

1995

Cette année, sur le plan personnel, commence bien mal pour moi !

MINISTERE DE L' EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME
DIRECTION GENERALE DE L' AVIATION CIVILE
SERVICE DU CONTROLE DU TRAFIC AERIEN
CENTRE REGIONAL DE LA NAVIGATION AERIENNE SUD-EST

Fiche d'affectation dans l'emploi

000012 /CRNA,SE/SA.P

NOM : Jacques FOURNIER

Corps / Grade : ICNA / PR

POSITION ANCIENNE	POSITION NOUVELLE
- Etablissement : CRNA/SE - Service : Exploitation - Emploi : CCCR - Section comptable 121 PRIMES Exploitation : Niveau A3 maintenu (*) Technicité : Niveau 4	- Etablissement : CRNA/SE - Service : Exploitation - Emploi : Contrôleur - Section comptable 121 PRIMES Exploitation : Niveau 03 Technicité : Niveau 4 DATE : 01/02/1995

OBSERVATIONS : Maintenu à titre transitoire du 01/02/1992 au 01/02/1995.

A Aix-en-Provence, le 03 JAN. 1995
Le Chef du service administratif

Catherine ZERROUKI

DESTINATAIRES :

- Intéressé
- DAC/SE/AD PE/BT
- SCTA
- DNA
- DRHAF/SDP/IT
- Chrono

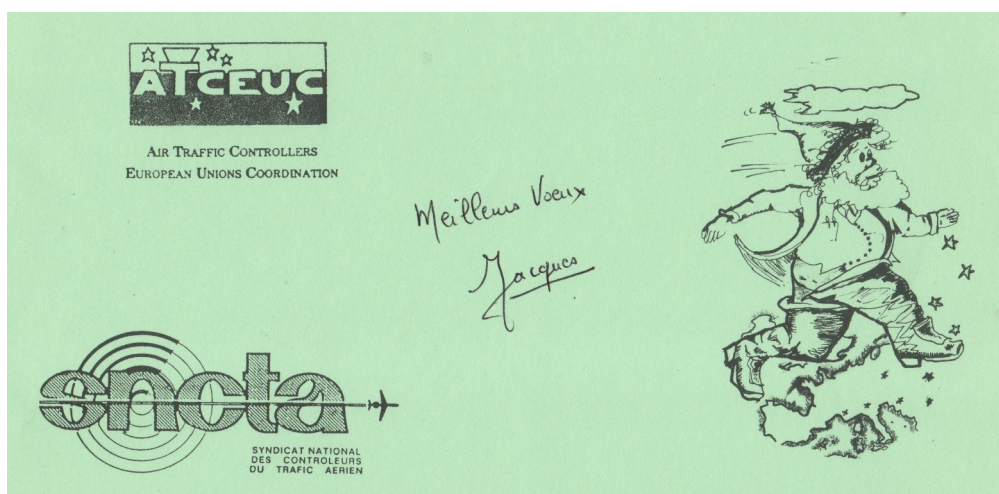
En effet, par un obscur document administratif que ses instigateurs MM. **Galibert** (que je connais depuis l'Enac) et **Mesure** (qui ne peut pas me voir en peinture) n'ont pas eu le courage de me remettre en main propre... j'apprends qu'à compter de février ma prime d'Exploitation va, sans explication, passer du niveau A3 au niveau 03, c'est à dire qu'elle va être **réduite de moitié**. Perte immédiate, 2400 francs par mois !

N'ayant jamais pu me coincer autrement, "ils" ont donc décidé de me frapper au portefeuille....

Comme si cela allait m'influencer...
Piètres psychologues !!!!

Mon premier réflexe est de renvoyer ma "Médaille d'Honneur" toute fraîche. Mais finalement, je décide de la garder pour m'en prévaloir dans ma défense à venir. Cependant, je n'arriverai jamais à faire rapporter ou annuler cette décision au caractère évident de sanction déguisée.

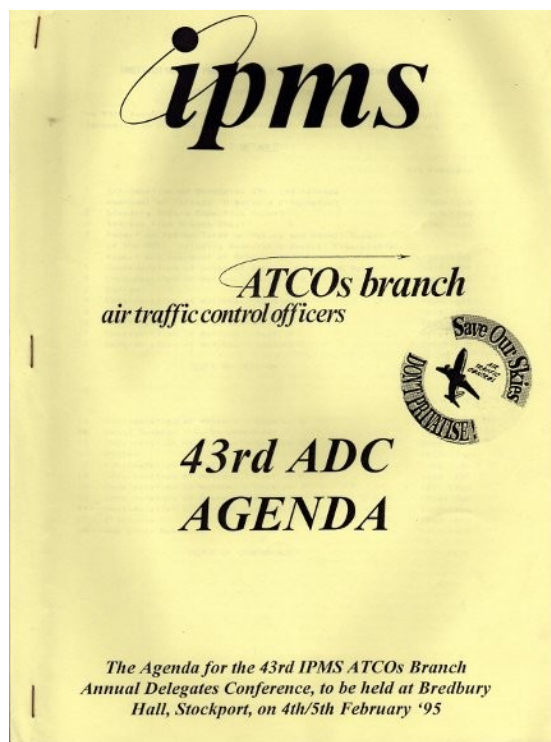
Les péripéties de cette histoire minable se trouvent à la fin de ce chapitre.



BACK to MANCHESTER

Début février, je retourne au Congrès de l'Ipms Atcos Branch à Manchester.

Tout aussi intéressant que celui de 1994.



Bien entendu, je m'attache à peaufiner mes observations sur les us et coutumes du déroulement des travaux qui feront l'objet d'un nouveau rapport de ma part à la Commission de Gestion du Sncta.

Dès l'ouverture du Congrès, **Bill Rodger**, (Président sortant qui sera réélu haut la main) rend compte que le Bureau National, pris par la lutte contre la "privatisation" du Nats n'a pu mettre en œuvre un certain nombre de décisions prises en 1994. A ma grande surprise, aucun Délégué n'en fait reproche.

Même silence, penaud cette fois, lorsque **Bill Rodger** lance un appel solennel pour que les adhérents mettent un terme à leur individualisme et stoppent leurs luttes internes entre "petits" et "grands" centres ou encore Régions contre Régions....

Quand je disais que je me sentais comme un poisson dans l'eau dans ces Congrès de l'Ipms....

En ce début de février, **John Major**, le Premier Ministre Britannique, est sérieusement contesté dans les rangs de sa majorité. Les développements de cette crise politique sans précédent en Angleterre sont attentivement suivis par les Congressistes, tant à la télé que dans les journaux, y compris pendant les débats !

Outre la "privatisation" qui motive encore plus les Délégués que l'an passé, la politique salariale du Gouvernement envers les fonctionnaires est sévèrement jugée et fait l'objet, après un vote unanime, d'une Déclaration spéciale.

A noter que la motion du CCR de Londres réclamant que les Contrôleurs de ce Centre soient plus payés que les autres est sèchement rejetée par le Congrès !

En même temps que la crise politique se déroule également le Tournoi des Cinq Nations de Rugby. Le Congrès est suspendu(!) pour le match Angleterre-France. A la reprise de séance, **Bill** me donne la parole. Manifestement notre histoire de cartes magnétiques à Aix le ravit. Il veut que je la raconte une seconde fois ! Mais je commence mon intervention en expliquant qu'il ne m'est pas très facile de m'exprimer juste après la victoire de XV de la Rose sur le Coq Gaulois par...31 à 10... Éclat de rire général.

Mais évidemment **Bill** m'a demandé également de revenir sur la grève du Centre de Contrôle d'Aix l'été passé et j'ai tout aussi évidemment expliqué les derniers travaux de l'**Atceuc**.

Et j'ai conclu mon petit discours ainsi : *"As far as rugby is not concerned, we are playing in the same team"*. Ce qui a déclenché un tonnerre d'applaudissements.

La fin de la séance du samedi a été consacrée à un hommage rendu à **Barry Gibbs** pour son départ en retraite.

Je me suis bien sûr associé à cet hommage, rappelant entre autres notre vieille amitié depuis août 1981 lors de la grève du Patco. Mais en "révélant" aussi que le brouillon de la lettre envoyée par le Sncta au Secrétaire d'État aux Transports Britannique contre la "privatisation" avait été rédigé par... **Barry**. Hilarité générale....

Au dîner qui a suivi, j'ai été invité à prendre place à la table d'honneur, à la droite de **Barry**.

Pour son départ, **Ipms**, sachant qu'il était (et est toujours) amoureux de la France et de ses vins (il y vient au moins un mois par an), lui a offert un magnifique Atlas des Vignobles français.

Nous avons, **Barry** et moi, passé la soirée à feuilleter ce très bel ouvrage et à discuter vignobles.

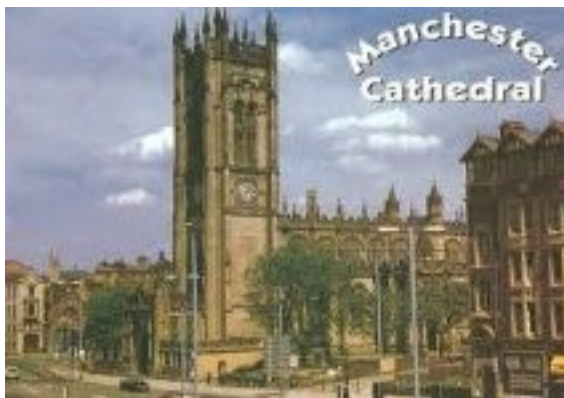
A l'issue de ce Congrès, j'ai adressé un Rapport Spécial à l'**Atceuc** et ses Membres pour souligner l'importance de ces présences mutuelles aux Congrès des uns et des autres.

En tant que invité d'honneur de ce Congrès j'ai reçu en cadeau un bien beau tee-shirt :



Avant ce Congrès à Stockport, je m'étais ménagé, le jeudi, une journée personnelle pour revisiter Londres. Le soir, j'avais rejoint ma fille **Violaine** à Stoke-on-Trent, une autre banlieue de Manchester où, coïncidence, elle effectuait sa dernière année d'études supérieures pour un Master en "Management International" qu'elle obtiendra quelques mois plus tard.

Le vendredi, elle m'a emmené visiter la ville de Manchester. Et j'ai pris le train le samedi matin (dans cette magnifique *Railway Station*, à droite) pour me rendre au Bredbury Hall et retrouver mes amis d'**Ipms**.



De retour en France, je partais directement pour Carcassonne où se tenait les **8 et 9 février** le Conseil Régional Sud-Est du Sncta.

Le **13 mars**, le « **Groupe Europe** » tenait une conférence téléphonique.
Et se réunissait à Orly le **23 mars**, avec **Isabelle Edard**, **Joël Cariou**, **Pierre Amado**, **Carol Sempéré** et moi.

Nous préparons un nouveau "Flash Info Europe".

Nous préparons également la rencontre bilatérale avec les Allemands puisque **VDF** vient d'accepter notre invitation.

Nous mettons au point nos interventions à la prochaine réunion **Atceuc**.

Enfin, nous peaufinons notre future participation au "**Référentiel Européen**".



VDF – SNCTA

Nous avons accueilli, grâce à **Dorine**, à côté de Mulhouse, **Klaus Formel**, le Président du Syndicat Allemand, accompagné de **Werner Fischbach** les **20 et 21 avril**.

VDF étant par ailleurs Membre de l'**Ifatca**, **Klaus** avait nombre de questions à nous poser sur les relations entre le Sncta et l'Apeca (qui n'avait pu envoyer de représentant) et entre l'**Atceuc** et la Fédération Internationale.

Mais le gros sujet de nos débats c'était bien entendu le Plan Régional d'Harmonisation France – Allemagne.

C'est d'ailleurs le Sncta qui a remis un exemplaire de ce Plan à **VDF**,

l'Administration allemande n'ayant pas encore jugé nécessaire de le faire elle-même !



ATCEUC LISBOA

Les 29 et 30 avril la réunion de printemps de l'**Atceuc** se tient à Lisbonne. Elle aurait du se tenir à Athènes mais nos amis Grecs se sont désistés car le 3 avril ils ont déclenché une grève pour leurs rémunérations et leur formation ainsi que pour soutenir ceux d'entre eux qui ont été poursuivis en justice à cause de retards dans le trafic ! Du coup, les Grecs ne peuvent même pas être présents à Lisbonne.

Je suis accompagné par **André Combot**.



A noter que cette fois, **Günter Melchert**, Observateur **Ifatca**, a fait le déplacement. La **Licta** va nous faire part d'un projet de "Centre Commun" entre l'Italie, l'Autriche, la Slovaquie, la Hongrie et la République Tchèque.

Les Contrôleurs Italiens n'y sont pas favorables.

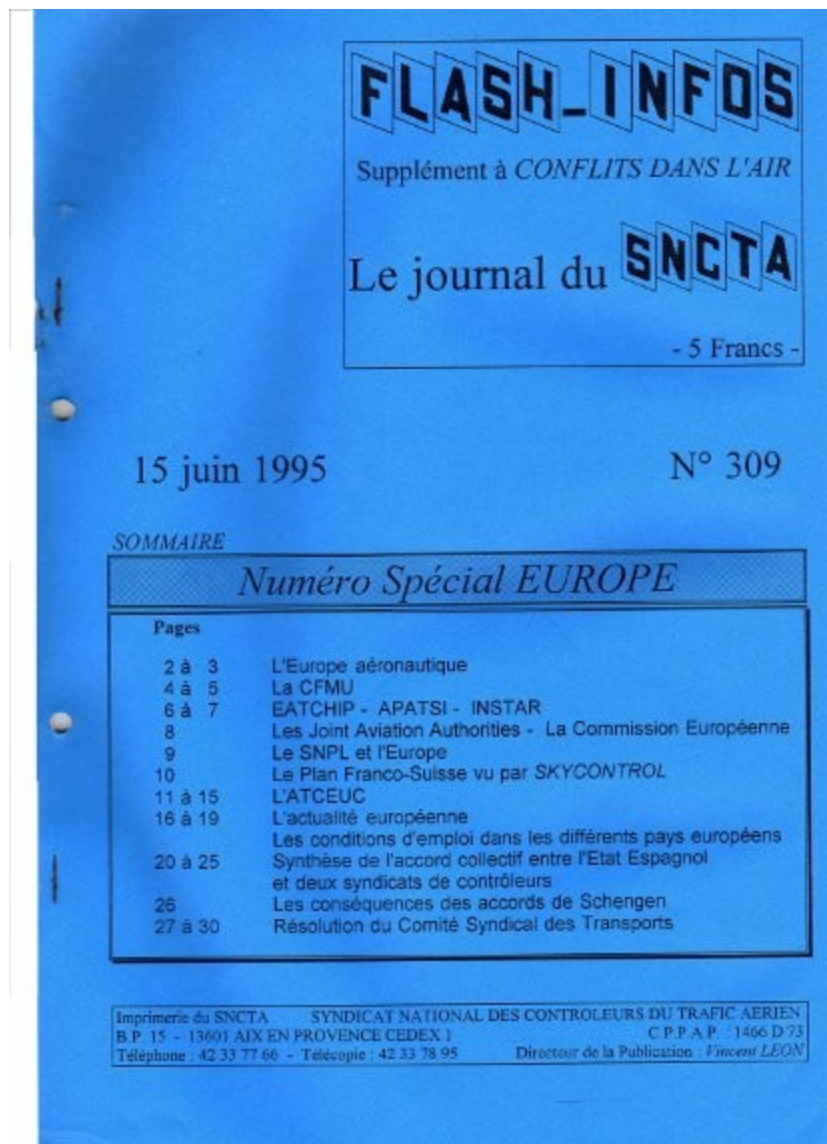
Autre sujet de mécontentement, la CFMU (Central Flow Management Unit, Cellule

Après un débat très serré, un texte est proposé par les Anglais et est approuvé à l'unanimité cette fois.

Juste avant cette réunion paraît le 20 avril, "*The Information Bulletin of Atceuc*" réalisé avec les moyens du bord par les Irlandais **Brian Joyce** et **Mick Campbell** avec ma collaboration pour le contenu.



Le 15 juin paraît notre "Flash-Info Spécial Europe" :



Le 15 septembre, le « Groupe Europe » se réunit au grand complet à Orly avec Isabelle Edard, Joël Cariou, Carol Sempéré, André Combot, Pierre Amado, Dorine Ghiandoni et moi-même.

Le Plan d'Harmonisation Franco-Suisse et les relations avec Skycontrol sont à l'ordre du jour.

La Licence européenne de contrôle, la Résolution de la Commissions Européenne sur les systèmes de navigation par satellites, l'étude "Instar", le Rapport "L'Aviation Civile européenne vers des horizons meilleurs" font également partie de notre menu du jour.

Mais nous préparons également la réunion Atceuc qui va se tenir à Brest.

L'Atceuc à l'heure bretonne

C'est **André Combot** qui avait lancé l'invitation .

Mais il avait eu aussi l'idée d'organiser la veille, le **25 septembre**, pour les Contrôleurs Bretois, une Conférence donnée par les Membres du « **Groupe Europe** » et il avait obtenu également que **Antonio Lança**, le Secrétaire de l'**Atceuc**, arrive plus tôt du Portugal pour lui aussi participer. Ce fut un beau succès.

En revanche, seuls **Usca**, **Sincta**, **Licta** et **Skycontrol** ont pu participer à la réunion des **26 et 27**. La quasi totalité des absents a cependant pris la peine de nous adresser leur Rapport sur la situation dans leur Pays. Nous aurons même des contacts téléphonique avec certains d'entre eux au cours de la réunion.

Nous avons tenu à ce qu'elle se tienne dans les bâtiments du Centre de Contrôle.



Coté **Sincta**, nous sommes "en force" : **Carol Sempéré**, **Pierre Amado**, **Joël Cariou**, **Dorine Ghiandoni**, **Isabelle Edard**, **André Combot** et moi pour le « **Groupe Europe** » ainsi que **Bernard Cariou**, **Philippe Tanguy** et **Patrick Olivereau** du Centre de Brest.

Nous avons de grands sujets à débattre.

- La CFMU d'abord qui, visiblement, ne veut pas prendre en compte les interventions de l'**Atceuc** ou de ses Syndicats Membres. Nous allons donc saisir M. **Lambert**, le nouveau Directeur Général d'Eurocontrol, de cette inacceptable mauvaise volonté.
- Une récente déclaration du nouveau Commissaire Européen aux Transports, M. **Neil Kinnock**, à qui nous décidons également d'écrire.
- Un projet de recueil centralisé de données sur les incidents de contrôle.
- Un document de travail établi par **Skycontrol** sur le déroulement d'une procédure

judiciaire en cours suite à la plainte de l'Office Fédéral de l'Air le 22 février 1993 à la suite d'un *airmiss* le 1er juillet...1992 ! Deux autres procédures pourraient être également entamées pour deux incidents en date du 28 janvier 1993 et du 23 avril 1994.

Notre Observateur **Ifatca** habituel, **Günter Melchert**, qui n'a pu venir lui non plus, nous a envoyé une invitation en bonne et due forme pour la 12ème Réunion Régionale de l'**Ifatca**.

Je suis désigné pour y représenter l'**Atceuc**.

oo

MISSION EN SLOVÉNIE

C'est par la route que je rejoins d'abord Ljubljana, la capitale de la Slovénie où je fais une brève visite puisque je m'y suis déjà arrêté en 1983 en rentrant de Split. Et je rejoins Bled, le lieu de la réunion des 7 et 8 octobre.



C'est donc la première fois qu'un Observateur de l'**Atceuc** assiste à ce genre de réunion **Ifatca**.

L'accueil est mitigé de la part de certains...mais je suis accueilli à bras ouverts par les Contrôleurs Slovènes.

De retour, je vais rédiger un Rapport de sept pages dans lequel je vais mettre l'accent sur le fait que cette Conférence **Ifatca** s'est prononcée contre la "commercialisation" des services de contrôle, a décidé d'intervenir vigoureusement contre le retrait du droit de grève projeté à l'encontre des Contrôleurs Islandais.

J'ai pu également faire la connaissance de Miss **Collen Stoner**, responsable du programme Eatchip d'Eurocontrol. Nous allons beaucoup communiquer ensemble par la suite.

J'ai rencontré également M. **Chris Clark**, le Président du Groupe "Human Resources Team" d'Eurocontrol et M. **John Penwarne**, le Chef de la ...CFMU.

Ce dernier, malgré une très brillante présentation, a reçu de très violentes critiques sur

le fonctionnement de la CFMU, orchestrées par **Philippe Domogala** de Maastricht qui obtiendra un vote unanime sur son projet de Résolution reprenant celles-ci !

J'ai eu également eu d'intéressantes discussions "privées" avec un certain nombre de Délégations dont celles de Suède et de la République Tchèque.



J'avais loué une voiture dont le coffre était totalement bloqué !

Évidemment, au retour, à la frontière italienne, le douanier m'a demandé de l'ouvrir....

Ça a duré un bon moment avant qu'il comprenne. Il voulait absolument que j'arrive de Croatie. Il me prenait pour un trafiquant de cigarettes....

Heureusement, la banquette arrière pouvait s'incliner. Il a ainsi pu constater que la malle arrière était vide et ma facture d'hôtel a fini par le convaincre que je venais bien de Slovénie....



Dès le dimanche soir j'embarquais à Marseille pour la Corse afin de me rendre au Conseil Régional Sud-Est qui se tenait à Bastia pendant deux jours.

En [octobre](#), paraît le N° 62 de « **Conflits dans l'Air** ».

Bien qu'en retard de huit mois...il est quasi exclusivement consacré à l'*Anniversaire* du Sncta.

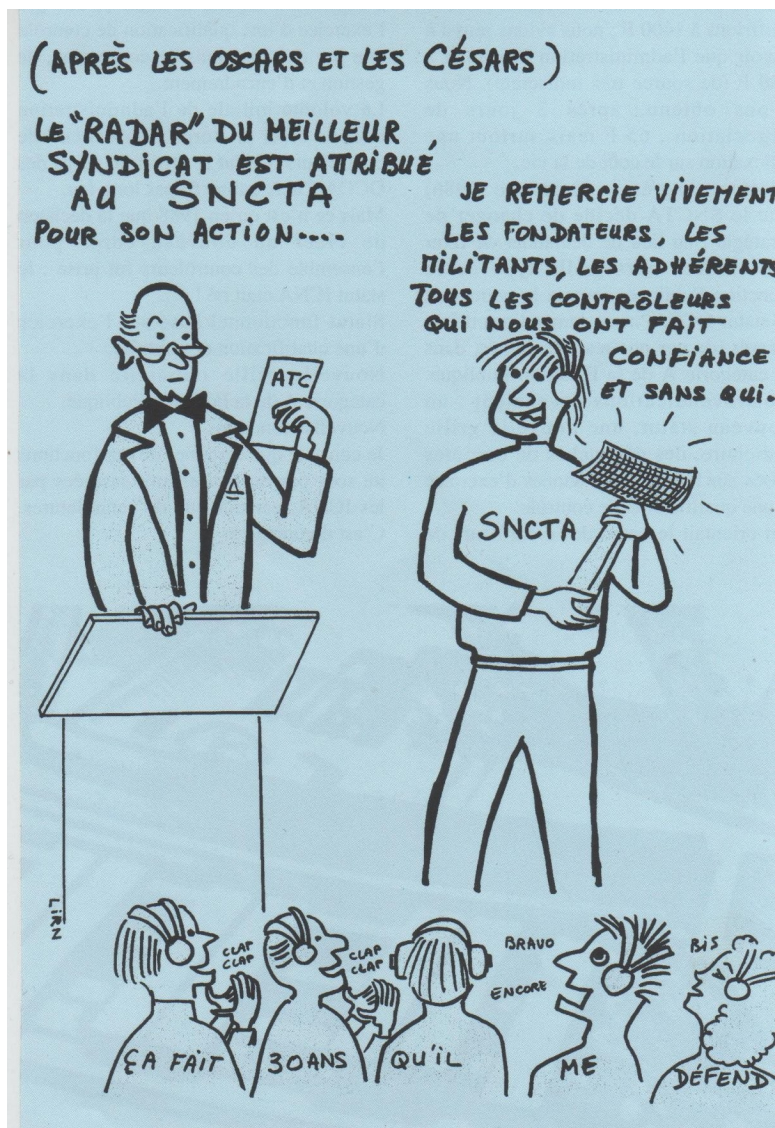
Son titre de Une est éloquent :

TRENTE ANS ... DÉJÀ !!!

La Rédaction a interviewé tour à tour, **Jean-Marie Lefranc, Jacques Fournier, Gérard Daniel, Bernard Vignes, Claude Valuy, Pierre Bossy, Bertrand Dampfhoffer** et **Emmanuel Lejeune**, ainsi désignés :

"Des Femmes, des Hommes, des Contrôleurs d'abord "

Jean-Gab, bien entendu, a été mis à contribution :



Le texte intégral de mon interview est disponible à la fin de ce chapitre.



La fin de l'année va être marquée en France par le grand mouvement provoqué par les décisions de M. **Alain Juppé**, Premier Ministre, en matière de sécurité sociale et de retraites.

Dans un premier temps, le Bureau National du Sncta se tient à l'écart de ce mouvement.

Mais suite à de nombreux remous internes, il finit par déposer un préavis de grève. Je suis donc gréviste le **vendredi 24 novembre**, en "S2".



LICTA – SNCTA - SKYCONTROL

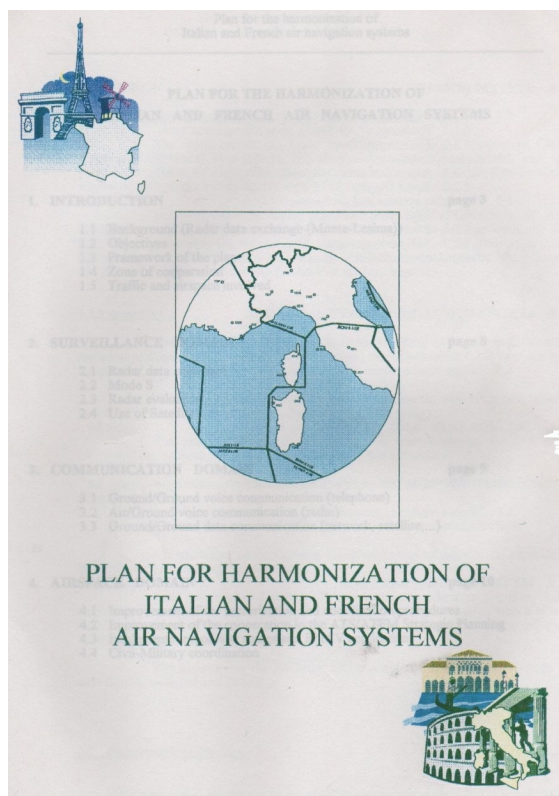
Sachant que l'Italie a signé des Plans Régionaux d'Harmonisation avec la Suisse et la France, nos trois Syndicats se réunissent le **29 novembre**, à Rome, au siège même de l'Agence Italienne de Contrôle.

Pierre Beguin est venu de Genève. La **Licta** est représentée par **Mario Tambelli**, **Beatrice Candelori**, **Pietro di Rocco** du CCR de Rome et **Giancarlo de Santis** du CCR de Milan.

Pour le **Sncta**, je suis accompagné de **Carol Sempéré** et de **Jean-Gabriel Napoli**.

En fait, il s'agissait surtout de rencontrer M. **Alberto di Lolli** qui, au nom de l'Italie, était chargé de la mise en œuvre de ces Plans. Il a été ponctuellement assisté de M. **Roberto Frediani**.

Il nous était en effet apparu qu'il fallait "*secouer*" M. **di Lolli** qui, à notre avis, ne se mobilisait pas assez pour la mise en place de ces Plans.



L'ambiance de la réunion a été constructive mais les échanges parfois vifs avec ce haut responsable.

Nous publierons ensuite, les trois Syndicat, un Communiqué commun reprenant nos préoccupations quant aux couvertures radar, les liaisons téléphoniques, les échanges entre calculateurs, les régulations de trafic et les problèmes d'effectifs, notamment au CCR de Milan.

*Nous profiterons également de cette rencontre à trois pour expédier une lettre commune à M. **Ickes**, Secrétaire Général Adjoint de la Maison Blanche pour dénoncer les agissements de la FAA, l'Administration Américaine de l'Aviation Civile, à l'encontre des révoqués du **Patco**. De fait, la FAA menait tous les combats d'arrière-garde possibles alors que cela faisait plus de deux ans que le **Président Clinton** avait décidé de leur réintégration..... !!!!*

Jacques Fournier :

Le contrôle européen coordonné et social.



On dit généralement d'un homme de trente ans qu'il est en pleine possession de ses moyens physiques et

intellectuels. Crois-tu que l'on puisse reprendre cette affirmation à propos du SNCTA?

Jacques Fournier : Question bien subtile! Car chacun sait bien que le Syndicat n'a pas de vie propre. Il n'est que ce qu'en font ses adhérents et nos militants. Mais il est vrai que dans les Tours et les Centres, c'est le SNCTA qui est loué ou attaqué quand ce n'est pas vilipendé. Cependant, ceux qui se livrent ainsi à la louange ou à la critique, quand ce n'est pas au sarcasme... pensent bien évidemment aux militants du moment.

Alors, faut-il que je personnalise ma réponse? Finalement la question est peut-être plus pernicieuse que subtile! Si je regarde le SNCTA en tant que tel, je suis obligé de dire que je le trouve nettement en moins bonne forme qu'il y a trente ans, au moment de sa naissance. A trois ans, en 1968, il affirmait déjà sa majorité!!! Il recueillait en effet 50,40% des voix dès sa première élection face à une liste commune CGT-CFDT-FO, excusez du peu.

Et malheureusement, les récentes élections régionales, même si, me dit-on, il y a eu des adhésions depuis, ont consacré une baisse sensible de l'audience du syndicat. Difficile d'affirmer dans ces conditions que le SNCTA se trouverait aujourd'hui en pleine possession de ses moyens. Dès 1988, et notamment dans ces colonnes (Voir CDL'A N°45, p.6) j'avais pressenti quelque risque de diminution des moyens intellectuels du syndicat: j'écrivais ceci : « Le SNCTA prendra inmanquablement un risque majeur de voir les contrôleurs se détourner peu à peu de lui, car c'est

lui et LUI SEUL qu'ils rendraient responsable de n'avoir été **FINALEMENT** que le « Syndicat du portefeuille » alors que le SNCTA, depuis sa création en 1965 s'est toujours attaché à avoir pour eux et avec eux un comportement nettement plus ambitieux». Puisse donc aujourd'hui, ses 30 ans et une petite déprime passée, le SNCTA repartir du bon pied et savoir rester jeune tout en prenant de l'âge.

CDL'A : Depuis le protocole de 1987, l'action du SNCTA s'est caractérisée par la conduite d'une politique contractuelle qui a permis notamment l'accès à la catégorie « A », le statut ICNA et la nouvelle grille indiciaire. Penses-tu que cette évolution n'a été rendue possible que grâce à l'action syndicale des années précédentes?

J. Fournier : Tout d'abord je voudrais faire une vraie rectification historique du fait de la manière dont cette question est posée. Ce n'est pas depuis le Protocole de 1987 que le SNCTA s'est inscrit dans une politique contractuelle. Cà, c'est un discours ambiant - d'aucuns situaient même le point de départ en... 1980- que j'ai TOUJOURS récusé. Parce que le SNCTA, il s'appelait le SOCCA (Syndicat des Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne) à l'époque, a été créé pour que les revendications des contrôleurs trouvent satisfaction par le biais d'accords avec l'Administration ou plus sûrement avec le gouvernement - employeur.

Dès 1965, l'un de nos fondateurs écrivait, dans ce qu'il est convenu d'appeler depuis « l'acte de naissance » du syndicat : « Nous nous efforcerons de collaborer à la recherche de solutions valables, dans une optique constructive et dans la mesure bien entendu où l'administration sera décidée à rechercher ces solutions, sans l'arrière-pensée de gagner du temps et de nous décourager par son inertie ».

Dès 1970 nous participions activement à la négociation d'un Protocole! Celle-ci a échoué mais c'est le risque naturel dans ce genre d'exercice. Il en a été de même avec un autre projet de Protocole en 1985.

J'ai eu aussi déjà l'occasion de rappeler dans ces colonnes même, décidément, c'était en novembre 87, que le SNCTA n'avait eu de cesse dans les quinze années précédentes de proposer aux Pouvoirs Publics des « PROTOCOLES D'ACCORD », y compris sujet par sujet, de nos multiples revendications. N'a-t-on pas aussi rendu célèbre le Syndicat, dès 1980, avec notre grande campagne « un coup de main pour un CONTRAT »? Comme le disait si judicieusement notre fondateur, nous ne nous sommes jamais laissés décourager par l'inertie de l'Administration...

Alors, évidemment, après cette mise au point, on comprendra que je suis de ceux qui ont TOUJOURS pensé que l'évolution d'un jour ne peut être possible que grâce à l'action antérieure. Et je ne peux m'empêcher de penser, allusion à la question précédente que d'aucuns, ces dernières années, l'ont peut être un peu trop oublié, parfois même nié ; d'ou certains déboires récents. J'ajouterai que parfois il faut aussi savoir...refuser.

CDL'A : Tu as toujours démontré ton attachement à des relations suivies avec nos autres partenaires syndicaux, qu'il s'agisse du « Groupe des Dix » ou de l'ATCEUC. Or, le XVIIIème Congrès a décidé notre départ du « Groupe des Dix » et bien peu de militants s'investissent dans la cause européenne. - Que réponds-tu à ceux qui prônent ce superbe isolement?

-Penses-tu que l'engagement du SNCTA au sein de l'ATCEUC est réellement porteur d'avenir?

J. Fournier : C'est vrai que j'ai toujours montré de l'attachement à ce genre de relations. Dès mon entrée au Bureau

"... je suis persuadé que l'isolement est synonyme de sclérose".

National en avril 1973, j'ai été immédiatement et justement chargé des « Relations Extérieures ». Tout un programme, non ? Et cela c'était bien avant le Groupe des Dix ou l'ATCEUC ! De tous temps j'ai donc été - et je le reste - résolument CONTRE le « superbe isolement » de notre Syndicat. Parce que je suis persuadé - et je ne suis pas le seul - que l'isolement est synonyme de sclérose. Je ne vais pas refaire les débats du XVIII^{ème} Congrès. Mais j'en profite pour rappeler ici, sinon apprendre à quelques autres, qu'il s'est tout de même trouvé cent-vingt Adhérents pour rejeter le Départ du Groupe des Dix et soixante-sept autres pour ne pas se prononcer sur la question. C'est une minorité tout de même non négligeable ! Et comme par nature, je suis plutôt tourné vers l'avenir, je me contenterai de répondre que je souhaite ardemment que le SNCTA sorte au plus vite de ce « superbe isolement » en retrouvant des partenaires, le Groupe des Dix pourquoi pas, car il lui a été fait un faux procès même si - et j'y ai pris ma part - ce groupe pouvait être critiqué ici où là. Et puisque j'en ai l'occasion, je répète que je regrette vivement d'avoir dû quitter mes fonctions d'animateur du Groupe des Dix pour la Région de Provence, fonctions que les autres syndicats avaient fait l'honneur, à travers moi, de confier au SNCTA, ce qui n'était sans doute pas un hasard. Fort heureusement pour moi, à titre privé, je continue d'entretenir d'excellents rapports d'amitié et d'estime avec ces militants là.

En ce qui concerne la « cause européenne », elle chemine même au sein du SNCTA puisque nous sommes maintenant six à nous investir pour celle-ci. C'est un changement radical par rapport à la situation qui prévalait effectivement entre les deux derniers congrès. J'ai eu la satisfaction d'avoir été entendu sur ce sujet à Guidel. L'engagement du SNCTA au sein de

LA LOI ANTI-GRÈVE
a-t-elle résolu les problèmes
du contrôleur de la CIRCULATION AÉRIENNE ?

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EST-ELLE ASSURÉE ?

LA GRANDE PAGAILLE D'ORLY

TRAFFIC AÉRIEN:
Les pilotes sur les relations pour moi ?

Rapporteur :
J. M. LEFRANC

Rapport publié par le Syndicat
des Officiers Contrôleurs de la
Circulation Aérienne C.F.T.C.
9, Rue Bachaumont - PARIS

l'ATCEUC, c'est d'abord le fait que nous sommes Membre fondateur ! Ce n'est pas rien. Ce n'est pas honorifique. C'est la preuve qu'en 1988, on pensait déjà que l'Europe du Contrôle ne devait pas se faire sans nous. Mais il y a vingt ans, le SNCTA avait déjà cette vision puisque l'équipe de l'époque - j'en étais - avait participé, sinon initié, au lancement de ce qui s'appelait « CONTROLEUROPE ». Mais l'Europe en général n'avait pas le même impact que maintenant et puis

quelques erreurs diplomatiques ont fait échouer cette tentative. Les leçons ont été retenues puisque l'ATCEUC fonctionne plutôt bien, même si ce n'est pas spectaculaire. Ce n'est d'ailleurs pas son but.

Il est clair que le Contrôle ne pourra être amélioré que par une coopération accrue entre états. Quant à « l'Europe sociale », elle reste à bâtir y compris dans notre secteur professionnel. Ce sont les deux raisons primordiales qui justifient

"je n'oublierai jamais la tête que faisait le directeur Louis PAILHAS à la table des négociations lorsque le ministre DOUFFIAGUES a accepté l'accès des Contrôleurs à la Catégorie A".

SOLIDAIRE ET GÉNÉREUX.

1973 : sept révoqués dans les rangs du SNCTA à la suite d'une grève de 28 jours.

Le SNCTA, âgé de huit ans, découvre la solidarité et la générosité dont celle du PATCO, le syndicat des contrôleurs Américains.

Toujours en 1973, les Contrôleurs Allemands sont eux aussi sanctionnés, révoqués et ... lourdement condamnés en justice. la Section SNCTA d'Aix en Provence accueille aussitôt une dizaine d'entre eux pour des vacances « tous frais payés » en Provence. Des amitiés nées à cette époque perdurent aujourd'hui. le SNCTA envoie des fonds pendant plusieurs années.

Lors de retrouvailles récentes sur l'Aéroport de Bâle pour une réunion bilatérale VDF-SNCTA ces souvenirs ont été longuement évoqués.

Les contrôleurs Argentins eux aussi révoqués, les Contrôleurs Tunisiens jetés en prison (!) ont également reçu des fonds du SNCTA.

Quant à la solidarité morale et financière pour les Contrôleurs Américains massivement révoqués en 1981, elle a duré une dizaine d'années. les premières réintégrations de Membres de PATCO ont été récemment enregistrées dans la région de New-York.

Les Marins-Pêcheurs, en butte à la vindicte d'un ancien Ministre des Transports, ont eux aussi reçu le soutien financier du SNCTA.

Le SNCTA a également soutenu les Contrôleurs Ougandais dont plusieurs ont été ... fusillés à la suite du raid israélien sur Entebbé pour délivrer les otages d'un airbus d'Air France.

Les Contrôleurs Italiens militaires en lutte et menacés de prison pour réclamer un statut (qu'ils ont obtenu) ont été à l'honneur lors du Congrès SNCTA de Carry le Rouet en 1980.

Plus récemment, le SNCTA a soutenu les Contrôleurs Anglais contre la privatisation de la C.A.A. par une lettre circonstanciée au Ministre des Transports de sa Majesté.

Et puis pendant plusieurs années le SNCTA a soutenu l'association humanitaire « Aviation Sans Frontières ».

A quand la prochaine Initiative?

Par J. Fournier.

l'engagement du SNCTA pour une coordination toujours plus sérieuse avec « les SNCTA » des autres Pays d'Europe, pas seulement l'Union Européenne, il faut être clair aussi là-dessus.

Nos Ministres, nos Directeurs se rencontrent régulièrement. Eh bien les militants syndicaux font de même !!! Certaines autorités ont peur de notre Coordination. D'autres l'ont prise très au sérieux tant au niveau de Bruxelles, que de la CEAC, la Conférence Européenne pour l'Aviation Civile, qui regroupe maintenant 33 Pays. Alors l'avenir, pour ceux qui s'occupent de ce dossier, c'est toujours plus de travail, un travail qui, pour ma part, continue de m'enthousiasmer comme au premier jour.

CDL'A : Notre Administration, tu la connais bien, n'est pas exempte de tout reproche. Si tu devais lui attribuer un « carton rouge », et un seul, à qui ou à quoi le réserverais-tu?

J. Fournier : Un « carton rouge » ? Tout simplement au fait que l'administration, MEME AUJOURD'HUI, rejette d'abord les idées du SNCTA. L'actualité me permet de prendre l'exemple du déplaçonnement des Contrôles d'Approche. Cela fait plus de quinze ans que le SNCTA l'a proposé! Ce n'était pas une idée en l'air. C'était un dossier complet et étayé avec... Approches Centrales et Approches Satellites !!! Mais à l'époque il s'agissait de refuser le « PC Approche » au SNCTA. Aujourd'hui on voit cette idée des grands Contrôles d'Approche reprise mais dans l'urgence, sinon la précipitation, ce qui est bien néfaste. Je pourrais aussi prendre l'exemple du S.I.V. dans les CCR ou bien encore la cellule de gestion de l'espace aérien que nous avons proposé dès 1980 et qui n'a toujours pas vu le jour. Mon « carton rouge » je l'attribue donc... à l'inertie de l'Administration que nos fondateurs dénonçaient déjà il y a trente ans !

Conflits dans l'air n°62

"...éviter à tout prix l'individualisme..."

CDL'A : La vie d'un militant syndical est aussi faite de grandes joies et de profondes satisfactions. Quel est, dans ce domaine, ton meilleur souvenir ?

J. Fournier : Il y a les souvenirs anecdotiques. Et j'en aurais des dizaines à raconter. Ma plus grande satisfaction, je pourrais dire aussi récompense, et aussi étonnement, est de toujours bénéficier aujourd'hui, alors que j'ai quitté le Bureau National en 1984, de la confiance de nombre de Contrôleurs, pas forcément adhérents, parfois aussi de membres d'autres corps, qui aiment bien, encore maintenant, me demander conseil. J'ai aussi le souvenir d'avoir pu rendre fort discrètement quelques services personnels. Seuls ceux que j'ai pu aider du fait de mon mandat syndical et moi-même le savons, nous ne l'avons pas oublié mais n'en reparlons jamais et je trouve cela très bien ainsi. Lorsque j'aurai quitté la vie militante, ça approche n'est-ce pas, me restera le sentiment d'avoir pu être utile.

Et puis quand même... je dois dire aussi que je n'oublierai jamais la tête que faisait le directeur Louis PAILHAS à la table des négociations, lorsque le ministre DOUFFIAGUES a accepté l'accès des Contrôleurs à la Catégorie A. Un moment comme celui-là vous paye des nombreuses heures sombres de votre action syndicale, par exemple celles d'après la grève de 1973 ou lors du conflit de 1979.

CDL'A : Quels vœux formes-tu pour la génération des contrôleurs qui intègrent actuellement l'ENAC, et quels conseils as-tu envie de leur donner ?

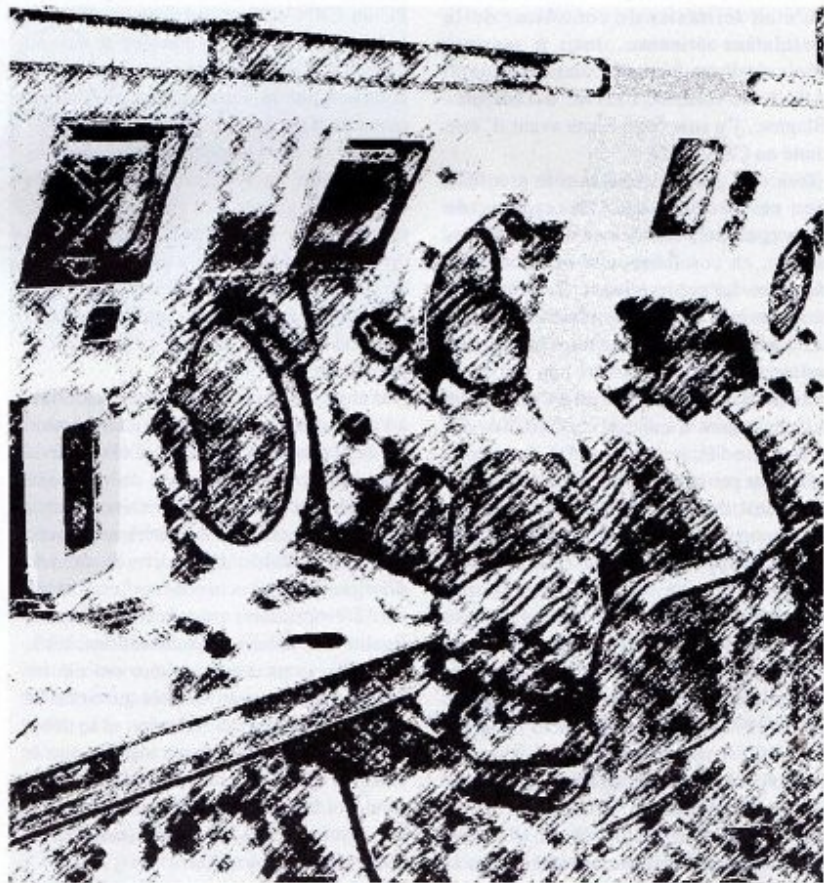
J. Fournier : Je dirais moi, plus généralement, la jeune génération de Contrôleurs, donc aussi ces « Bébé ICNA » qui sont aujourd'hui « Module X ». Et à cette jeune génération je lui souhaite d'avoir le même goût que celui que nous avons eu de la défense collective de la profession. Je lui

conseillerais donc d'éviter à tout prix l'individualisme si jamais elle en avait la tentation. Car l'individualisme, comme l'isolement dont nous parlions tout à l'heure, ne débouche sur rien de bon.

Et puis je pourrais lui souhaiter aussi de ne pas avoir besoin de recourir aux conflits ouverts. C'est sans doute très idéaliste de ma part. Mais il m'a été souvent dit - reproché - que j'étais utopiste !

Jacques Fournier promotion ENAC 1967 B. Jacques adhère au SOCCA (futur SNCTA) en Décembre 1968. Secrétaire de section à Aix en 1971, il est élu au Comité National en 1972. Après la "grande Grève" il est élu au BN en Avril 1973, il s'occupera des relations extérieures du syndicat jusqu'en 1989. Membre du Comité national jusqu'en 1992, il représente depuis le SNCTA à l'ATCEUC (Air Traffic Controller's European Unions Coordination).

sncta



Brest : salle de contrôle du Radar de Bretagne. (fusain électronique)

MA PRIME RÉDUITE DE MOITIÉ

Sitôt la nouvelle connue et pas plus tard que le **28 février**, le Bureau national du Sncta m'annonçait par écrit que le Syndicat prendra à sa charge tous mes frais de procédure et honoraires pour mes recours en justice contre la décision prise à mon encontre.

J'ai évidemment choisi comme défenseur l'avocat du Sncta que je connaissais si bien (voir Année 1987), **Maître Béridot**.

Dès le **30 mars**, il déposait une **Requête aux fins de sursis à exécution** de la Décision du 3 janvier.

Il a fallu attendre le **20 octobre 1995** pour apprendre que le Tribunal Administratif de Marseille refusait ce sursis à exécution.

Entre temps, j'avais déjà perdu 22 670 francs....

Ce même **30 mars 1995**, **Me Béridot** avait également introduit un **Recours en annulation de la Décision**.

Mais ce n'est que le **18 décembre 1997** que ce même Tribunal refusera d'annuler la dite décision.

Et là, nous allons tous tomber sur le cul !

Ce Tribunal, exhumant un obscur et introuvable Décret du **5 Novembre.....1870**, **vous avez bien lu !!!**, constatant que l'ensemble des arrêtés sur les primes des Contrôleurs n'ont JAMAIS été publiés au Journal Officiel, estime que je ne peux donc invoquer un quelconque préjudice (*j'en suis déjà à 77 078 francs de pertes de rémunération...*) :

« Considérant qu'il résulte du défaut de publication de ces arrêtés que Monsieur Fournier ne saurait se prévaloir de leurs dispositions et que l'administration, en lui refusant le bénéfice d'un avantage prévu par ces textes, n'a pu méconnaître aucun droit de l'intéressé ».

On reste sans voix devant une argumentation aussi imparable.

A croire que c'est de ma faute si tous les Ministres des Transports successifs, depuis août 1970 (date de la création de la prime en litige) n'ont publié aucun de ces textes au JO !!!

D'ailleurs la DGAC, dans sa défense laborieuse, n'avait même pas pensé à cette combine !!!!!

On peut même s'étonner que la justice administrative couvre une telle entourloupe ministérielle.

"On" se dispense de publier les textes et ensuite "on" peut faire ce que l'on veut sans craindre une censure des tribunaux....Joli tour de passe-passe !!!



Me Béridot est sidéré. Et moi donc !

Cependant, il va conseiller au Syndicat et à moi-même de ne pas faire appel de ce jugement, considérant que le Conseil d'État aboutira à la même conclusion et rejettera à son tour ma requête.

Parallèlement au recours en justice, j'ai effectué de nombreuses démarches.

Ainsi, auprès de M. **Balladur**, Premier Ministre et candidat à la Présidentielle qui m'avait renvoyé à un Député de mon Département, un certain **Thierry Mariani**, devenu...Secrétaire d'Etat aux Transports en 2011,

Auprès du Ministre des Transports puis ancien Ministre, **Bernard Bosson**, celui-là même qui m'avait décoré...

Ou encore **Jean-Claude Gayssot** lorsqu'il est devenu Ministre des Transports en 1997. Aussi bien le Sncta que moi-même lui avons adressé de nombreuses lettres auxquelles il n'a jamais daigné répondre. Tout comme le Député Communiste **Claude Billard**.

Je me suis adressé à **Pierre Joxe**, alors Premier Président de la Cour des Comptes. Ainsi qu'à trois Secrétaires Nationaux du Parti Socialiste. Sans oublié le candidat **Lionel Jospin** (qui n'a pas voulu s'en mêler....).

Jean-François Picheral (que je connaissais depuis longtemps (voir année 1979), Sénateur-Maire d'Aix en Provence, est intervenu à plusieurs reprises. Tout comme **Charles Fiterman**.

Toutes leurs démarches en ma faveur sont restées vaines !

Cependant, la lettre de notre ancien Ministre est sans nul doute la plus sympathique de toutes. Mais son lointain successeur n'en a pas plus tenu compte....

CHARLES FITERMAN

Ancien Ministre

Jean Claude Gayssot
Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement
246 boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Paris, le 10 mars 2000

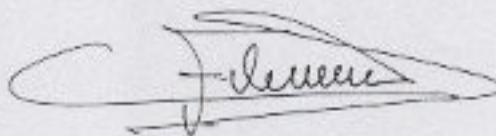
Monsieur le Ministre et cher ami,

Je me permets d'intervenir auprès de toi en faveur de Jacques Fournier, ancien secrétaire général du Syndicat autonome des contrôleurs aériens, qui défendait avec beaucoup de force et de conviction ses mandats, mais avec qui j'avais fait du bon travail.

Aujourd'hui en retraite anticipée, il subit un préjudice important du fait d'une sanction, dont il conteste le bien fondé, infligée en 1995. (voir copie du dossier ci-joint) par son administration.

Je serais heureux que sa situation puisse être rétablie.

Je te prie d'agréer mes salutations les meilleures.



Charles Fiterman

A quelques uns d'entre eux, j'ai fait état de certaines appréciations portées sur mes fiches de notation annuelle....

Daniel Galibert (Chef du Centre Régional d'Aix en Provence):

"Élément doué et personnalité intéressante à plus d'un titre . Dommage que son combat pour ses convictions et souvent contre les accords passés par son administration l'ait privé d'un déroulement de carrière normal et de l'accès à une qualification de Premier Contrôleur qui ne lui poserait sans doute pas de problème de compétences."

Jean-Pierre Mesure (Chef de Service):

"Il est dommage que le choix délibéré de M. Fournier de rester en salle de contrôle comme 'simple' contrôleur soit le symbole d'une opposition contestataire alors que ses compétences professionnelles sont réelles."

Celle de **Jacky Frauziol** n'était pas mal non plus... :

"Son chef d'équipe estime qu'il assure sa qualification de contrôleur CCR avec efficacité sur toutes les positions.

Le passif étant ce qu'il est, je me garderai bien d'apporter une appréciation personnelle."

Daniel Galibert, qui n'avait même pas eu le courage ni la simple politesse de me faire part de sa décision a eu droit à l'une de mes insolences légendaires. Le rencontrant par hasard dans un couloir, je lui ai simplement dit : *"Je te remercie de m'avoir sucré la moitié de ma prime. Je vais maintenant payer moins d'impôts"*.

Jean-Pierre Mesure y a eu droit lui aussi. Alors qu'il m'apostrophait en Salle de contrôle parce que j'y fumais tranquillement, ce qui théoriquement était interdit : *"Ce n'est pas parce que tu m'as diminué ma prime de moitié que je n'ai pas encore les moyens de m'acheter des cigares !"*. Et j'ai tout aussi tranquillement fini de déguster celui du jour.

En [février 1999](#), une nouvelle idée me passait par la tête. Avec l'aide financière du Sncta, j'introduisais un recours devant la ***Cour Européenne des Droits de l'Homme*** !!!

Suivant la procédure particulière de cette Cour, c'est **Michel Pezet** qui déposait le recours formel et définitif le [24 janvier 2001](#).

Il était l'un des avocats du Sncta, ancien Rapporteur à l'Assemblée Nationale du projet de loi créant le Corps des Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne (ICNA) et je le connaissais personnellement depuis 1980.

Mais le [20 août 2002](#), la ***Cour Européenne*** décidait de déclarer ma requête irrecevable au **seul** motif qu'elle avait été introduite trop tardivement.

Voilà donc comment pour les cinquante-huit derniers mois de ma carrière de Contrôleur, grâce à MM **Galibert et Mesure**, j'ai perdu la bagatelle de 133 753 francs pour mes *"convictions"* et mon *"opposition contestataire"*.

Mais eux non plus n'ont pas réussi à me faire taire !!!

