachée de justesse, pour la direction du Matériel.

Ainsi des promotions accélérées, en affectation chez un tiers, par le biais de l'échelle de paiement, tandis que les cadres mutés à Toulouse — pour une durée maximale de cinq ans, donc sans possibilité d'investir sur place — doivent (sauf le chef de centre qui logé par la compagnie) payer environ 40% de leur loyer.

Ainsi des très curieuses observations faites concernant les hauts postes, niveau ou les divers réseaux d'influences trouvent leur champ d'application.

Sous réserve que les intéressés aient démontré leurs capacités et acquis, à différents postes, une large expérience, le jeu de la « succession scolaire » ne me choque pas. Par exemple, que Léon Picassette (E.N.S.A), cinquantenaire expérimenté et travailleur, succède à Jacques Scherrer (E.N.S.A, devenu directeur général adjoint) au poste de directeur du Matériel n'a choqué personne. Le cas de Jean Luce[85] (polytechnicien) — débutant à Vilgénis comme chef d'une section d'enseignement théorique, nommé à Orly, chef de la division de révision des équipements électroniques, puis animateur du Programme d'Amélioration de la Productivité (PAP) — nommé par Jean-Louis Rattier (polytechnicien devenu directeur général adjoint), nomination déjà moins attendue, avait rapidement été, si j'ose dire, exorcisée par l'intéressé lui-même, qui arrosant sa nomination en compagnie des membres de son équipe du PAP, avait en toute modestie et honnêteté, déclaré:

« C'est vrai que si Rattier n'avait pas été là, je n'aurais jamais été nommé directeur… »

Pour prendre un exemple plus significatif, si l'on compare le parcours de Kientz — nombre de postes exigeants successivement tenus, avec engagement et résultats, avant qu'il soit nommé au poste de directeur du Matériel — avec la quiétude des parcours protégés, suivis par d'autres « petits vernis » assez vigoureusement pistonnés — on ne peut que s'étonner et noter la grande injustice rencontrée même à haut niveau.

Et cette situation rejoint en l'esprit, la déclaration d'un ingénieur-en-chef hors classe, tant compétent qu'opportuniste, qui tentera un jour de parfaire mon éducation en m'expliquant sereinement que : *« plus le manche est pourri, plus il faut être du côté du manche…* »

À titre personnel, j'avais accumulé suffisamment de preuves que la réussite dans son travail ne réglait pas tout et qu'il existait, pour un nombre significatif de personnes, d'autres paramètres susceptibles de conduire leur destin et leur carrière.

Et la célèbre phrase de Cantal, prononcée alors qu'il était sous-directeur, résonnait dans ma tête comme un message subliminal :

« À Air France ce n'est pas ce que vous faites qui compte, c'est ce que l'on dit de vous…»

Ainsi, à partir du verbe combiné de certains, on peut tailler à tel, le costume qui va bien ou celui qui messied… et, progressivement, favoriser ou défavoriser le parcours de ce ce tel.

J'essaie alors d'examiner les choses avec objectivité. Depuis mon année passée au sanatorium, année durant laquelle non seulement la compagnie Air France ne s'est pas séparée de moi, mais m'a versé un salaire, ma relation avec elle est faite, en large partie, de reconnaissance.

[85] Jean Luce, — homme de qualité, au passé de résistant, pertinent et sobre dans ses rapports, qui fut successivement, à Air France, directeur du matériel puis directeur des programmes, retraité à Saint-Pol-de-Léon, — qui me rendra une aimable visite lors de mon séjour chez Britair, et qui aura bien voulu, lors d'un déjeuner, me confier son avis sur les ingénieurs issus du CÉSI. De son point de vue, les gens du CÉSI ne s'étaient pas bien défendus et n'avaient pas assez fait montre de leur personnalité. Je me suis alors évertué à faire comprendre à cet excellent homme que les choses n'étaient pas si simples... voire très différentes dans la réalité.

Et, en dehors d'une ambition propre à chacun, ce sentiment d'être redevable, a certainement été moteur dans mon engagement au travail, depuis le début de ma carrière.

Au fil des ans, des postes, et des « preuves » clairement attendues par la hiérarchie, l'habitude de mon engagement, les efforts déployés à obtenir les résultats, et partant, ma franchise et ma liberté de ton avec ma hiérarchie, sont demeurées. D'où l'aboutissement à une forte personnalité qui ne peut convenir à telle hiérarchie ou entraîner un peu d'agacement ou de jalousie de certains collatéraux.

Au niveau de ma Fiche d'Orientation et de Carrière, j'avais postulé pour prendre la divisions Entretien en ligne, ou le service Équipement industriel. Compte-tenu de ma large expérience, j'aurais également compris être envisagé comme adjoint production du Département grand entretien que j'avais quitté dix-sept ans plutôt. Et ce qui m'avait surpris et finalement choqué, c'est l'absence totale de discussion sur le sujet — au niveau de trois Fiches d'Orientation et de Carrière dont deux, dont j'ignore les avis émis au second degré — comme si un tacite non-dit devait être la règle.

Tous les postes — exceptés certains considérés moins importants, précédemment tenus par des agents issus du rang — étaient verrouillés au seul bénéfice des ingénieurs, issus des grandes écoles, embauchés en très grand nombre depuis les années 1960. Seules les divisions d'entretien des matériels au sol et outillages (zones industrielles et zones escales d'Orly et Roissy) étaient ouvertes aux ingénieurs du CÉSI.

Par moments, une nécessaire décence tentait de reprendre le dessus pour atténuer mon très fort désappointement en réduisant le débat. De quel droit puis-je me plaindre, moi qui aie bénéficié de 15 échelles en 30 ans ? N'ai-je pas également eu la chance, depuis quinze ans de tenir trois postes de grand intérêt qui — aux plans du travail et des responsabilités — m'ont pleinement satisfait. Ma déception n'est-elle pas reliée à une trop forte ambition et n'y a-t-il pas vanité de ma part à avoir nourri tant d'espoir ?

Non ! car au-delà de ma déception concernant le délai mis à prendre ma promotion dans un poste pour lequel, on m'avait demandé de mettre mon épouse en disponibilité, et de ma nomination — très décevante à mes yeux — à la tête d'un des deux services du département Approvisionnement et Achats, il y a le constat plus indigeste que — quels qu'aient pu être les efforts déployés et les résultats obtenus dans chaque poste — la situation est, désormais, passée sous un silencieux et pesant «contrôle social » qui, concernant les postes à pourvoir, ne souscrit pas aux mélanges entre ces *messieurs de bois joli* et les *caboclos*. De ce point de vue, la Direction du Matériel, depuis l'origine de la formation C.E.S.I., veille jalousement au maintien de la distinction. Et, j'en arrive à imaginer que certains candidats destinés à cette formation puissent avoir été choisi strictement en fonction de l'objectif recherché…

Bien sûr, les possibilités d'avancement demeurent, le blocage perçu ne concerne pas à priori le salaire à venir, mais le fait que certains postes, que je suis parfaitement en mesure de tenir, me soient — sur le simple motif que je ne sois pas sorti d'une « grande école » — interdits, me révolte profondément.

Objectivement, Air France respectait cependant l'esprit du contrat tel qu'initialement défini depuis origine, savoir que la formation ingénieur CÉSI était destiné à former des cadres de production de haut niveau et, non écrit dans le texte *susceptibles d'être, (le cas échéant, d'excellents adjoints à ces messieurs de bois-joli), mais sans avoir l'outrecuidance de vouloir tenir tel poste à eux réservés…*

Situation bien différente de la compagnie Delta Airlines[86] dont presque les deux tiers des cadres dirigeants (niveau chef de département, sous-directeurs et directeurs) ont commencé leur carrière comme agents de maîtrise.

Ainsi, apparaissent soudain et de façon précise, les limites, que je soupçonnais en refusant d'y croire, concernant la promotion supérieure du travail.

Les marques d'estime et de confiance reçues depuis ma sortie du CÉSI, les complicités vécues avec ma hiérarchie et les confidences souvent reçues de tel ou tel ne pèsent plus bien lourd et, dorénavant, ma confiance, face au système, s'est considérablement réduite.

Alors, il me vint à l'esprit d'envisager un poste auprès de Royal Air Maroc voire auprès d'une compagnie africaine, ou encore aux États-Unis, mais cette voie s'avère impossible car mon épouse n'envisage pas de quitter la France, du fait de sa mère désormais veuve et âgée.

Puis je songe aux autres copains sortis du rang, nombreux à être devenus navigants, avec leur métier comportant évidemment d'importantes responsabilités, mais dont l'exercice n'est, pas encore du moins, soumis à ces ségrégations de fait, et dont le salaire n'est en rien comparable avec « le sol ». Si seulement, je n'avais pas été tuberculeux à dix-huit ans, lors que le docteur Meyer — pneumologue exerçant à l'hôpital Boucicaut et simultanément Médecin-chef de la compagnie — veillait, à juste titre, à la sélection sanitaire du personnel navigant.

C'est donc déçu et préoccupé, et considérant mon sort professionnel, comme provisoirement sans véritable intérêt, que je quitte, le centre de Montaudran et Toulouse. Connaissant mon tempérament, je suis convaincu que cet état ne saurait durer très longtemps, et que reviendront les moments enthousiastes, vécus avec d'autres hommes de terrain, gens à la fois dignes d'estime et d'attachement.

Ce que je n'imagine pas encore, c'est ce que réserve le destin à quelqu'un, décidément, pas très doué pour avancer « masqué ».

Le 8 juin prochain, à Roissy, Air France va célébrer son jubilé et le 25 août, j'aurais 48 ans.

Sur l'autoroute qui remonte vers Paris (septentrion des Toulousains), au volant de ma CX, je mets une cassette pour tenter de me distraire.

Guy Béart, ingénieur des ponts et Chaussées — poète, compositeur et interprète — chante la complainte d'un conscrit :

Faut quitter le Languedo , le Languedo , le Languedo,

Faut quitter le Languedo,

Avec son sac sur le dos…

Marolles-en-Brie 1er juin (lundi de Pentecôte) 2020

[86] Delta Airlines : compagnie U.S basée à son hub d'Atlanta que je fréquenterai ultérieurement, via plusieurs vols domestiques US et à l'occasion de l'étude, au titre Aéroport de Paris, des projets de développements de l'aéroport Hartsfield-Jackson d'Atlanta (QG de DL), et dont Hollis L. Harris, Président and Chief Operating Officer, me fera l'honneur de répondre (HLH : gme d'April 6, 1989) à un courrier de ma part, résumant les observations positives que j'avais pu faire concernant, à la fois, l'état de propreté des avions et l'attitude de plusieurs membres de cette compagnie avec qui j'avais eu des contacts.

Last but not least…

Au terme de ce temps passé en fonction production de l'activité entretien avions, je tiens à ***saluer chaleureusement la mémoire de*** *tous ceux qui — hélas, la plupart disparus — m'accompagnèrent de leurs connaissances, de leur savoir-faire, de leur engagement, de leur confiance et qui, d'une façon ou d'une autre, ont nourris et forgés à la fois mon expérience et ma détermination :*

- au titre du grand entretien avion :

Manuel Diez, metteur au point, homme sensible, généreux, excellent technicien, qui a guidé avec tact mes premiers pas à Air France sur le L 749 Constellation.

Maurice Labarrère, Émile Vitalis, Jean Robinet, René Durand

Jen Bouat, Roger Duteau, Roland Maquard

Georges Fangeat, l'improbable déclencheur, Jean-Marie Thévenet, Roger Dombre, Pierre Anselme, Roger Cauvain, Claude Vigne, Jacques Raab, René Brian, Gilbert Cabot, Jean-Pierre Sauvanot.

Willy Boelher, pour son accueil lors de ma reprise de travail au retour du sanatorium.

Maurice Gruson qui a patiemment établi les moyens de l'ordonnancement des travaux de grand entretien et qui, plus tard, m'a proposé un poste d'ingénieur principal à DG-IK.

Jean Bavoux, pour la confiance qu'il a bien voulue me témoigner.

Claude Kientz, premier véritable, valeureux et énergique adjoint production (curieusement nommé chef des ateliers…) qui a multiplié ma puissance de travail !

Pierre Carriole pour avoir tenté de m'apprendre que l'appui syndical pouvait être plus déterminant que l'avis d'un chef d'unité pour favoriser une promotion, (et, hélas, il disait vrai) et pour m'avoir proposé pour le Centre d'Études supérieures Industrielles.

– au titre de mon mémoire d'études *:*

Jean Loviny, apôtre du raisonnement économique et du syndicalisme cadre.

- au titre de la fonction Méthodes et Moyens de Production *:*

Maurice Locar, Guy Thiriet, pour leur excellent accueil, leur disponibilité, leur expérience et leurs encouragements.

– ***au titre du petit entretien avions à Roissy*** *:*

Max Bonnafous, Jacques Brochot, Marcel Colin, Michel Druet, Raymond Duteau, Jacques Lonnoy, Georges Mallet, René Péri, Jacques Plomb, Jean Puigdemont, Francis Tarrier, Claude Thomas, Michel Vigneron, Mohamed Zéman,

Claude Baillet, Roger Clavel, Paul Lagarde, Guy Lebesnerais, Robert Lucas, Jacques Piednoir, Louis Raynal, Jean Servières.

Dominique Noat, pour son objectivité au travail, sa culture, et sa confiance.

- au titre de la fonction production au Centre de de Révision de Toulouse-Montaudran *:*

René Gaillard, pour m'avoir fait connaître Lucien Vanel !

Pierre Bacconier, Edmond Ballot, Joël Billard, Pierre Bessodes, Pierre, Boué, André Craissat, Max Dupin, Ernest Galaretta, Christian Gibert, Jean Gimenez, Robert Guiraud, Albert Laur, Robert Lucas, Michel Mantrant, André Loubatières René Olive, Roger Salut, Pierre Ravier, Jean- Pierre Rostiaux, Louis Thouvenin, François Thuillier, Guy Tonnaire.

George Caze, Jean Cazes, Gérard Rey.

Les compagnons du Centre de Révision de Toulouse-Montaudran

Lydiane Salat, mon aimable et dévouée secrétaire.

Danielle Marty, secrétaire de l'adjoint relations du travail pour sa collaboration épisodique.

Henri Lucas, Maxime Rouquette, et leurs équipes de techniciens, pour leur efficace concours technique.

* * *

Et plus généralement, Claude Kientz, ancien directeur du Matériel et ancien inspecteur général d'Air France, pour l'estime qu'il m'a toujours portée, y compris lors de ma mission auprès de Cameroon Airlines.

* * *

<u>- et, durant cette même et longue période, au titre des belles rencontres faites dans ma vie</u>

Agut Jean,

Amestoy Maurice (Docteur en médecine),

François Antoinette,

Sœurs de la charité, Dominicaines de la Présentation,

Vanel Lucien (Chef cuisinier),

Vedel Gaston (pilote, déporté, écrivain),

Vermot Michel (Docteur en médecine),

Voisot Ginette

Annexe A

Lockheed et la saga des avions Constellations.

Succédant à la période mythique des Pionniers et précédant l'ère des appareils propulsés par les moteurs à réaction, les avions à hélices américains les plus célèbres, furent conçus et produits par les constructeurs Douglas et Lockheed, dans leurs installations respectives de Long Beach et Burbank en Californie. La puissance, la consommation spécifique et la tenue des moteurs ainsi que l'aérodynamisme de l'appareil — fuselage mais également voilure qui loge les réservoirs de carburant — recherchés, visent à atteindre, outre l'amélioration de la charge permise au décollage — charge marchande emport passager et fret et poids du carburant — la distance parcourue sans escale avec les deux objectifs proches que sont la distance intérieure des États-Unis et le vol transatlantique.

Le plus fin et sans doute le plus bel **avion de ligne à hélices**, mis en service dans la plupart des grandes compagnies aériennes fût certainement le **Lockheed Constellation, dont Air France —** avec 4 L.049, 24 L.749, 24 L.1049 et 10 L.1649 — **utilisera près de 14% des 856 Constellation produits :** *cf tableaux page suivante.*

Et comme je détesterais passer pour un pilleur de troncs ou jouer la mouche du coche, pour en savoir plus, beaucoup plus, je vous invite, toutes affaires cessantes, à vous rendre sur le site ***aviatechno.net —*** *webmaster* ***Dominique Ottello****, p'tit Rital d'origine, puis ancien élève du Centre d'Instruction de Vilgénis (oui !, comme on dit ancien élève de l'école Polytechnique), précédemment Grand argousin du Contrôle de qualité à Air France, devenu pote et complice de Mannix — site, au meilleur sens du terme, « vrai* ***B****azar de* ***l'H****ôtel de* ***V****ille » des avions commerciaux à hélices du milieu du XXème siècle, site d'une exceptionnelle qualité, fréquenté au plan international, où — victimes du virus aéronautique et autres curieux — sous réserve de quelques heures de confinement trouvent — outre les renseignements se rapportant à un Centre d'apprentissage (enseignement large et de haut niveau, hélas disparu) toutes les informations (présentations et développements techniques, photos, plans, témoignages, récits divers et anecdotes) de nature à répondre à leurs recherches, et enfin — via* ***contact*** *— peuvent poser d'éventuelles questions et/ou témoigner de leur satisfaction sur* ***le livre d'or.***

L.049

Matricule	Type	MSN	Date Arrivée	Matricule	Type	MSN[87]	Date Arrivée
F-BAZA	L.049-46-26	2072	11-07-46	**F-BAZB**	L.049-46-26	2073	24-10-46
F-BAZC	L.049-46-26	2074	24-11-46	**F-BAZD**	L.049-46-26	2075	01-12-46

L.749

Matricule	Type	MSN	Date Arrivée	Matricule	Type	MSN	Date Arrivée
F-BAZE	L.749A-79-46	2624	13-01-50	**F-BAZF**	L.749A-79-46	2625	23-01-50
F-BAZG	L.749A-79-46	2626	02-02-50	**F-BAZH**	L.749A-79-46	2627	12-02-50
F-BAZI	L.749-79-22	2513	01-06-47	**F-BAZJ**	L.749-79-22	2514	26-06-47
F-BAZK	L.749-79-22	2515	27-03-48	**F-BAZL**	L.749-79-22	2538	22-09-47
F-BAZM	L.749-79-22	2545	12-11-47	**F-BAZN**	L.749-79-22	2546	28-01-48
F-BAZO	L.749-79-22	2547	16-02-48	**F-BAZP**	L.749-79-22	2550	27-02-48
F-BAZQ	L.749-79-22	2512	10-07-47	**F-BAZR**	L.749-79-22	2503	15-01-49
F-BAZS	L.749A-79-46	2628	23-02-50	**F-BAZT**	L.749A-79-46	2629	02-03-50
F-BAZU	L.749A-79-46	2525	06-01-50	**F-BAZV**	L.749A-79-46	2526	31-12-49
F-BAZX	L.749A-79-46	2527	17-01-50	**F-BAZY**	L.749A-79-22	2528	12-01-50
F-BAZZ	L.749A-79-46	2674	21-07-51	**F-BBDT**	L.749A-79-46	2675	11-08-51
F-BBDU	L.749A-79-46	2676	03-09-51	**F-BBDV**	L.749A-79-46	2677	20-09-51

L.1049

Matricule	Type	MSN	Date Arrivée	Matricule	Type	MSN	Date Arrivée
F-BGNA	L.1049C-55-81	4510	28-06-53	**F-BGNB**	L.1049C-55-81	4511	29-08-53
F-BGNC	L.1049C-55-81	4512	03-09-53	**F-BGND**	L.1049C-55-81	4513	03-09-53
F-BGNE	L.1049C-55-81	4514	21-09-53	**F-BGNF**	L.1049C-55-81	4515	26-09-53
F-BGNG	L.1049C-55-81	4516	06-10-53	**F-BGNH**	L.1049C-55-81	4517	27-10-53
F-BGNI	L.1049C-55-81	4518	29-10-53	**F-BGNJ**	L.1049C-55-81	4519	08-11-53
F-BHBA	L.1049G-82-98	4620	14-07-55	**F-BHBB**	L.1049G-82-98	4621	31-07-55
F-BHBC	L.1049G-82-98	4622	13-08-55	**F-BHBD**	L.1049G-82-98	4623	24-08-55
F-BHBE	L.1049G-82-98	4624	03-09-55	**F-BHBF**	L.1049G-82-98	4625	07-10-55
F-BHBG	L.1049G-82-98	4626	20-10-55	**F-BHBH**	L.1049G-82-98	4627	09-12-55
F-BHBI	L.1049G-82-98	4634	29-02-56	**F-BHBJ**	L.1049G-82-98	4639	09-05-56
F-BHMI	L.1049G-82-98	4668	31-12-56	**F-BHMJ**	L.1049G-82-98	4669	04-01-57
F-BHMK	L.1049G-82-98	4670	25-01-57	**F-BHML**	L.1049G-82-98	4671	07-02-57

L.1649

Matricule	Type	MSN	Date Arrivée	Matricule	Type	MSN	Date Arrivée
F-BHBK	L.1649A-98-11	1011	08-07-57	**F-BHBL**	L.1649A-98-11	1020	14-07-57
F-BHBM	L.1649A-98-11	1027	29-07-57	**F-BHBN**	L.1649A-98-11	1028	11-08-57
F-BHBO	L.1649A-98-11	1031	25-08-57	**F-BHBP**	L.1649A-98-11	1032	31-08-57
F-BHBQ	L.1649A-98-11	1033	01-09-57	**F-BHBR**	L.1649A-98-11	1036	27-09-57
F-BHBS	L.1649A-98-11	1044	08-02-58	**F-BHBT**	L.1649A-98-11	1045	16-02-58

[87] MSN = Manufacturer Serial Number

Annexe B

Traitement de la tuberculose humaine

par le vaccin Acido-Résistant de Tortue marine.

Ayant été atteint de la tuberculose, et après être resté bacillaire à l'examen direct malgré trois mois de trithérapie antibiotique de l'époque (Isoniazide alias Rimifon, Para-amino salicylate de sodium alias P.A.S et streptomycine), j'ai par un hasard incroyable, fait la rencontre d'un médecin qui — avec 13 autres à Paris (un peu moins de 100 en France) — pratiquait, dans les années 1950, un vaccin contre la tuberculose appelé bacille Acido-Résistant de Tortue ou vaccin (A.R.T).

Ce vaccin était utilisé en médecine vétérinaire et dorénavant proposé en médecine humaine, en lieu et place d'un précédent vaccin dit *vaccin Friedman* du nom de son propagandiste non inventeur, et médecin peu scrupuleux, le docteur Friedman.

Après avoir été invité à me préparer à une thoracoplastie, j'eus la surprise trois mois plus tard, après deux vaccinations pratiquées discrètement, d'être guéri.

Ne me satisfaisant pas de ce résultat dont je savais par avance que l'on pourrait le créditer à un effet placebo, dès mon retour du sanatorium de la Grange sur le Mont, j'envoyai, les mois qui suivirent, neuf autres personnes chez cet homme de qualité qu'était le docteur Amestoy. Huit furent guéris dont trois sans arrêt de travail…

En hommage à ce médecin, sachant que sur internet il n'existe rien de sérieux sur le sujet, je livre aujourd'hui un article de ce praticien, paru dans la revue LE TOUBIB d'avril 1947. Pour tous ceux qui voudront bien le lire et en apprécier les indications précises, cet article éloquent ouvrira les yeux sur certains aspects de la Médecine où les enjeux de pouvoir et/ou d'argent peuvent prendre le pas sur les enjeux sanitaires…

Ce sont ces aspects qui m'ont fait souvent observer et réfléchir, concernant d'autres disciplines, elles aussi de conduite pas toujours parfaite.

Après guérison, j'ai reçu le vaccin annuellement, pendant cinq ans. C'est le docteur Amestoy, à qui je continuai, à l'occasion, d'envoyer des clients, qui m'a un jour proposé d'arrêter cette vaccination annuelle, qu'il ne jugeait plus nécessaire.

À titre d'information, une visite chez ce praticien (radioscopie et vaccin compris) coûtait en 1953, 54 francs, soit le prix de revient, à la même période, d'une journée à l'hôpital de Créteil.

Le docteur, ami du Président Edgar Faure, régulièrement poursuivi par le Conseil de l'Ordre, affichait de dérisoires condamnations dans sa salle d'attente. Les plaintes du Conseil cessèrent rapidement compte tenu du nombre de témoignages favorables de patients et de la publicité qui était ainsi faite pour l'A.R.T.

* * *

Où en est le traitement de la tuberculose ?
Du bacille de Piorkowski à l'A.R. T, par le docteur Maurice Amestoy. (Le Toubib, 1947).

Ainsi, les bacilles de tortue font encore parler d'eux, inspirant ces temps derniers des articles de presse qui ne semblent pas du goût de tout le monde. Pauvres bacilles ! Pauvres enfants !

Trouvés par hasard dans les poumons d'une tortue de mer, tombée malade dans un aquarium du zoo de Berlin, en ont-ils du mal à occuper la place qu'ils méritent ! Au début pourtant la chance leur a souri. En effet, ces enfants eurent deux pères, Piorkowski qui les découvrit et Friedmann qui, imprésario habile, les trouva intéressants et, certains qu'ils éveilleraient la curiosité et attireraient les foules, les kidnappa, les baptisa de son nom et monta "son numéro".

Ses « enfants » firent le tour du monde et à grands renforts d'affiches, le numéro fit fortune (du fait de guérisons spectaculaires obtenues auprès de personnes aisées). Hélas, Friedmann demanda à sa troupe un rendement auquel elle n'était pas préparée (qualité du vaccin produit de plus en plus rapidement, doses plus élevées employées pour tenter d'accélérer les résultats attendus…). Cette troupe fut contrainte de se présenter devant le public en mauvaise condition et les "artistes", fatigués et maltraités, connurent prématurément le sort des vedettes décaties… Après les applaudissements et l'enthousiasme, ce furent les sifflets la déchéance et la condamnation.

Ainsi, quand on parle du vaccin de tortue de mer, on parle du vaccin de Friedmann, et, encore du vaccin défectueux de Friedmann fabriqué de 1913 à 1918. En 1918, Sous le poids du scandale Friedmann se retira, et la préparation du vaccin fut confiée au Professeur Krüse, lequel assura pendant des années une préparation correcte.

Lorsque Friedmann a repris ensuite son rôle, pourquoi n'a-t-il pas demandé une expérience officielle qui eut mis d'accord partisans et adversaires, car les discussions s'élevaient à nouveau tant en Europe qu'en Amérique. À ce sujet, rendons justice aux maîtres de la phtisiologie française de l'époque, Calmette et Léon Bernard qui demandèrent cette expérience, à deux reprises.

Mais, s'il n'y a pas que le mauvais Friedmann, il y a avant tout le bacille de tortue de mer, ce bacille que l'on se doit d'appeler le bacille de Piorkowski, du nom de celui qui le premier l'a découvert, puisque c'est lui qui l'a isolé et cultivé le premier.

Et c'est le bacille de Piorkowski qui intéressa l'illustre savant Robert Koch qui pria son ami, le Comte d'Oppersdoff, d'assister de tous ses moyens — cheptel, vétérinaire et laboratoire qu'il installa dans son domaine d'Oberlaugo — Friedmann, ce dernier s'était déjà fait l'imprésario de cette découverte.

Malheureusement, comme devait l'écrire plus tard, le 6 juillet 1943, le Comte d'Oppersdoff, au Président de la Commission Nationale d'Hygiène :

« *Friedmann se montra plus soucieux de commerce que de science et je dus me séparer de lui, ne voulant pas permettre certains agissements que je considérais comme incompatible avec mon honneur de protecteur de chercheurs* ».

C'est à ce moment-là que le comte d'Oppersdoff fit la connaissance de Léon Joly et du Docteur Calmels. Frappé par l'intégrité, l'honnêteté et le désintéressement de Léon Joly, il l'engagea à apporter à la France, le travail scientifique, que, par son attitude équivoque, Friedmann avait empêché en Allemagne. Le Comte d'Oppersdoff, remit alors, en 1938, à Léon Joly, pour qu'il les traita sur milieu à lui et de manière scientifiquement impeccable, des tubes de cultures de bacilles réalisés au "Stattlicher institut fur Experimentalle therapie" fondé, à Francfort, par Paul Ehrlich.

Ainsi naquit l'ART, émulsion de bacilles acido-résistants de tortue, émulsion impeccablement dosée dans un laboratoire Français qui ne se refuse à aucun contrôle.

Mais voilà que, pour étouffer ces bacilles, pour les abattre, on a invoqué contre eux les vices de leurs frères condamnés ! Mais quant à ces vices, on veut en oublier la chose essentielle, c'est qu'ils étaient acquis et non congénitaux ! Est-ce tout ? Non ! Un maître de la phtisiologie française, le professeur Rist, est allé jusqu'à nier leur existence et a soutenu, devant le Comité Supérieur d'Hygiène Publique de France, que Léon Joly les avait présentés avec de faux papiers :

“Le fait de l'avoir (le vaccin Friedmann) frauduleusement baptisé émulsion A.R.T n'a en rien modifié son caractère charlatanesque”.

Mais, si catégorique qu'elle soit, et de quelque hauteur qu'elle tombe, toute affirmation doit être étayée par des faits et des preuves.

Des preuves ? Elles existent certes, mais c'est pour donner le démenti le plus formel au Docteur Rist, auteur de l'affirmation précédente. Ces preuves, vous les verrez dans un livre qui va paraître incessamment, sous la signature du Comte d'Oppersdoff, à qui il serait de mauvais goût de contester l'honneur de connaître à fond le bacille de tortue.

Je ne sais ce que vaut, en ce moment (1947), le Friedmann ou son dérivé le B.T.M (bacille de tortue) ; je n'ai jamais utilisé ni l'un ni l'autre et je me garderai bien de porter un jugement sur ce produit, qui a connu tour à tour des échecs et des succès. Par contre, abandonnant route activité médicale générale depuis 1941, je me suis consacré à l'étude et à l'expérimentation de l'A.R. T dans toutes les formes de la tuberculose.

Je suis convaincu de l'innocuité absolue du vaccin A.R.T, à condition toutefois d'observer une posologie nécessitant de la part du médecin la connaissance parfaite de l'action du bacille au même degré que la connaissance de la réceptivité du malade.

Est-il préventif ?

Dans un article paru dans Santé publique du 19 avril 1947, et intitulé " Guérison de la Tuberculose et campagnes de presse", le professeur Bezançon déclare que " les protagonistes actuels de l'A.R. T (bacille acido-résistant de tortue) n'invoquent plus, d'ailleurs, ce pouvoir vaccinal ". Protagoniste de l'A.R. T, et l'un des principaux, je crois fermement à ce pouvoir. Il est encore trop tôt pour affirmer l'action préventive, mais l'expérience de Petrzehet[88] (banlieue pauvre au sud-est de Budapest) a été très significative et rien n'empêche de la renouveler en France.

Est-il curatif ?

Sans doute l'A.R. T ne guérit pas tout le monde. Ce qu'il faut voir, c'est le pourcentage, et celui-ci est excellent. En ce qui me concerne, il serait encore meilleur, si je voyais la même clientèle de tuberculeux que tous les phtisiologues classiques, c'est-à-dire des tuberculeux à tous les degrés ;

Hélas, la grosse majorité de mes patients, et en général des patients qui ont recours au Bacille de tortue, ne viennent à ce traitement qu'après échec des autres thérapeutiques et, bien souvent, avec un foie délabré par les sels métalliques (par la suite les antibiotiques) qui eurent toutes les faveurs dans les hôpitaux et les sanas. Combien ai-je soigné et guéri de malades candidats à la thoracoplastie.

Quels merveilleux résultats ne pourrait-on pas obtenir si tous les malades venaient d'abord à l'A.R.T, que, dans tous les cas, on associerait, en tant que de besoin, aux autres thérapeutiques classiques tel le pneumothorax par exemple, car contrairement aux dires du Professeur Bezançon, les médecins appliquant l'A.R.T, n'ont jamais prétendu que c'était une médication exclusive et " qu'il n'est plus besoin de longues cures en sanatorium, de traitement prolongé par un pneumothorax et que quelques piqûres de vaccin sont suffisantes pour guérir, tous les tuberculeux miraculeusement ".

Cette affirmation pourrait, en effet, jeter le désarroi dans nos sanas et nuire aux malades. Les expérimentateurs de l'A.R. T ont néanmoins le droit de penser et de croire que le séjour en sana serait abrégé, quelquefois évité, et qu'un pneumothorax, épaulé par le vaccin, entraînerait moins souvent de bi-latérisations graves, mettant dans l'angoisse et l'affolement malades et médecins.

Le professeur Bezançon ne concède-t-il pas lui-même que " les bacilles tuberculeux dont fait partie le bacille de tortue secrètent une para tuberculine " ? Si le mot miracle a parfois été prononcé, il l'a été par certains malades, qui, après de longs et pénibles traitements classiques, condamnés par tous les médecins, ont été guéris par le bacille de tortue.

[88] C'est dans cette zone populaire, où la mortalité par tuberculose était la plus élevée en Europe, qu'avait été décidé et effectué cette expérimentation, laquelle fut suivie par une enquête sénatoriale conduite par un sénateur de l'est de la France (désolé, je n'ai pas conservé les documents et j'ai oublié le nom du parlementaire). Les conclusions favorables de cette enquête, furent publiées mais n'eurent aucun effet sur le comportement des autorités médicales responsables, en France, de la tuberculose.

D’autre part, le professeur Bezançon écrit que " les hommes de sa génération ne peuvent accepter que, sans preuve, sur de simples observations de malades, on remette en discussion… etc.".

Alors, comment peut-on ignorer les expérimentations pratiquées à l'hôpital Saint-Louis dans le service du Docteur Flandin ? Comment peut-on ignorer la thèse du docteur Thorel ? Comment peut-on ignorer les communications qui ont été faites, en particulier la communication du Docteur Richard à la Société de médecine de Paris, le 27 octobre 1945 ?

À ce sujet d'ailleurs, il y a lieu de s'étonner du retard apporté à la parution de ladite communication au Bulletin de la Société de médecine de Paris. On devait apprendre que "l'opportunité de l'insertion" avait été soulevée et que le comité de lecture avait été saisi. À l'unanimité le Comité se prononça pour l'insertion, mais j'ignore quels arguments ont pu donner à leur geste ceux qui formulèrent cette réserve quant à la parution…

Ndr : Comment ignorer également, les expérimentations du Docteur Georges Petit, Vice-Président de la Commission des Hospices d'Orléans, expérimentations conduites en accord avec les membres du Conseil d'Administration de l'hôpital mais qui ont été interrompues après plainte des praticiens de ville d'Orléans sur motif que le vaccin A.R.T n'était pas homologué en France…

Le Docteur Amestoy développe ensuite les observations intéressant le suivi dans le temps de plusieurs cas importants traités, avant de conclure :

« *Eh bien ! s'il est prouvé que l'A.R.T guérit, qu'il peut guérir seul des malades chez qui toute thérapeutique a échoué et si par surcroît, il est totalement inoffensif, n'est-ce pas un devoir pour tout médecin de l'appliquer systématiquement à tous les malades, associé ou non, selon les cas à traiter, aux autres thérapeutiques ?*
Pour le moment, je considère l'A.R.T comme une médication majeure de la plus haute valeur, mais non exclusive, et, en ce sens, il ne peut et il ne doit y avoir divergences de vues entre médecins uniquement soucieux de travailler à la guérison de leurs malades. »

* * *

Annexe C

Direction du Matériel d'Air France (Organisation de la)

Début 1955, avec le regroupement à Orly, des activités d'Air France d'Orly et du Bourget, le Centre de révision d'Orly, le Centre du matériel d'Orly, et le Centre de révision du Bourget, vont constituer la Direction du Matériel, qui est placée sous le commandement du Jacques Scherer, Ingénieur ENSA — école plus communément appelée Sup d'Aéro — précédemment Chef du Centre d'entretien d'Alger.

Ce directeur a sous son autorité :

- un Sous-Directeur chargé de la Production. Cette fonction Production comprend des Divisions, subdivisions et services :
    - plusieurs Divisions : Grand Entretien(GE) et Petit Entretien (PE) Avions (longs courriers d'une part, Moyens courriers d'autre part), Entretien en ligne (escales du monde entier), Révision Équipements électroniques dans le bâtiment dit « des écoles », Révision des Équipements hydrauliques, mécaniques, pneumatiques, Révision des Équipements d'Aménagement commercial et enfin Ateliers généraux (Chaudronnerie, Menuiserie, sellerie, Peinture, Roues et pneus et essais non destructifs) installés dans dix les travées nord-est, Une Division Moyens Généraux regroupant les services de suivi des effectifs, gestion du personnel, comptabilité et paie, service social pour quelque temps encore dans le bâtiment central de commandement (building),
    - deux Subdivisions : Transport/Transit/Douane, Magasin général, aux extrêmes de la zone industrielle,
    - un service central de Régulation des Avions (mise piste ((MEP)), et ((DÉPAT)), soit départ de la zone aéroportuaire vers les hangars), déjà en rez-de-chaussée sud du building.
- plusieurs Départements chargés : des fonctions Études, (Avions en service, Avions nouveaux), un bureau de dessin et un atelier de reproduction, et des fonctions Méthodes et Moyens de production, Approvisionnements et achats, organisées en services installés au building.
- le Centre de révision chargé de l'entretien des moteurs à pistons demeure à Courbevoie, mais en peu de temps, est née et a été installée la désormais Direction du Matériel, dont l'appellation vaudra jusqu'à la fin des années 80.

Orly démarrera ultérieurement l'activité Entretien réacteurs après la mise en service du grand atelier moderne construit en partie nord/est de la zone industrielle d'Orly-Nord. L'importante activité de révision des équipements électroniques et des instruments de bord, sera ultérieurement installée dans un bâtiment moderne, bénéficiant d'une intensité lumineuse de 800 lux, et d'installations très sophistiquées : une climatisation et un filtrage très poussés (clean room), une protection contre les vibrations, une autre contre les courants de défaut, et puis un banc d'essais universel ATEC (Automatic Test Equipment Complex), géré par ordinateur.

Une nouvelle cantine, à formule self-service, bien équipée, bien éclairée naturellement, avec plusieurs choix de mets de bonne qualité, sera ouverte en partie centrale, à proximité du Building, devant lequel sera fleurie l'ancienne zone de parking à voitures individuelles.

Annexe D

Visites de Grand Entretien : documents et chantiers.

Quelle que soit la flotte commerciale considérée, réaliser une visite de grand entreien (G.E), consiste à exécuter, dans un délai imparti — généralement trois semaines, c'est-à-dire 14,5 jours travaillés en dock (semaine de 5-6-4 jours, sortie de dock le jeudi à midi) et deux jours et demi de travaux de sortie — selon des procédures et des règles techniques déterminées, un nombre important de travaux comprenant — interventions standards, modifications et travaux dits supplémentaires — exécutés par différentes spécialités professionnelles — mécaniciens « avions », mécaniciens « équipements » (regroupant électricité, instruments de bord et radios), chaudronniers, mastiqueurs, menuisiers, selliers, peintres — et mentionnés sur des documents d'exécution appelés **bons d'opérations**. Selon le type d'avion alors en service, un tel chantier représente entre 8500 et 13.000 heures de M.O.

Au plan exécution ou production, ces bons de travail ou d'opérations, numérotés, constituent des **documents officiels de travail —** engageant, envers la compagnie et les Autorités de tutelle (Ministère des Transports, et par délégation le Bureau Véritas), la pleine responsabilité d'intervenants identifiés — sur lesquels apparaissent, en deux colonnes distinctes, la signature des intervenants (exécutants et contrôleurs). Vérifiés (présence de l'ensemble des signatures), et classés en fin de visite, ces documents constituent les pièces maîtresses du dossier de visite, à la disposition de la Direction et du Bureau Véritas, en cas de recherche ou d'enquête.

Depuis origine, on distingue :

- les bons standards, de couleur blanche, concernant les demandes exprimées sur le manuel d'entretien du constructeur de l'appareil, demandes précisées, définies et découpées par phase (démontage, vérification, remontage, réglages et essais), par le bureau des Méthodes, service Préparation de l'organisme en charge du Grand Entretien, et effectués, systématiquement, lors de chaque visite d'un même type d'appareil,
- les bons de modifications, de couleur verte, concernant des travaux modificatifs ayant pour origine le constructeur — lequel, pour chaque type d'avion, intègre, au fil des incidents et/ou constats, l'expérience de toutes les compagnies exploitantes — et/ou les services des Études centrales de l'opérateur, dont l'objectif vise, selon le cas, soit à améliorer les caractéristiques opérationnelles de l'appareil B 707 (Flight Charactéristics Improvment Programm sur B 707) ou soit de favoriser le correct vieillissement structural de l'avion, (efficace protection contre la corrosion de la zone des toilettes par ex). Le volume des travaux varie d'un appareil à l'autre,
- les bons de travaux supplémentaires, de couleur rose, regroupant les travaux connus avant l'entrée en visite (travaux reportés, après arbitrage technique, lors des précédentes visites de petit entretien, Consignes d'Entretien et/ou Instructions Techniques ayant pour origine le Département Études centrales en liaison avec le constructeur) et les demandes émises par les contrôleurs des différentes spécialités, suite aux découvertes liées aux inspections effectuées, dès le premier jour de visite, par les exécutants et les contrôleurs.

Sur le plan technique, de 1946 à 1957, le seul document de référence, accessible à l'ensemble des intervenants sur avion, est le Maintenance Manuel rédigé en américain pour les avions Douglas et Lockheed, et le Manuel d'entretien, rédigé en français pour le Bréguet Br 763.

Un document appelé Fiche Analytique, nouvel et complet appui technique de référence, sera progressivement mis en service en 1958, avec prolongement au niveau de nouveaux bons d'opérations.

Le recours à l'avis des services du Département des Études Avions en service — dont les agents ont des liaisons directes avec le constructeur de l'appareil — s'effectue, chaque fois que nécessaire, à la demande des services techniques (contrôle et/ou service Études) de l'organisme opérationnel.

S'agissant de l'organisation du chantier — qui, selon le type d'appareil et la visite, peut comporter de 800 à 1300 bons d'opérations (plus de 3000 ultérieurement pour le B 747) — la planification des travaux, ou figuration sur un planning de très nombreux bons d'opérations chiffrés en heures de main-d'œuvre, exige un ordonnancement des interventions, de nature à faciliter l'enchaînement des opérations et le bon déroulement du chantier, afin de respecter un délai d'immobilisation avion le plus court possible.

Concernant la satisfaction des besoins « matières », le domaine aussi important que les précédents, envisage l'approvisionnement, le stockage et les débits contrôlés d'équipements, pièces ou produits aux coûts élevés, et implique à la fois:

*des règles d'approvisionnement et de gestion des stocks,

* des surfaces et moyens de magasinage,

* des perceptions matières, déclenchées au niveau de la chaîne par l'exécutant consommateur, puis identifiées sur un bon de perceptions matières par le préparateur de chaîne, et perçues par le compagnon au guichet du magasin

Le précieux et imposant document technique (listes, références, vues éclatées des ensembles) utilisé par tous, est le volumineux et pesant Parts Catalog, document émis et périodiquement mis à jour par le constructeur. Les fastidieuses mises à jour sont à la charge des préparateurs déjà bien occupés.

Annexe E

Mise en service des avions à réaction

Sud-aviation SE 210 Caravelle et Boeing B 707.

L'année1959, marque, pour Air France, une très importante accélération touchant l'évolution des flottes moyen-courriers et long-courriers. Alors que la flotte des L 749 Constellation ne compte plus que 15 appareils en service et doit disparaître dès décembre 1960, que 22 avions L 1049 C, G Super Constellation, 10 L 1649 A Super Starliner et 12 Bréguet 763 sont toujours en exploitation, de nouveaux appareils, équipés de propulseurs à réaction, vont, les remplacer progressivement. Ainsi,

- entre le 2 avril et le 11 décembre, neuf appareils SE 210 Caravelle, allant du F-BHRA[89] au F-BHRI, (aux noms de baptême qui vont d'Alsace à Bretagne),

- entre le 21 octobre et le 21 novembre, les trois Boeing B 707-328A, les F-BHSA, F-BHSB et F-BHSC, (châteaux de Versailles, de Chambord, et de Fontainebleau),

premiers exemplaires de ce que seront les importantes flottes SE 210 et Boeing B 707, d'Air France, sont réceptionnés et mis en service.

Le court et moyen-courrier Sud-Aviation SE 210 Caravelle.

Sud-Aviation SE 210 Caravelle est un avion de ligne biréacteur, destiné aux itinéraires courts et moyens courriers, produit entre 1958 et 1973 par la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud- Est (SNCASE), repris par Sud-Aviation, et l'Aerospatiale en 1970.

Premier biréacteur civil au monde produit en série, il présente la caractéristique, innovante pour l'époque. C'est un monoplan à aile basse droite en flèche légère, avec des moteurs placés à l'arrière du fuselage et non dans les ailes comme pour le Comet, ou dans des nacelles subalaires comme c'est le cas pour le 707 de Boeing. Conçue pour remplacer les avions à moteurs à pistons tels que le Douglas DC 6, la Caravelle peut emporter, selon les versions, de 80 à plus de 130 passagers sur une distance maximale comprise entre 1650 et 3400 km. La Caravelle est produite en plusieurs versions différentes, les premières recevant des réacteurs Avon à simple flux, du motoriste britannique Rolls-Royce Limited Des versions seront préparées spécialement pour le marché américain avec des moteurs General Electric, mais ne rencontrent pas le succès escompté. Il est de même pour les versions ultérieures, équipées de moteurs JT 8 de chez Pratt et Whitney.

Le premier prototype réalise son premier vol à Toulouse-Blagnac le 27 mai 1955 et Air France met en service le premier appareil de production, baptisé « Alsace », F-BHRA, le 6 mai 1959, suivi par la Scandinavian Air System (SAS)

Avec l'augmentation du trafic aérien dans le milieu de la décennie 1960 et lors des années1970, les compagnies se recentrent sur des avions plus gros et de nombreux appareils sont retirés du service ou transférés à des opérateurs charters. Dans les années 1980, les avions de ligne modernes rendent progressivement les Caravelle obsolètes et de nombreux exemplaires actifs sont ferraillés ou revendus en Afrique et en Amérique du Sud, où les compagnies ont rarement les moyens d'acquérir des avions récents.

Les dernières Caravelle, opérées par Air Inter, en 1990 (liaison Paris/Orly-ouest- Brest/Guipavas, que j'empruntai régulièrement) et ailleurs en Europe, seront retirées à la fin des années 1990, quelques-unes continuant à voler au Congo et en Colombie au début des années 2000, la dernière étant retirée en 2005.

[89] Le 16 avril 1959, le BHRA, reliera Dijon à Paris, en vol plané, démontrant l'exceptionnelle qualité aérodynamique d'un avion dont la finesse (rapport coefficient de portance sur coefficient de traînée), était égal à 20. Au décollage, Concorde avait une finesse de 4.

Bien que la Caravelle soit le premier jet proposé sur le marché court et moyen-courrier, et soit un avion remarquable, elle sera rattrapée et dépassée par les Douglas DC 9 et Boeing 727 américains à plus grande capacité d'emport et à rayon d'action accru. Hors, vingt exemplaires vendus à la grande compagnie américaine United Airlines, elle sera restée cantonnée aux marchés européen et africain et ne remporte pas le succès commercial mérité. Au total, la Caravelle est construite à 282 exemplaires, le dernier sortant des chaînes en 1973 ; 279 d'entre eux sont livrés aux clients, les trois autres étant des prototypes.

Le long courrier Boeing B 707.

À la fin des années 1940, ce sont deux principaux développements qui encouragent Boeing à envisager la construction d'un avion de ligne à réaction : tout d'abord, le premier vol du B-47, en décembre 1947 — un bombardier à réaction à voilure en flèche dont les réacteurs se situent dans des nacelles placées sous les ailes (disposition permettant d'améliorer les performances de l'avion et facilitant la maintenance des moteurs), ensuite, le de Havilland Comet, le premier avion de ligne à réaction au monde, vole pour la première fois en 1949. Avec une vitesse de croisière de plus de 700 km/h, il permet de réduire significativement les temps de trajet par rapport aux avions à hélices en service à l'époque.

La construction d'un jet commercial est annoncée par Boeing dès le 30 août 1952, afin de répondre aux besoins de l'aéronautique à cette époque en pleine expansion. Le projet a pour but de concevoir un avion à réaction doté d'une autonomie lui permettant d'effectuer des vols transcontinentaux. Boeing décide que les avions commerciaux à réaction portent des numéros dans les 700, le premier devant être le 707. Toutefois, pour tromper la concurrence, le prototype est nommé 367-80. Le Boeing 367-80 est achevé après deux ans de développement pour un coût total de seize millions de dollars (environ 143 millions en 2017) ; construit à l'usine Boeing de Renton, près de Seattle, il est présenté officiellement le 14 mai 1954. L'appareil dispose d'une voilure en flèche et est motorisé par quatre turboréacteurs situés dans des nacelles sous les ailes. Le fuselage mesure 3,35m de large et peut accueillir des rangées de cinq sièges de front. Le Dash 80, de son surnom, effectue avec succès son premier vol, le 15 juillet, jour du 38e anniversaire de Boeing. Cependant, le doute s'installe rapidement sur ce projet, qui avait été très coûteux pour le constructeur. La première commande officielle n'arrive qu'en octobre 1955, lorsque la Pan Am signe un contrat pour 20 appareils. Pour près de 90 % le 707 est issu de développements militaires, les apports les plus importants venant du programme KC-135 dont le 707 deviendra une réplique commerciale presque équivalente.

Cet appareil a également beaucoup bénéficié de la participation de Boeing au développement des bombardiers B 47 et B 52.

Le 707 a aussi défini de nombreuses particularités présentes sur d'autres familles d'appareils du constructeur américain. Ainsi, le diamètre de son fuselage sera repris sur les modèles ultérieurs B 727, B 737 et B 757. Les versions 707-320 et 707-420 sont les premières à apporter des améliorations visibles au 707-120 originel. Tout d'abord elles sont dotées d'ailes allongées et surtout leur capacité en carburant a été revue à la hausse afin d'effectuer les liaisons transocéaniques sans escales. Le -320 s'équipa de moteurs JT4A -4, tandis que le -320-B, de turboréacteurs JT3D. Bien qu'utilisant les mêmes moteurs que le -320-B, le -320-C se différencia en admettant une porte cargo afin de pouvoir se convertir en appareil de fret. Enfin, la version -420, produite à l'origine pour BOAC, était propulsée par des moteurs Rolls Royce RB 80 Conway. Le 707-320 fut construit à 580 exemplaires, le 707-420 à 37 exemplaires.

La flotte B707 Air France se composa de 22 B-328A, de 8 B-328B et de 11 B-328C dont 4 cargos (Pélican). Le premier appareil fut livré à Air France le 21 octobre 1959 et la dernière livraison eut lieu le 11 décembre 1967.

Annexe F

L'avion supersonique Concorde.

En 1961, au salon du Bourget, Sud Aviation dévoile un projet d'avion supersonique qui en mai 1962 devient, en coopération avec *Aerospace* un projet franco-britannique et prend le nom de Concorde. Cinq ans plus tard, le premier prototype sort des ateliers de Toulouse. Ente temps, il a fallu résoudre les très nombreux problèmes d'une coopération bilatérale pas aisée et les innombrables difficultés techniques d'un avion aux caractéristiques révolutionnaires.

Aile delta ou plus exactement gothique (formant un plan en ogive), peu porteuse au décollage, d'où un angle d'incidence élevé impliquant un nez et une visière mobiles pour visibilité au décollage. Fuselage et voilure en alliage d'aluminium AU2GN de façon à résister à l'échauffement cinétique pouvant atteindre autour de 130°C sur le nez de l'appareil et de l'ordre de 100°C sur le bord d'attaque des ailes. Quatre turboréacteurs Olympus 593 (fabriqués par Bristol Siddeley ensuite par Rolls-Royce), de poussée unitaire égale à 69 kN — simple flux, double corps, avec un système de post-combustion (utilisé au décollage et pour passer le mur du son) — réunis deux à deux. Entrées d'air de section variable à régulation électrique conçue par British Aircraft. Tuyère d'éjection étudiée et réalisée par la SNECMA. Trois systèmes hydrauliques. Absence d'APU (générateur auxiliaire de puissance), situation impliquant d'avoir en escale un groupe électrique et un groupe à air. Roues gonflées à l'azote pour limiter leur échauffement.

Poids maximum au décollage de 165 tonnes avec 120.000 litres de carburant et un maximum de 100 passagers. Vitesse de croisière de 2145 km/h (Mach 2,02), Vitesse maxi de 2369 km/h (Mach 2,23). Autonomie de 6200 km.

En octobre 1972, le nombre d'options et d'engagements d'achat concernant Concorde est de 76, mais à partir de 1973, alors que les États-Unis viennent de renoncer à développer leur propre appareil, les clients se désistent l'un après l'autre. A l'exception d'Air France et de British Airways dont les compagnies se partagerons les 14 exemplaires. Le programme aura largement débordé du calendrier et du devis d'origine (le montant prévu de 35 milliards de francs est passé à 75 milliards). Dans ces conditions, le prix unitaire de vente à Air France est trois fois plus élevé que le prix d'un B 747. En 1978, le coût d'entretien d'un Concorde est 9 fois plus élevé que celui d'un Boeing B 707 qui transporte plus de deux fois de passagers. En résumé, cela revient à dire que cette réussite technique indéniable, trois fois plus cher à l'achat qu'un B 747, plus gros consommateur de carburant par passager/km que tous les autres avions et dix-huit fois plus coûteux qu'un B 707 à l'entretien, marque pour le contribuable un très coûteux retour à l'élitisme au moment où les comportements poussent les compagnies vers le transport de masse. En 1983 sous l'effet du nouveau « choc pétrolier », Air France réduira son exploitation à la seule desserte Paris-New York.

Le 25 juillet 2000, le F-BTSC (vol AF 4590) s'écrase sur la ville de Gonesse, une minute après son décollage de Roissy, entraînant la mort de cent passagers, de neuf membres d'équipage et de quatre personnes se trouvant dans un hôtel (cf annexe G).

Le dernier vol commercial de Concorde effectué par le F-BVFC, a eu lieu le 27 juin 2003.

Annexe G

Crash Concorde. Vol A.F 4950 du 25 juillet 2000.

Article de Sécurité aérienne (Amine Mécifi, Polytechnique Lausanne)

Le F-BTSC était l'un des avions les plus photographiés d'Air France. Fleuron de l'aviation européenne, ce Concorde était exploité pour des raisons d'image. La rentabilité, elle, n'était plus au rendez-vous depuis longtemps déjà. Cet avion extraordinaire a été conçu à une époque où l'homme allait sur la lune et où tous les rêves étaient permis.

Le Concorde avait une capacité de seulement 100 passagers mais consommait deux fois plus de carburant qu'un Boeing 747 qui pouvait en emporter plus de 500. Son rayon d'action et ses contraintes de vol le rendaient peu flexible. Malgré tout, il pouvait voler à plus de deux fois la vitesse du son (Mach 2.02) et volait presque deux fois plus haut que les avions de ligne classique. Les heureux privilégiés à son bord pouvaient voir le ciel bleu s'obscurcir comme le voient les astronautes durant la première phase de leur envol.

C'est une journée estivale comme les autres qui commence ce 25 juillet 2000. À mi-journée, la température est de l'ordre de 19° et la visibilité est limitée par la brume et la pollution de la région parisienne.

Un vol particulier se prépare. Tous les vols du Concorde étaient particuliers. Un opérateur allemand, Deilmann Kreutzfahrten, a affrété spécialement ce vol pour des passagers qui réalisent de voyage de leur vie. Ils doivent se rendre à New York où attendent des navires de luxe sur le point de partir pour des croisières inoubliables. Deilmann, agence de luxe, possède de magnifiques navires dont le trois-mâts en bois, un vrai palace flottant, le « Lili Marleen ».

À 16 heures locales, les portes du Concorde se sont refermées et le pilote demande à la tour de contrôle de lui assigner la piste 26R pour un départ imminent. Les contrôleurs ont l'habitude de réserver un traitement très particulier pour cet avion pas comme les autres. Souvent, c'était même un casse-tête pour eux que de l'intégrer dans le flot des autres appareils. Le Concorde était plus rapide et plus puissant que n'importe quel avion qu'on pouvait rencontrer aux abords d'un aéroport civil. Quelques minutes plus tard, le contrôleur autorise le Concorde à mettre en route et à rouler vers la piste 26R. En pratique, il est programmé pour être le second à décoller juste après un vieux DC-10e de Continental Airlines en route pour les USA également.

À 16 heures 34, le contrôleur Sol autorise l'avion à circuler via la voie Roméo afin d'arriver en tout début de piste. L'appareil commence à se déplacer gracieusement. À ce moment, le Concorde pèse 186.9 tonnes dont… 95 tonnes de carburant ! Plus de la moitié du poids total. Ce kérosène — du Jet A1 en fait — est réparti dans 13 réservoirs. C'est le mécanicien de bord, l'OMN, qui se charge de répartir le liquide pour assurer l'équilibre de l'aéronef durant toutes les phases du vol en jouant avec pas moins de 46 pompes. Dans l'appareil, se trouve 109 personnes. L'équipage de 3 hommes — Pilote Commandant de bord, second pilote, Officier Mécanicien Navigant — a pris place dans le minuscule cockpit.

Le Concorde a été créé avant l'ère du tout électronique. Même s'il a bénéficié de certaines améliorations en cours de sa vie, ses instruments n'en demeurent pas moins traditionnels. On est très loin du cockpit tout informatisé de l'Airbus A340-400 ou du Boeing 737-800.

Le moindre espace du cockpit est occupé par des cadrans, voyants lumineux ou boutons de toutes les formes. La personne la plus expérimentée à bord était de loin le copilote. À 50 ans, il totalisait plus de 10000 heures de vol dont 2700 sur Concorde. Assis à sa gauche, le commandant de bord, 54 ans, avait 13500 heures de vol dont 327 sur Concorde. Il n'avait fait que 33 heures en tant que

copilote sur ce type d'avion. Comment devenait- on commandant de bord du Concorde chez Air France ? La question fâche, mais mérite d'être posée.

L'OMN, dit encore mécanicien de bord, était toujours de mise dans les avions conçus dans les années soixante. Il avait un rôle essentiel à la conduite du vol. Il s'occupait des moteurs, surveillait la consommation de carburant, le niveau de vibrations… etc. On trouvait des OMN dans les premiers 747, dans les DC-10 et même dans les 727. L'arrivée de l'informatique dans les cockpits avait sonné le glas de ce métier. De nos jours, les plus gros avions de transport ne sont pilotés que par deux personnes.

En cabine, il y avait 100 passagers, soit la capacité maximale de cet avion. Les places les plus en avant avaient un côté « honorifique » mais les places tout en arrière, comme la 28A, étaient préférées par les amateurs d'avions parce qu'elles permettaient de voir les moteurs et de mieux sentir les accélérations. Le chef de cabine était une femme, elle avait 36 ans. Sous ses ordres et au service de la sécurité des passagers, il y avait 3 femmes et 2 hommes. L'hôtesse la plus jeune avait 27 ans et la plus âgée 49.

Après avoir consommé 800 kg de carburant, l'avion s'aligne enfin en bout de piste. C'est le commandant de bord qui va faire le décollage. Il sera assisté par le copilote et qui est assis à sa droite et par l'OMN qui est installé entre les deux, mais bien en retrait. Le décollage d'un avion de ligne est toujours un moment stressant, mais les tâches sont précisément réparties entre les intervenants. De plus, tous les problèmes prévisibles sont envisagés et les solutions prêtes à l'emploi déjà présentes dans la mémoire de l'équipage.

Le DC10 de Continental s'envole puis, rapidement, vire pour dégager l'axe de piste 26 R. A 16 heures 42, le Concorde reçoit l'autorisation de décoller. Le contrôleur observe l'avion prendre son élan. Il le prend vite son élan le supersonique ! 23 secondes plus tard, le copilote annonce le passage des 100 nœuds, soit plus de 185 Km/h. Neuf secondes plus tard, il annonce V1, soit 150 nœuds ou 280 Km/h et l'avion continue à accélérer. V1 est la vitesse de non-retour. A partir de cette vitesse, l'avion ne peut plus s'arrêter avant la fin de la piste et doit donc continuer son envol s'il rencontre n'importe quel problème.

Le contrôleur, lui, est pétrifié par ce qu'il voit. Derrière l'appareil, qui est encore sur la piste, il y a des flammes. Il s'agit d'une torche qui est une fois et demie plus longue que l'avion. L'avion fait 62 mètres. On ne parle pas à un pilote qui décolle, mais là, le contrôleur fait une exception. Il appelle le Concorde. Plusieurs fois il va appeler l'équipage qui accuse réception de ses messages. Mais l'information arrive trop tard, l'avion a déjà dépassé V1 et n'a plus assez de distance pour freiner. Seule solution, continuer.

La flamme brûle la piste sur une largeur de 7 mètres. Même l'herbe environnante est détruite. L'avion sort progressivement de l'axe. Il finit même par quitter la piste et accélérer dans le talus. Enfin, il commence à se cabrer et décolle. Il monte péniblement puis survole la zone de fret en bout de piste puis la route nationale 17.

Dans le cockpit, il n'y a pas de panique. Au début, l'équipage a l'impression d'avoir perdu un moteur. Comme l'appareil en a 4, ceci n'est pas fait pour menacer l'avion. Immédiatement la décision de se poser est prise.

Le contrôleur suggère un retour sur Charles De Gaulle, mais le copilote répond « Le Bourget ! Le Bourget ! ». Conscient de l'urgence, l'équipage décide de continuer tout droit et de poser sur l'aérodrome le plus facile d'accès, le terrain militaire du Bourget.

Le système d'extinction du réacteur numéro 2 est percuté. L'alarme incendie s'éteint un instant, puis reprend, les problèmes ne sont pas finis.

Le commandant de bord sent l'avion s'enfoncer, aller vers le sol. Il tire progressivement sur le manche pour éviter de perdre de la hauteur. L'avion se cabre de plus en plus, mais ne monte pas. Il perd de la vitesse. Une seule personne dans le cockpit est consciente de la dégradation de la situation : le copilote. Il crie par cinq fois en quelques secondes : « le badin ! le badin ! le badin ! ». Le badin est l'autre nom pour l'indicateur de vitesse. Il veut tout simplement rendre attentif le commandant de bord au fait que ses choix de pilotages sont en train de faire perdre progressivement de la vitesse à l'avion.

Une perte de vitesse signifie forcément le décrochage et le départ en chute incontrôlée. A son tour, le commandant de bord n'avait pas beaucoup d'options. La puissance pour se maintenir en vol étant insuffisante, il avait soit la possibilité de perdre de la vitesse et s'écraser quelques secondes plus tard, soit laisser l'avion partir vers le sol en vol contrôlé et poser n'importe où, n'importe comment.

Le Concorde est à environ 60 mètres de hauteur, à la verticale de Gonesse, quand il décroche. A ce moment, les réacteurs droits, encore en marche, le déstabilisent fortement. L'avion s'incline sur la gauche. Il arrive pratiquement sur la tranche, c'est-à-dire 90° degrés et continue sa rotation. Le maximum mesuré était de plus de 108 degrés. Il est probable que l'appareil toucha le sol presque sur le dos.

Le contrôleur, du haut de sa tour, voit se former un champignon de feu et de fumée. Il sera décrit plus tard par un pilote de ligne américain, témoin de la scène, comme s'il avait résulté de l'explosion d'une « mini bombe atomique ».

Sur les lieux du crash, se trouvent deux hôtels. Le Relais Bleu et La Patte d'Oie de Gonesse. Cette dernière auberge de 40 chambres est faite en bois. Immédiatement, elle va s'embraser. Quatre occupants viendront se rajouter au bilan initial qui était de 109 personnes.

Les pompiers de Gonesse sont dans leur caserne à 600 mètres des lieux quand ils entendent le bruit assourdissant des moteurs suivi par des explosions. Du toit de la caserne, un ouvrier assiste à la scène et court prévenir les pompiers qui se préparaient déjà. A leur arrivée sur scène, ils tombent sur un front de flammes de 70 mètres de large et de 30 mètres de haut. Les dizaines de tonnes de fuel répandu embrasent une surface estimée à plus de 3'000 mètres carrés. Des témoins sont sur la scène. Certains sont choqués et d'autres en proie à des crises d'hystérie. Les pompiers transmettent leur demande de renfort. Leurs moyens ne leur permettent pas d'intervenir sur l'avion. De toute façon, il n'y a plus rien à faire. Ils dirigent leurs lances sur l'hôtel « Le Relais Bleu » dont les enseignes commencent à fondre sous le rayonnement infernal.

Un poste médical avancé est établi dans l'auberge restée debout alors que des véhicules d'intervention affluent de tous les côtés. Des dizaines d'ambulances et de véhicules d'extinction arrivent sur place. Certains viennent de Charles de Gaulle ou du Bourget, d'autres des communes avoisinantes.

A l'aéroport, il y a un moment de flottement. Le contrôleur aérien qui parlait au Concorde reprend les choses en main. Une minute après le crash, ce message est entendu sur la fréquence :

« Pour tous les avions à l'écoute je vous rappelle [dans] un instant on va reprendre nos esprits et on va reprendre les décollages… »

Avant d'envoyer des avions sur la 26R, le contrôleur aérien demande à un véhicule, Flyco 9, d'aller vérifier l'état de celle-ci. Le rapport de l'employé des Aéroports de Paris fait état d'une piste couverte de pièces d'avion en feu et d'une grande surface recouverte de suie noire.

Les enquêteurs du BEA, les gendarmes et plusieurs magistrats arrivent rapidement sur les lieux. Une foule de curieux et de journalistes envahit les lieux également.

Tout le long de sa trajectoire d'envol, l'avion a perdu des pièces. On trouve des trappes, des morceaux du réservoir, des robinets et même le feu anticollision rouge qui se trouve au bout arrière de l'avion. Elles seront toutes ramassées après avoir été photographiées, répertoriées puis repérées sur un plan.

Sur la scène même du crash, les débris sont répartis de façon très particulière. Les roues sont éparpillées sur toute la zone. L'une d'elles est enterrée. Les roues ont une capacité de rebondir surtout que l'avion s'est écrasé avec le train d'atterrissage sorti. Par contre, le reste de l'avion a été coupé en deux parties, semble-t-il, par un transformateur en béton. En effet, pas loin des auberges, il y a un transformateur électrique abrité dans une construction de la taille d'une maisonnette.

Contre le mur en béton, on trouvera le cockpit et le train d'atterrissage avant. Plus loin, se trouve la cabine presque en un seul morceau. Cette partie va brûler pendant trois heures. Le cockpit est fortement endommagé par l'impact, mais se trouvera loin des flammes. Les enquêteurs pourront même lire la position dans laquelle sont restée figées certaines aiguilles.

La vitesse horizontale de l'avion au moment du choc était très faible, presque nulle dit le rapport du BEA. Par contre, la vitesse verticale était très forte à cause de chute presque libre d'une hauteur de 60 mètres. L'accident, puis les flammes qui ont suivi, n'offraient aucune chance de survie.

Alors que les pompiers se battaient avec les flammes, la police faisait tout pour préserver la circulation sur la route nationale 17. Il était vital de garder cette route afin que les secours puissent arriver et repartir facilement du lieu du sinistre. La Croix Rouge vient renforcer le dispositif et le Premier Ministre, Jospin à l'époque, se rend sur les lieux avec le ministre des transports.

Les boîtes noires sont retrouvées vers dix heures du soir, juste après l'extinction de l'incendie. Toute la nuit, un cortège d'ambulance transporte les corps vers l'Institut Médico-légal de Paris. Au matin du 26 juillet, presque la moitié des corps sont déjà levés. Le 27, les deux derniers corps sont retrouvés, le bilan définitif de 113 morts établi et les pompiers commencent à découper l'épave et sécuriser le site.

Même si elle devient chaotique par la suite, l'enquête avance très vite au début. De tous les débris retrouvés sur la piste, trois pièces vont particulièrement parler. On trouve tout d'abord un morceau de métal plié n'appartenant pas au Concorde. Ce morceau a été supposé venir de l'avion qui l'a précédé, le DC 10 de Continental.

On trouve également un morceau du pneu du Concorde. Cette bande de roulement large de 33 cm faisait 1 mètre de long pour un poids de 4 kilogrammes. Enfin, dernier acteur de ce drame, un déflecteur en matériau composite se trouvant juste devant la roue a été retrouvé sur la piste.

Le scénario est rapidement établi. Alors que le Concorde accélérait pour le décollage, une roue du train d'atterrissage gauche passe sur un bout de métal et explose. Ces roues sont soumises à d'énormes forces d'expansion lors de l'accélération et au moindre choc imprévu, elles peuvent céder. Quelques centimètres devant la roue, se trouve un déflecteur qui a été immédiatement arraché par les morceaux de pneu et projeté comme un obus contre la partie basse de l'aile qui se déchire laissant passer des cataractes de carburant. Ce carburant passe dans le flux d'air chaud des réacteurs un et deux et prend feu.

On retrouvera également une pièce de 30 x 30 cm provenant du réservoir numéro 5 de l'avion.

Le plus terrible, est que crash était prévisible et, que bien des signes annonciateurs n'ont pas été correctement intégrés. Par six fois une roue de Concorde avait éclaté et par six fois elle avait projeté des morceaux du déflecteur ou d'autres pièces, comme des boulons, sur l'avion. Dans chaque cas, au moins l'un des réservoirs a été éventré. Il aurait juste fallu que le feu y prenne pour reproduire la catastrophe de juillet 2000. Le premier de ces incidents a eu lieu à Washington en 1979 et le sixième et avant dernier à Londres en 1993. En 1995, un bulletin de service, optionnel, est émis

concernant le déflecteur. Il doit être équipé d'une âme de renfort sous forme de câble en métal qui retiendrait les morceaux du déflecteur en cas d'éclatement d'un pneu. Comme la recommandation est optionnelle, Air France ne va pas l'adopter. Ceci conduira fatalement au crash de Gonesse.

A Paris, les employés de l'aéroport inspectent visuellement la piste trois fois par jour. Les règles internationales préconisent au moins deux contrôles quotidiens. Par contre, entre deux contrôles, plusieurs centaines d'avions peuvent arriver ou décoller. C'est dire que le problème de pièces traînant sur les pistes n'est pas encore résolu.

Le BEA eut beaucoup de mal à trouver la sérénité nécessaire à réaliser son enquête. Des tensions et des concurrences déloyales apparurent entre les différentes administrations. Les experts judiciaires ont même incité des experts privés à mener des contres expertises dans le seul but de discréditer les travaux et les recherches du BEA. Dans ce genre de drames, le jeu devient vite passionnel.

Enfin, personne ne contredira le BEA quand il déclarera que la destruction d'un pneu lors de la phase de décollage n'est pas un événement improbable sur Concorde et comme cet événement peut conduire à la perte totale de l'avion, il était urgent de suspendre le certificat de navigabilité de l'appareil. Cette recommandation fut suivie des autorités Françaises et Britanniques, soit les deux pays exploitant encore le Concorde.

On ne peut pas s'empêcher par ailleurs de critiquer un choix technique dans la construction même du Concorde. Alors que les réacteurs des avions de lignes sont toujours éloignés les uns des autres, ceux du supersonique étaient liés deux à deux. Plus de dix ans avant ce crash, une revue scientifique française expliquait humblement que si un réacteur explosait ou subissait une ingestion quelconque ou prenait feu, le réacteur adjacent avait toutes les chances de subir la même chose. Ce choix de coller les deux réacteurs, était gouverné par la volonté de réduire la traînée le plus possible. S'ils avaient été séparés, ça aurait impliqué une nacelle par moteur et l'avion aurait peut-être volé à seulement mach 1.90. Ce qui n'est pas tout à fait deux fois la vitesse du son.

Un sentiment bizarre demeure reste quelques années après ce drame. En France, les médias et le public se sont plus intéressés au sort de l'avion qui portait si haut les couleurs de leur pays, qu'aux passagers et membres d'équipage qui l’occupaient au moment où du crash sur Gonesse.

* * *

Annexe H

Montaudran : Latécoère, Bréguet, l'Aéropostale, et les ateliers d'Air France.

Pour rédiger cette annexe, j'ai puisé aux ouvrages suivants :

Latécoère : Emmanuel Chadeau,. Éd Olivier Orban 1990.
Montaudran : de Latécoère à Air France. Gérard Rey, Éd Loubatières, 2003.
Montaudran : 1934… 2004, Pierre Grenier. Médous, 2003.
Montaudran : Dans les ateliers des pionniers, Maurice Berlan. Éd Loubatières 2006.

Situé au sud-est de Toulouse (quartier de Montaudran), l'aérodrome de Toulouse-Montaudran, créé en 1917 par Pierre-Georges Latécoère, année où Latécoère se voit octroyer par le ministre de l'armement Louis Loucheur, un marché de fabrication de 1000 avions biplaces d'observation Salmson 2A2. Durant trois ans, d'octobre 1917 à septembre 1920, Latécoère sera assisté de l'ingénieur Émile Dewoitine, concepteur de l'avion métallique substitué aux biplans en bois ; Dewoitine, dont Air France, à la libération utilisait 30 exemplaires du D 338.

Dès 1918, la création des Lignes Latécoère, devait permettre en 1927, le démarrage puis l'essor de l'aéropostale, avec les pionniers défrichant les vols postaux vers l'Afrique (Casablanca, Saint-Louis du Sénégal, Dakar), puis vers l'Amérique du Sud (Rio de Janeiro, Buenos Aires, Santiago du Chili).

Mais, le futur « maître » de Montaudran — né à Montreuil-sous-Bois en 1891, d'un père auvergnat et d'une mère lorraine, qui a étudié à l'École d'horlogerie et à l'École française des travaux publics, caporal blessé le 2 avril 1916 et muté à l'école de pilotage d'Avord (Cher), qui se retrouve pilote de chasse sur Breguet, ensuite embauché comme pilote par Latécoère en juillet 1919 défriche la ligne Toulouse-Casablanca, devient chef de base à Malaga, puis, à la demande de Latécoère, accepte de s'installer à Montaudran pour diriger l'ensemble de l'exploitation et commencer une légende — sera Didier Daurat, un chef admiré par beaucoup, craint par tous et haï par certains.

Et ce sera par le récit de ces hommes de toutes origines, de toutes professions, des plus prestigieux pilotes ou mécaniciens tels Guillaumet, Mermoz, Gourp, Érable, Lécrivain, Reine, Saint-Exupéry, Dabry, Arin, comme dans les témoignages de Jayet, Rolland, Colin, Bellignon, Cassagne, Vedel, Chouteau, Pomarède, Dufour, Stradellaz, Frachengue mais aussi les professionnels au sol, et tous les « obscurs » la plupart oubliés, dont Mermoz, parlant de La Ligne déclarera : « sans eux, elle n'eut jamais existé », qu'on prend conscience l'œuvre accomplie.

Dès l'automne 1921, le courrier du Maroc devient quotidien. Le 6 mai 1923, en Breguet 14, via Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros et port-Étienne, la liaison Casablanca-Dakar est effectuée. Dès janvier 1925, une mission de défrichement s'embarque pour le Brésil avec trois Breguet 14, trois moteurs et de nombreuses pièces de rechange.

À partir de 1927, sur Toulouse-Casablanca, le service est assuré par des Laté 25, Casablanca-Dakar par des Laté 26-6, Natal Buenos-Aires par des Laté 25 puis 28. Les Laté 26 font le trajet Buenos-Aires-Mendoza et les Potez 25, la traversée des Andes

En 1925, à l'apogée de sa puissance, l'Aéropostale détient au total 8 hydrobases, 159 avions, 17 hydravions, et emploie 1500 personnes.

Le 10 mai 1930, le courrier est cent pour cent aérien entre Toulouse et Santiago du Chili.

Mais à la suite de la crise de 1929, et aux difficultés financières de la société, la liquidation de l'Aéropostale est prononcée le 31 mars 1931, et il s'en faut de peu que Montaudran disparaisse.

Le ministre de l'air, Denain, décide de confier la gestion de liquidation à Raoul Dautry. L'opération doit durer deux mois. En fait, ce n'est qu'en début 1933, par décision gouvernementales que toutes les lignes françaises sont groupées en un seul réseau et que la prise en gestion de l'ensemble par la société nationale est prévue pour le 1er septembre 1933.

La création de la société Air France est prononcée le 30 août 1933. Le 25 septembre de la même année est constitué le Syndicat du Personnel Air France. Combats sociaux, front populaire, accords Matignon, guerre civile et fin d'une république en Espagne (Gaston Vedel est chef d'escale à Barcelone et le personnel d'Air France en escale ibérique sera interdit par Franco dès le 13 juillet 1939), sont autant d'événements majeurs.

Le 17 décembre 1935, aux Etats-Unis, propulsé par deux moteurs Wright, une fabuleuse machine, sortie des usines Douglas, capable de 21 sièges standards, et nommée DC 3, équipé de deux moteurs Pratt et Whitney de 1200 CV, fait son premier vol à Santa Monica, et atteint 340 km/h. Les DC3 d'Air France, de la Postale, d'Air Algérie, d'Air Inter, de Royal Air Maroc et d'autres compagnies, seront révisés par les équipes de Montaudran dès 1948.

En 1936, le trafic commercial de la Ligne s'effectue exclusivement à Francazal. Incertitudes sur le devenir de Montaudran (déplacement envisagé des activités sur le terrain de Blagnac) naissent. C'est en 1936, sous l'impulsion de M. Le Bras, chef du personnel, aidé de M. Chevalier, qu'est créée l'école d'apprentissage d'Air France — d'où sortiront les Gérard Rey, Pierre Grenier et Joseph Larrieu, Roger Salut, que j'aurais le plaisir de connaître — et, peu après Air France va créer, deux autre écoles (Marignane et le Bourget) avant de transférer, en 1947, toute sa formation, à Vilgénis, près de Massy-Palaiseau.

Durant la guerre, Montaudran, en zone inoccupée jusqu'en 1942, vivra à mi-chemin entre collaboration et résistance. De septembre 1949 à août 1943, le complexe de Montaudran est placé par le directeur général d'Air France, le général Pujo (membre du gouvernement de Vichy), sous la direction de M. Vivier. Le 23 juillet 1941, la Légion française enquête sur le personnel d'Air France et la CGT.

Dans la nuit du 5 au 6 avril 1944, le bombardement, par des avions anglais (Lancaster qui sera abattu par la DCA allemande), des usines Breguet, qui fera six victimes, n'épargne pas les installations d'Air France qui lui sont contiguës. Toulouse est libéré le 19 août 1944.

Parmi les résistants, il convient de saluer, un ancien apprenti — qui sera chef du magasin central quand je prendrai mon commandement à Montaudran en 1978 — Roger Salut qui, membre des Forces Unies des Jeunesses Patriotiques, de la CGT, fit également partie du Comité de Libération de la ville de Toulouse.

Dès la libération, Air France s'engage à exploiter les lignes postales de nuit que l'administration des Postes juge nécessaires. Cette transaction conduit à la création, au Bourget, du Centre d'Exploitation Postal Métropolitain, sous le commandement de Didier Daurat. La reprise du service aura lieu le 26 octobre 1945, avec le trimoteur allemand JU 52, sur la liaison Paris-Toulouse-Pau.

Montaudran redémarre lentement tandis que les événements syndicaux et politiques se multiplient, dont la création des comités d'entreprise.

Dès 1948, la France connaît un climat social dégradé, qui, au niveau Air France, va aboutir aux grèves de 1950, et à Orly au lock-out déclenché par le directeur général Henri Ziegler, lequel fidèle à son programme de regroupement des activités, veut supprimer les centres de Marignane, et ceux

de Montaudran et du Bourget. Le 20 février 1950, Henri Ziegler vient à Montaudran et annonce 150 licenciements.

Le 27 septembre 1951, Claude Gonin, chef de centre, quitte Air France et Montaudran. Monsieur Rolland le remplace à la tête d'un centre qui entre en survie. De 950 agents en 1948, l'effectif est tombé à 550 agents. Mais le parlementarisme local, fera reculer le projet Ziegler et, pendant les années suivantes, survivre Montaudran.

À l'aube de l'année 1956, la piste d'envol, seulement renforcée, depuis 1946, par des plaques d'acier perforées, l'absence de radioguidage et de repères lumineux au sol, l'urbanisation de la ville (côté ouest un immeuble de 15 étages, côté est un dépôt carburant), des hangars exigus et surtout trop bas, handicapent Montaudran.

Durant la période où Jaques Scherer est directeur du matériel, le centre — considéré, en haut-lieu, comme une verrue éloignée de Paris, doté d'un personnel un peu rebelle, générateur de conflits sociaux, mais a contrario disposant d'une main-d'œuvre compétente — bénéficiera des charges de travail diverses déversées d'Orly, sur les moteurs et avions des flottes des Junkers, Caudron, Goéland, puis de la révision des DC 3 et DC 4 (première grande visite le 16 août 1955).

Dès 1955, la piste d'envol, passe de 850m à 1850m et reçoit un revêtement définitif en dur. De nouveaux hangars et des ateliers annexes ; moteur, chaudronnerie, accessoires, équipements vont suivre au même rythme. Les marchés de cet immense chantier conduits par le directeur du centre, ont préalablement reçus l'approbation de Joseph Ross, président d'Air France. Dans les faits, le site rentre alors dans le complexe industriel de la compagnie nationale. Cette situation nouvelle va ouvrir les portes de Montaudran à des travaux de grand entretien, de révisions d'équipements, et à d'exécution d'importants chantiers de modifications sur les successifs types d'appareils utilisés par la compagnie.

En 1959, la direction du centre est confiée à Jean Cazeneuve, ingénieur E.N.S.A, socialiste et syndicaliste cadres-CGC, qui conservera ce poste jusqu'en 1973.

Sous ses ordres, en qualité de sous-directeur chargé de la production, se succéderont Amédée Jayet, Pierre Larvoire et Georges Prévost, dont je prendrai le poste, en 1978.

Cet homme dynamique, déterminé et bénéficiant d'appuis politiques va fortement contribuer au développement du centre et décidera, en 1964, d'un nouvel allongement de la piste (200 m) permettant de recevoir la Caravelle. Cet allongement — réalisé discrètement, sur le budget des Aménagements fonctionnels du centre, et non sous forme d'investissement dont le projet aurait été bloqué par la direction du matériel — provoquera le très fort mécontentement de monsieur Picassette, directeur ayant succédé à Jacques Scherer.

Dans la continuité est construit un nouvel hangar, appelé chaîne IV destiné aux flottes attendues.

En juillet 1960, la charge de grand entretien des Constellation L 749 est confiée au centre.

Le 28 avril 1961, c'est le premier Breguet 753 dit « deux-ponts », qui arrive en visite à Montaudran.

En mai 1962, le grand entretien du super Constellation L 1049, est transféré à Toulouse. Robert Picard, chef d'atelier du département grand entretien d'Orly est nommé chef de la subdivision avions du centre. Seront également effectuées par Montaudran, les modifications (découpe fuselage, installation d'une grande porte, renforcement du plancher) transformant certains L 1049 passagers en avions cargos destinés au transport d'une charge « tout fret ».

Le 30 décembre 1966, a lieu la première intervention de grand entretien sur la Caravelle dont le programme nécessitera ultérieurement deux chaînes, confortant ainsi le plan de charges du centre.

En 1968, au moment où se déclenche la révolte étudiante, le centre emploie 900 personnes dont 150 intérimaires. Le 20 mai, une grève illimitée, avec occupation d'usine, est décrétée par l'intersyndicale, et le 9 juin, après les accords de Grenelle, la CGT appelle à la reprise du travail.

En 1973, un nouvel hangar, baptisé chaîne V, destiné à revoir le grand entretien des appareils Boeing B 707, puis B 727, est construit à l'extrémité nord de la propriété. La campagne 1973/1974 démarre avec comme chef de centre Émile Lucas. Progressivement, les effectifs de Montaudran passent alors de 800 personnes à 700 personnes.

Été 1976, Éric Tréziol succède à Émile Lucas. Dès 1977, en remplacement des travaux disparus, des moteurs à pistons, le transfert de la charge de révision des turbopropulseurs Dart de Rolls Royce équipant les Fokker de la Postale — charge effectuée précédemment par le centre de révision de Courbevoie et transférée au centre industriel de Roissy en 1974 — est envisagé. Il sera réalisé en 1978, avec le concours d'Yvon Bastard et de Pierre Bacconnier.

Été 1978, Pierre Manigault remplace Georges Prévost comme Adjoint chargé de la production. C'est à cette époque que l'ensemble des fabrications des meubles de cabine avions, dont l'important volume lié à l'équipement des B 747, sera confié au centre de Montaudran.

Été 1981, Gilles Decroix succède à Éric Tréziol comme chef de centre.

Pierre Manigault sera son Adjoint production et chef de centre intérimaire jusqu'en mars 1983. Les grandes visites des appareils B 707 et B 727, mais aussi les Fokker de la Postale, les DC 3 de l'armée sénégalaise, les moteurs Dart et les fabrications de tous les meubles d'aménagement commercial de toutes les flottes, sont traitées par Montaudran

Septembre 1992, l' A 320 démarre une nouvelle chaîne d'entretien.

Les années quatre-vingt-dix, le centre se consacre aux révisions des B 737 et des A 320, mais un grand projet se dessine pour Airbus qui étudie la création d'un grand complexe situé à l'ouest de l'aéroport de Blagnac

Air France achète alors un vaste terrain ayant un accès aux pistes d'envol, se propose d'y construire des hangars adaptés et de donner un nouveau souffle à l'entretien, en délocalisant Montaudran dont la piste et le cône d'envol et la proximité de l'agglomération posent plusieurs importants problèmes.

Ainsi va naître le pôle toulousain Aéroconstellation.

* * *

Le jeudi 18 décembre 2003, sur le terrain de Montaudran souffle l'Autan dit le noir, ce vent qui vient du sud-est et qui a mauvaise réputation, quant à 15 h 30, l'Airbus A 320 s'élance pour un dernier envol sur cette piste, une grande tristesse se lit sur tous les visages présents. Un ancien évoque alors ce premier vol du jour de Noël 1918 ou germait dans la tête d'un nommé Latécoère, l'idée inconcevable d'une ligne aérienne vers des pays lointains. Et les têtes se penchent à l'évocation des héros disparus….

Et, alors que le soir tombe sur Montaudran, certains songent à ce soir du 7 décembre 1926, quant au large de la ville de Dakar, elle aussi plongée dans l'obscurité, sombrait l'hydravion La Croix du Sud qui entraînait dans un dernier sommeil Jean Mermoz et son équipage.

* * *

Annexe I

Biographie de Gaston Vedel, Compagnon de la Libération., Mouvement Brutus : Gaston Vedel: (Vidal - Villette - Abbé Souillac - Martin)

Gaston Vedel est né le 22 novembre 1899 à Carmaux (Tarn) dans une famille de drapiers et merciers. Après des études secondaires au séminaire d'Agen, passionné par les machines volantes, il s'engage, en 1918, pour quatre ans dans l'Armée par devancement d'appel dans le but de devenir pilote.

Après six mois passés au front, il est envoyé à l'École d'aviation de Dijon puis obtient son brevet à Istres en juillet 1919. Il est ensuite nommé moniteur et instruit à son tour à Avord, Nancy, Luxeuil et Cazaux. Il quitte l'Armée en 1922 avec le grade de sergent.

Se dirigeant ensuite vers l'aviation civile, Gaston Vedel entre le 1er janvier 1923 comme pilote à l'Aéropostale sur la ligne Toulouse-Casablanca. Pionnier de l'Aéropostale, il est blessé fin décembre 1924 dans le crash de son avion et ne peut voler pendant trois années.

En 1930 il est détaché par le Gouvernement Français auprès du Négus en Éthiopie pour former les premiers pilotes éthiopiens, créer des aérodromes, assurer des transports urgents. A l'issue de cette mission il retourne en 1934 à l'Aéropostale comme chef de la Base de Barcelone pendant toute la durée de la guerre civile espagnole.

A la fin de la guerre d'Espagne, il est nommé chef de Base de Tunis El Aouina et de l'Hydro-Base de Kéréddine jusqu'en 1939.

Détaché en mission spéciale d'Air-France au Proche-Orient en avril 1940 pour remettre sur pied la Base d'Istanbul, il est bloqué à Beyrouth par la défaite de juin 1940. De retour en France en décembre 1940, il est limogé par Air France et commence son action résistante dès 1941, avec son épouse Odette, en faisant de la propagande gaulliste dans le Lot-et-Garonne.

En 1942, il entre en contact avec Pierre Fourcaud, officier des Forces françaises libres et fondateur du réseau de renseignement Brutus. Rapidement, Gaston Vedel développe un sous-réseau de Brutus (Brutus-Vidal) dans le Sud-ouest en recrutant en particulier dans les milieux aéronautiques. Il organise la propagande, la réception d'armes parachutées, l'évasion d'agents vers l'Espagne et prépare la destruction de voies de communication dans le Tarn-et-Garonne et le Lot-et-Garonne. En novembre 1942, il étend son réseau de la Gironde jusqu'à la Méditerranée, créant d'autres sous-réseaux de Brutus. En mai 1943, il échappe à la Gestapo venue l'arrêter à son domicile, mais pas son épouse qui est déportée en Allemagne au camp de Ravensbrück. Traqué, Gaston Vedel entre dans la clandestinité sous le nom de Vidal et poursuit son activité au profit de Brutus, depuis Marseille, en créant des succursales dans plusieurs villes de la côte et de la vallée du Rhône.

Début 1944, activement recherché dans le Sud, il s'installe à Paris et entre en contact avec le réseau de renseignement Darius au sein duquel il développe une organisation de surveillance des activités allemandes et de la Milice à Paris et en région parisienne et sur la côte normande. Le 4 juillet 1944, lors d'une réunion avec plusieurs membres de son état-major, rue de Tocqueville à Paris, il est arrêté par la Gestapo sous l'identité d'Antonin-Pascal Martin**.** Emmené rue des Saussaies, torturé, il est emprisonné à Fresnes jusqu'à son départ pour l'Allemagne le 15 août 1944 depuis la gare de Pantin.

Parvenu au camp de concentration de Buchenwald le 20 août 1944, (matricule 77530), il rejoint Dora le 3 septembre et est dirigé quatre jours plus tard sur Ellrich, alors kommando de Buchenwald rattaché ensuite à *Mittelbau*-Dora. Le 20 novembre 1944, affaibli par de graves blessures, presque mourant, il est ramené en camion du Kommando Ellrich. Il passe plusieurs semaines au *revier*[90]dans

[90] Quartier des malades en camp de concentration nazi.

un état critique. Il est libéré à Dora le 11 avril 1945 par l'armée américaine (troupes du Général Patton) et rapatrié en France par avion le 19 avril 1945.

Il est pris en charge par une délégation d'Air-France et installé dans un hôtel de la compagnie à Paris. Un mois plus tard, il obtient des nouvelles de son épouse Odette Vedel née Bonhoure. Aidé de ses amis du réseau, il va la chercher au camp de Bergen Belsen où elle agonise, atteinte du typhus et pesant une trentaine de kilos. Ramenée et soignée à Paris, son épouse sera sauvée.

Réintégré par Air-France, il est nommé à la Base de Marseille. En 1946, il est mis à la disposition du Résident Général au Maroc, pour mettre sur pied une société d'aviation franco-marocaine, Air-Atlas, devenue Air-Royal Maroc. En 1948, Gaston Vedel démissionne.

Maire de Saint-Paul-Cap-de-Joux dans le Tarn, de 1965 à 1977, il fut également vice-président des Pionniers de l'Aéropostale.

Gaston Vedel est décédé le 22 juin 1993 à Saint-Paul-Cap-de-Joux où il a été inhumé, auprès de son épouse. Le groupe scolaire du village porte les noms d'Odette et Gaston Vedel. Une rue d'Albi porte également son nom.

* * *

Distinctions :

- ***Commandeur de la Légion d'honneur,***
- ***Compagnon de la Libération (décret du 19 octobre 1945),***
- ***Croix de guerre 1939/1945, avec palmes,***
- ***Officer of the British Empire et Commandeur de l'Étoile d'Éthiopie.***

Publications :

- ***Le pilote oublié - Éditions Gallimard.***
- ***Terre d'envol - par l'Amicale des pionniers des lignes aériennes, Latécoère-Aéropostale, Castres 1983, en collaboration***

Remerciements à

Nadine et Stéphan Arnoffi,
Premiers membres du comité de soutien !

Francis Fraïssé et Jean-Claude Sirot, ***anciens du Centre d'Instruction de Vilgénis,***
fidèles et attentionnés lecteurs, correcteurs de fautes… de frappe.

Marcel Bobat, mon cousin berrichon,
agriculteur en retraite après 46 années d'activités (cultures et élevage), à l'esprit toujours vif qui, après lecture de certaines chroniques et avec son délicieux accent, m'a répété : « Ben gars, ça n'a pas dû être facile tous les jours… »

Annie, mon épouse,
première lectrice, toujours bienveillante, sans le dévouement de laquelle, je n'aurais pu écrire ce récit.

et à Dominique Ottello, ***ancien du Centre d'Instruction de Vilgénis,***
webmaster du remarquable site aviatechno.net,
qui — avec un « typage H.L.A contrôle qualité » et son talent informatique — a taillé le premier costume typographique à l'ouvrage.

TABLE DES MATIÈRES

Titre 1
Dédicace 3
Introduction 5
1. Avec mes parents, en région parisienne. *94700 Maisons-Alfort (mars 1947/juillet1947).* 7
2. Avec mes parents en région parisienne. *94000 Créteil (août 47/août 49).* 13
3. Vilgénis, Centre d'instruction d'Air France. *91300 Massy (septembre 49/juillet 52).* 23
4. Nuits de chine. *94310 Orly ville, 75014 Alésia, 75020 Ménilmontant (fin août 1952)* 27
5. Au temps… et autant des Constel's. *Orly-nord (18 août 1952/18avril 1953)* 35
6. Chez le père Gaston avec les Bretons. *91600 Savigny (1er septembre 1952/18 avril 1953)* 41
7. Octave Beausancé dit le canard. *Orly-nord (décembre 1952).* 45
8. La clé sous le plancher. *Orly-nord (février 1953)* 49
9. Hôpital intercommunal. *94000 Créteil (avril 1953/ août 1953).* 53
10. Sanatorium de la Grange-sur-le-Mont *39110 Pont d'Héry (fin août 1953/mars1954)* 57
11. Antoinette François, *une maîtresse femme. Le parc d'Orly (octobre 1954/novembre 1957)* 61
12. Joël Le Somptier, *employé administratif, artiste peintre et… voyant Orly-nord, 91600 Savigny (Janvier 1955)* 69
13. Willy Boelher, *l'œil du maître et l'intelligence d'un chef. Orly-nord (Avril 1955).* 75
14. Jean Bavoux et le bureau des méthodes. *Orly-nord (1955/1958)* 79
15. Le temps des copains. *91150 Paray-Vieille-Poste (1955/1956)* 87
16. Georges Fangeat, *l'improbable déclencheur Orly-nord (mars/mai 1956)* 95
17. Guy le Goubin, *chef du service du Personnel… et homme d'esprit.Orly-nord (juin 1957)* 101
18. Ordonnancement/Lancement (1/4).*De préparateur à agent de chaine. Orly-nord (mai1956/juin 1959)* 105
19. Ordonnancement/Lancement (2/4) *Agent de chaine. Orly-nord (juillet 1959/juin 1961).* 113
20. Ordonnancement/Lancement/Coordination (3/4).*Agent de chaine. Orly-nord (juin 1961/juin 1963)* 125
21. Lancement/Coordination (4/4) *Chef d'échelon [35 agents]. Orly-nord (juillet 1963/mars 1966)* 137
22. René Brian, *puis la lumière et la sagesse. Orly-nord (1962/1966), RAM, Nouasseur, Casablanca (1986).* 153
23. Gaston Roussel, *metteur au point faisant fonction de chef d'équipe. Orly-nord (1964)* 159
24. Centre d'Études Supérieures Industrielles. *(1/2), rue Heyrault, 92100 Boulogne (avril1966/mars 1968)* 165
25. Centre d'Études Supérieures Industrielles *(2/2), rue Heyrault, 92100 Boulogne (avril1966/mars 1968)* 173
26. Département Méthodes et Moyens de production. *Orly-nord (avril 1968/mai 1974).* 189
27. Département petit entretien avions d'Orly.*Orly-nord adjoint à l'adjoint production (juin/septembre 1974)* 201
28. Département petit entretien de Roissy (1/2) *Chef division Moyens de production (octobre 1974/juin 1978)* . 209
29. Département petit entretien de Roissy (2/2) *Chef division Moyens de production (octobre 1974/juin 1978)* . 221
30. Centre de révision de Toulouse-Montaudran (1/2) *Adj. prod. 31400 Montaudran (juillet 78/mars 83)* 235
31. Centre de révision de Toulouse-Montaudran (2/2) *Adj. prod. 31400 Montaudran (juillet 78/mars 83).* 253
32. Gaston Vedel *(Vidal, abbé Souillac, Martin, déporté 77530) 31000 Toulouse, le Capoul (mars 1982)* 267
33. Lucien Vanel, *un chef en cuisine et en salle, 31000 Toulouse (juillet 1978/mars 1982).* 273
Épilogue. 279
Last but not least… 285

Annexe A *La saga des avions Lockheed Constellation* 287
Annexe B *Traitement de la tuberculose par le vaccin Acido-Résistant de tortue marine* 289
Annexe C *Direction du Matériel d'Air France en 1955 : Structure et Organisation* 293
Annexe D *Visites de Grand Entretien : Documents et chantiers* 295
Annexe E *Les avions à réaction : Sud-Aviation SE 210 Caravelle, Boeing B 707* 297
Annexe F *L'avion supersonique Concorde* 299
Annexe G *Crash Concorde Vol Air France 4950 du 25 juillet 2000* 301
Annexe H Montaudran : *Latécoère, Breguet, l'Aéropostale, les atliers d'Air France* 307
Annexe I *Biographie de Gaston Vedel, Compagnon de la Libération* 311
Remerciements à 313
TABLE DES MATIÈRES 315