

Un récit de Jacques FOURNIER

T N A.E 67 B

TOME 5

A Jean-Marie L.

1985

Je savoure le calme retrouvé !

L'année commence par la publication au Journal Officiel, le 1^{er} janvier, de la Loi N° 84-1286 relative à « l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne », autrement dit, le « *service minimum* ».

Cette gracieuseté de Jour de l'An va immédiatement provoquer la réaction de notre Dessinateur BYL.



Pour ma part, je profite intensément de mes loisirs retrouvés depuis mon départ du Bureau National, et je commence une nouvelle « carrière » de journaliste bénévole à la radio locale de ma ville, **Radio Luberon**.



Ce qui ne m'empêche nullement de rester totalement impliqué dans les affaires du Sncta, au niveau de la Section Locale d'Aix en Provence, du Conseil Régional Sud-Est et du Comité National. Sans oublier mon mandat de Délégué National « Porte-Parole », la responsabilité de « **Conflits dans l'Air** » et la Rédaction en Chef de « **Control** ».

Cependant, je suis quand même maintenant à peu près libre de mon emploi du temps personnel, ce qui ne m'était pas arrivé depuis ...1973.

Et c'est ainsi que je vais pouvoir mettre au point, à la demande des nouveaux Secrétaires Nationaux, un important dossier qui va être largement diffusé.



Cette page de couverture, plutôt inhabituelle pour un document du Sncta, est l'œuvre de **Philippe Taurisson**.

Nous sommes tous ulcérés, depuis la fin juillet 1984, par cette lettre que nous avons reçu du nouveau Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique qui avait rejeté purement et simplement notre revendication de prise en compte de tout ou partie des primes dans le calcul des pensions des Contrôleurs au motif qu'il s'agirait d'une « *mesure catégorielle qui se trouverait en contradiction avec les directives gouvernementales interdisant de telles mesures* ».

Alors me revoilà avec une pile de journaux officiels à compulser.

Ce qui, au passage, provoquera, ce cadeau de ma fille **Violaine**.....



Mais au-delà de cette sympathique anecdote familiale, la première page du document fixe l'enjeu de celui-ci de manière très...carrée....

30 JUILLET 1984

Par lettre de ce jour sous référence 6308 (Voir Annexe I) ,Monsieur Jean LE GARREC nouveau Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique, avait cru devoir rejeter la **PRISE EN COMPTE DES PRIMES DANS LE CALCUL DES PENSIONS DES CONTROLEURS**, revendiqué par le SNCTA, au motif qu'il s'agirait "d'une mesure catégorielle qui se trouverait "en contradiction avec les directives gouvernementales interdisant de telles "mesures".

Le SNCTA publiant cette lettre dans le "Flash-Info" N° 118 portait comme commentaire "CA COMMENCE MAL" puisqu'il s'agissait des débuts du Gouvernement Fabius...

11 OCTOBRE 1984

Sous référence B-2A-4014 de ce jour, Mr BEREGOVY, Ministre de l'Economie, des Finances et du Budget, confirmait au SNCTA (voir Annexe II) que "des directives très "strictes ont été données pour interdire toute mesure catégorielle".

Jusque là ce genre de réponse n'était pas fait pour surprendre le SNCTA. Déjà le Premier Ministre Pierre MAUROY jouait la même musique.

Ce qui devient em...étant, c'est que cette musique-là on nous la jouait déjà avant Mai 1981.....

Souvenez-vous de "CONFLITS DANS L'AIR" N°6 (Janvier 1979) page 36

**M. PAPON NOUS PREND POUR
DES CONS. après la pause café,
la "pause catégorielle"**

Etait ainsi intégralement publiée une Circulaire du Ministre du Budget (référence B-2B-118) quelle similitude avec la lettre du11/10/84.....! dans laquelle on pouvait lire,

"Par lettre du 23 juin 1978, le Premier Ministre a prorogé jusqu'au 31 Décembre 1979 "la pause catégorielle dont il avait posé le principe dans une Circulaire en date "du 19 Octobre 1976"

Comme vous l'avez deviné la "pause catégorielle" a été prorogée après le 31/12/79 et la chanson a été reprise après Mai 1981.

AINSI ON NOUS CHANTE LE MÊME REFRAIN SANS
INTERRUPTION DEPUIS OCTOBRE 1976, AU MOINS.

Il s'agit donc maintenant de les faire
changer de disque !

D'AUTANT QUE

LES MESURES CATEGORIELLES

EXISTENT BEL ET BIEN !!!

S'en suivent les recensements que j'ai pu faire :

En **1984**, il n'y a pas eu moins de **54 mesures catégorielles** dans l'ensemble de la Fonction Publique, publiées au Journal Officiel, en matière d'échelonnement indiciaire, de rémunérations, de primes, de réformes statutaires et même de... révision de pension.

Certaines de ces mesures contiennent même une clause spécifique pour leur application aux... Agents retraités !!!

Nous constatons donc qu'il y a vraiment **deux poids, deux mesures** et nous le dénonçons !!!

Cette compilation minutieuse nous amène également à découvrir sept mesures spécialement destinées à des fonctionnaires de Catégorie A...

LA RIGUEUR, LA CRISE (déjà !!!) dont MM. **Fabius**, Premier Ministre, **Jacques Delors** puis **Pierre Bérégovoy**, Ministres successifs de l'Economie et des Finances, nous rebattent les oreilles sont pour le moins, elles aussi, à géométrie variable.

Nous découvrons même qu'une prime exceptionnelle, pendant trois ans, est accordée , par un décret d'août 84 aux Internes en médecine (respectivement 31 387 f. 23 004 f. et 11 248 f., excusez du peu...). **Cette prime exceptionnelle est prise en compte pour le calcul de la pension de ces médecins !!!!!**

Notre « **DOSSIER EXPLOSIF** » se termine ainsi :

« Aux Contrôleurs des Tours et des Centres de Contrôle de tirer toutes les conclusions de ce Rapport ».

Sur un tout autre sujet, la **PIRATERIE AERIENNE**, qui nous préoccupe depuis déjà longtemps (*voir Tomes précédents*), j'utilise les colonnes de « **Control** » pour dénoncer ce qui est, à l'époque, un véritable fléau.

Pour les seules années 84 et 85, j'ai dénombré trente-quatre détournements d'avion.

J'enquête également sur la « destinée » des pirates de l'air.

Beaucoup sont condamnés, parfois même à la peine capitale. D'autres ont été abattus par les polices ou armées locales. Mais un nombre non négligeable d'entre eux se voit accordé l'asile politique au mépris total des lois internationales en vigueur.

Et au Sncta même, je vais collaborer avec **Charles Tuduri** pour la rédaction de cette lettre :



SYNDICAT NATIONAL
DES CONTROLLEURS
DU TRAFIC AERIEN

B.P. 40 91201 ATHIS-MONS Cedex

Objet: Piraterie aérienne
Séance du CTP Régional du 4 décembre 1985.

CONSEIL REGIONAL SUD-EST SNCTA
21, avenue Jules Isaac
13617 AIX EN PROVENCE Cedex
Tel: 42.96.40.33 H24

Réf. :
Objet :

Ref: 21/CTP-R

Aix en Provence le 21 novembre 1985

Le Secrétaire Régional SNCTA auprès
de la DRAC SE
à ~
Monsieur le Directeur de la DRAC SE

Monsieur le Directeur,

Bien que le sujet ne soit pas sous les feux de l'actualité, le phénomène PIRATERIE AERIENNE nous a toujours préoccupé.

Il ne faut pas oublier que la FIR Sud Est est aux premières loges car sur le bassin méditerranéen, là où sévit plus qu'ailleurs la piraterie aérienne.

Nous demandons à faire le point sur les consignes et moyens mis en place sur chaque aérodrome. En effet si, sur certains terrains il y a des instructions, ce n'est pas le cas pour TOUS.

Avec les services concernés (autorités nationales, départementales et locales), il convient d'élaborer un véritable plan "PIRATERIE AERIENNE" au même titre qu'il existe déjà des consignes d'alerte à la bombe et d'évacuation des

Voici les deux phases qui nous semblent les plus importantes:

1°/Avant l'atterrissage:

C'est un moment particulièrement délicat où les Services de Contrôle doivent tout mettre en oeuvre pour que l'avion détourné puisse se poser en toute "sécurité". Le SNCTA a toujours considéré l'avion comme étant en DETRESSE, et nous sommes tout à fait opposé à la fermeture sauvage de l'aérodrome de destination (du style camions sur la piste, coupure du balisage ou des installations radio-électriques).

2°/Après l'atterrissage: détermination d'un emplacement particulier où parquer l'avion. Isolation de l'aéronef sur une fréquence particulière. Et surtout limitation de l'accès de la Tour car à ces moments-là, on constate une invasion d'"autorités" en tout genre, ce qui est fort préjudiciable au bon fonctionnement des services de la Navigation Aérienne déjà bien perturbés.

Pour le Conseil Régional Sud-Est
Le Secrétaire Régional auprès de la DRAC-SE

Charles TUDURI

Et puis il est quand même temps que je vous parle un peu demoi, non ?



MON « DETACHEMENT » AUX ...UIV

Dans le tumulte de l'année 84, provoqué par le « *service minimum* », mon « affaire » était évidemment passée au second plan.

En effet, depuis le 16 avril 1984, j'étais censé être « *détaché pour une période d'un an aux UIV* » (Unités d'Information de Vol) par une Note de Service signée par mon vieil « ami » **Jean-Pierre Boland**, Chef du CCR/SE.

Il était évidemment **hors de question** que j'accepte ce « *détachement* » que je n'avais nullement sollicité et qui était totalement contraire aux thèses défendues par le Sncta.

J'annonce donc illico, *urbi et orbi*, que je ne me conformerai pas aux dispositions de cette Note de Service.

Et dès le 25 avril, ce brave **JP. Boland** est obligé de rendre compte au Chef du CRNA, **Alain Soucheleau**, que je n'ai pas assuré mon service « *aux UIV* » les 22 et 23 avril....

Le 26, je suis convoqué par écrit par M. **Soucheleau**.

Il m'indique même qu'il « *pourrait être amené à considérer mes absences comme un abandon de poste* ».....

Mais comme je ne suis pas né de la dernière pluie, j'avais déjà anticipé cette « contre-attaque » de l'Administration et pris mes précautions. La Jurisprudence exclut justement l'abandon de poste lorsqu'un agent « détaché » ne rejoignant pas sa nouvelle affectation continue cependant d'exercer ses fonctions antérieures.

Je me suis donc mis dans ce cas-là. J'ai continué, comme si de rien n'était, d'effectuer mes vacations avec l'Equipe Une, conformément au Tour de service. Cette Equipe Une m'a indéfectiblement soutenu tout au long de cette année de « *détachement* ».

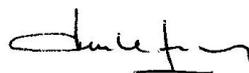
A chaque prise de service, mes Chefs d'Equipe, **Jean-Marie Lefranc**, **Marcel Le Judec**, **Gérard Marin**, **Loïc Méon**, m'ont signé cette attestation (qu'ils en soient encore remerciés aujourd'hui).

- ATTESTATION -

Je, soussigné ...LEFRANC Jean-Marie... Officier Contrôleur Principal de la Circulation Aérienne, Chef de Quart au Centre de Contrôle Régional Sud-Est à Aix en Provence, certifie que Jacques FOURNIER, Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne de 1ère Classe, a effectué ce jour ...24 Avril 1984... une vacation de ...J-3...0933/1800 avec l'Equipe N° 1 de ce Centre.

Cette attestation est délivrée à l'intéressé pour valoir ce que de droit.

FAIT le 24 Avril 20^h00



LEFRANC Jean-Marie

Chef de Quart
Centre de Contrôle Régional
Sud-Est à Aix en Provence.

J'ai également eu le soutien sans faille du Sncta, que ce soit de la Section Locale d'Aix avec **Jean-Pierre Chaberty**, **Pierre Bossy** et **Joël Cariou** ou du Bureau National avec **Patrick Bourchet**.

Ayant disparu du Tableau de service de l'Equipe Une pour apparaître sur celui des UIV, j'ai systématiquement déposé des Recours gracieux à chaque parution mensuelle de ceux-ci.

Janine, la secrétaire du Chef CRNA, se souvient encore aujourd'hui, hilare, de la « cérémonie » lorsque je me pointais à son bureau, flanqué d'un Délégué syndical, pour faire officiellement enregistrer ces recours.

Ceux-ci n'ayant jamais suscité la moindre réponse de l'Administration, j'ai tout aussi systématiquement déposé des recours devant le Tribunal Administratif de Marseille.

Tout au long de cette année de détachement fictif (*on dirait maintenant « virtuel »*) il y a eu nombre d'anecdotes amusantes.

Tout d'abord, à chacune de mes « *absences aux UIV* », l'Administration était obligée de publier un Notam (Notice to Air Men) pour annoncer la suspension de l'Information de Vol à Aix....

Au tout début, le vieil **Aillaud**, agent UIV depuis des lustres, était venu me voir tout exprès pour, tel un bon père de famille, me mettre en garde contre les « *terribles conséquences pour moi si je persistais dans mon refus de rejoindre les UIV* ». Je l'avais remercié de sa sollicitude mais je lui avais répondu de ne pas s'en faire pour moi. Il était persuadé, ce brave homme, que j'allais me faire révoquer séance tenante.

Jean-Pierre Boland, totalement impuissant et pas vraiment soutenu par la hiérarchie, s'est alors livré à quelques mesquineries administratives. Il s'est mis à refuser de me signer mes congés annuels, mes autorisations d'absence syndicale... Il a également refusé ...gravissime, de me....noter ! De tout cela je n'en avais cure !

Jean-Marie Lefranc était allé le voir pour lui dire, en substance, fort de son expérience, qu'il ferait mieux de ne pas s'entêter contre moi car « *pour maintenir la paix sociale, l'Administration Centrale et le Ministre feront vite le choix entre un Secrétaire National Sncta et le Chef du CCR/SE* ».

D'ailleurs, lorsque **Frédéric Rico** a succédé à **Alain Soucheleau** comme Chef du CRNA Sud-Est, la première chose qu'il m'a dite en me rencontrant par hasard à la photocopieuse.... « *Rassure-toi, je ne commettrai pas l'erreur de faire de toi un martyr* ».....

Tous mes recours étaient transmis directement au Ministre des Transports par **Patrick Bouchet** avec une lettre d'accompagnement...

Un beau jour, on m'a également rapporté une conversation tenue sur moi...à la cantine du Centre (!) entre membres de l'encadrement local. Mme **Szuba**, Chef du service administratif, indiquait à ses interlocuteurs que l'Administration serait très très mal devant le Tribunal Administratif car elle venait de s'apercevoir que l'Administration avait continué de me verser normalement mes primes pour heures de nuit. Les UIV étant fermés la nuit, c'était donc bien la preuve que j'effectuais en totalité mes vacances avec l'Equipe de contrôle.

Ce « détail » était fort amusant car je n'y avais personnellement pas songé dans mes différents recours.

Peu de temps avant l'expiration des délais légaux de réponse à mes recours, j'avais pris mon téléphone et appelé directement M. **Saadia** à la DGAC.

A mes interrogations, il m'avait répondu : « *l'Administration Centrale ne répondra pas à vos recours, il a déjà été dit et écrit trop de conneries dans cette affaire par l'Administration locale, nous ne voulons pas en rajouter....* »

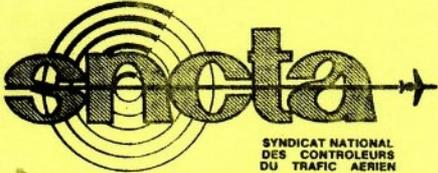
C'était la preuve définitive que **JP. Boland** était totalement lâché par ses supérieurs.

Il en sera totalement mortifié qu'il tentera de se venger en faisant d'ailleurs exécuter (par Note de service du 22 mars 1985) ses basses œuvres par un autre...

En effet, à l'issue de mon « année de détachement », **Jacky Frauziol**, le Chef de la Subdivision Contrôle, sur son ordre, me convoquait aussitôt pour me notifier que j'étais « réintégré » dans l'Equipe Dix...dans laquelle je n'avais jamais mis les pieds de ma vie !

Eclat de rire général en Salle de contrôle....

Dès le lendemain, le Section locale du Sncta distribuait ce tract :



SYNDICAT NATIONAL
DES CONTROLEURS
DU TRAFIC AERIEN
B.P. 40 91201 ATHIS-MONS Cedex

Réf. : LE FEUILLETON DES UIV : SUITE ...
Objet :

LES REPRESAILLES D'ARRIERE GARDE

Hier, Vendredi 22 Mars 1985, Mr. FRAUZIOL, Chef de la Subdivision Contrôle, a convoqué Jacques FOURNIER (qui s'est fait assister d'un Délégué Syndical). Mr. FRAUZIOL notifiait ainsi à Jacques FOURNIER qu'à l'issue de son année aux U.I.V. (!!!), il était "réintégré" dans l'Equipe.... DIX.

- Chacun sait que FOURNIER a continué à travailler dans l'Equipe UNE toute la durée de son "détachement" aux U.I.V.
- Ce "détachement" était bien illégal puisque le CTP/NA du 15/5/84 puis le CTP Ministériel du 12/3/85 ont examiné une modification du Statut OCCA à ce sujet.
- L' "affectation" autoritaire de FOURNIER dans l'Equipe DIX est tout simplement contraire à la réunion du 5/2/85 du CCR/SE "en vue du rééquilibrage estival des Equipes" au cours de laquelle elle n'a JAMAIS été prévue. Mieux, le Chef du Service Exploitation, par Note de Service N°7/85 a écrit: "J'enterine les décisions qui ont été prises en commun". Or, il avait été dit que FOURNIER resterait dans l'Equipe UNE.

La décision du 22/3/85 est donc une SANCTION DEGUISEE.

Cette nouvelle affaire n'est donc pas faite pour améliorer le climat social à l'heure de la "banalisation" des U.I.V.

La Section SNCTA du CCR/SE demande donc à tous les Contrôleurs de soutenir FOURNIER contre cette nouvelle offensive de l'Administration locale qui une fois de plus cherche à les diviser pour mieux régner.

Section SNCTA
23/2/85

NOTE: il est rappelé que depuis un an, l'Administration Centrale et le Ministère n'ont jamais répondu aux recours déposés ni prononcé les sanctions pourtant demandées par la hiérarchie aixoise. Aujourd'hui cela sent donc la mesquinerie et la basse vengeance.

La nouvelle manigance échouait donc comme les précédentes car devant la levée de boucliers qui se profilait, **JP. Boland** signait aussitôt ma « *réintégration* » dans l'Equipe Une que je n'avais jamais ...quittée.

N'ayant donc, finalement, subi aucun préjudice, même pas sur mes heures de nuit...je me suis alors désisté de tous mes recours auprès du Tribunal Administratif.

Dernière anecdote sur ce sujet.

Une nuit où j'étais de service avec l'Equipe Une, nous avons été confrontés à un détournement d'avion.

Normalement alertés, **JP Boland** et **Frédéric Rico** ont débarqués en salle de contrôle vers 22h30.

Le premier a fait mine de ne pas me voir mais **F.Rico** n'a pu s'empêcher de me dire :

-« *Qu'est-ce que tu fais là, toi ?* »

Insolent, je lui ai répondu « *Je m'occupe des VFR de nuit* »....

Et quelques instants plus tard, bravache, je me suis permis de le conseiller gentiment :

-« *T'inquiètes pas, ce détournement va se terminer sur l'aéroport de Chypre, on va vite en être débarrassé* ».

Piqué au vif, il me rétorque : « *Et qu'est-ce que tu en sais, toi ?* »

Et moi de lui répondre : « *Oh, tu sais bien que je suis ces questions de très près. Ce n'est donc pas sorcier à deviner. Les deux précédents détournements se sont terminés là-bas, alors, celui-là...* » .

Et là, je vois mon **Rico** appeler le Directeur Général, lui aussi mobilisé, pour lui dire benoîtement : « *Monsieur le Directeur Général, je pense que ce détournement se finira à Chypre* ».

Et c'est effectivement là que les pirates de l'air ont fait atterrir leur avion détourné.

Gloire à **Frédéric Rico** auprès du Directeur Général.....

LES RADIOS LIBRES

Lors de la célèbre émission « Droit de réponse » de **Michel Polac**, traitant cette fois-là des radios libres, le Ministre **Georges Fillioud** (†) déclare que celles-ci brouillent les communications aériennes.

Les radios libres présentes nient en bloc et, curieusement, le Représentant du Syndicat des Pilotes de Lignes (Snpl) prétend également qu'il n'y a pas d'interférences sur les fréquences de la navigation aérienne.

Une fois de plus, je vois rouge et je prépare tout aussitôt un communiqué de presse que le Bureau National Sncta approuve dans la foulée.

Ce communiqué est d'ailleurs également adressé directement à **Michel Polac** qui, le samedi suivant, le **23 février**, ouvrira son émission par la lecture intégrale de notre courrier.

Le cameraman cadrera tellement bien **M. Polac** que ma signature, bien connue des Contrôleurs, de l'Administration et du Ministère, apparaîtra en grand sur tous les écrans de télé....

LE RAPPORT DE LA « COMMISSION DES SAGES »

Le **18 mars**, je participe évidemment à la réunion du Comité National du Sncta qui se tient à l'Enac.

La quasi totalité des débats est consacrée à l'analyse du Rapport de cette Commission que le Secrétaire d'Etat aux Transports, **Jean Auroux**, vient officiellement de remettre aux Syndicats.



Notre Commission Professionnelle s'est déjà réunie deux fois pour examiner le document.

Son compte-rendu est largement approuvé par le Comité National.

- L'analyse des « Sages » sur la Navigation Aérienne est contradictoire avec celle du Sncta.

- M. Villiers (ancien Directeur Régional Nord) persiste dans ses fantasmes déjà anciens sur l'automatisation du contrôle.
- La Commission n'a fait qu'une partie du travail pour lequel elle avait été mandatée.
- La revalorisation de la fonction contrôle n'est pas retenue.

Le Comité National tire la conclusion finale que ce Rapport s'oppose, de fait, au Plan de Carrière du Sncta.

Mauvais cadeau alors que le Sncta vient de fêter ses vingt ans le 27 février !

Dès le mois de mai, je serai en mesure de publier un numéro quasi spécial de « **Conflits dans l'Air** » de commentaires sur ce Rapport .



Par ailleurs, on sait le Sncta obstiné. Le nouveau Bureau National saisi une seconde fois la CADA, **Commission d'Accès aux Documents Administratifs**, à propos du « *service minimum* ». Cette fois c'est la bonne. La CADA, le **27 mars**, fait injonction au Directeur Général de l'Aviation Civile de nous communiquer les documents réclamés. M. **Tenenbaum** s'exécutera le **22 juillet**.

AÉRO RÉTRO

Le 28 avril, Noël Calzaroni, le Dessinateur de « **Control** » et moi-même partons en reportage à l'aérodrome de Saint-Rambert d'Albon. Il y avait belle lurette que nous avions ce projet. C'est d'ailleurs « **Nono** » qui en avait eu l'idée, mais j'avais dû surseoir à plusieurs reprises dans le passé. Cette fois, ma liberté retrouvée....

A Saint-Rambert d'Albon se trouvait (et se trouve toujours aujourd'hui) basée l'Association **AÉRO-RÉTRO** qui collectionne et retape des avions decollection.

Cette Association a la particularité d'avoir été fondée et est présidée par un certain **Christian Martin**, également Contrôleur à la Tour de Satolas....(*ils sont d'ailleurs, « Nono » et lui, de la même Promo Enac*)

Notre reportage paraîtra dans « **Control** » N° 48.



Christian Martin



En 1985, la flotte d'**Aérorétro** était composée d'un **Morane Saulnier 325**, d'un **Caudron « Luciole »**, d'un **Stampe SV4**, d'un **Morane Saulnier 733**, d'un **Morane Saulnier 500 « Storch »**, d'un **Morane Saulnier 502 « Salmson »**, de deux **North American T6**, d'un **Broussard**, d'un **Pilatus P2**, d'un **Sipa 903**, d'une « **Demoiselle** » **Santos Dumont**, d'un **Sikorsky HSS**, d'un **Nord 1101 « Ramier »**, d'un **Douglas AD4N « Skyraider »**, d'un **Bucker Jungman**, d'un **Yak 11**, d'un **Yak 18** et d'un **Fouga-Magister**.

Pour plus de photos, rendez-vous sur « ALBUMS PHOTOS », le numéro 12.

Le **30 avril**, c'est le départ définitif des Contrôleurs militaires de la Tour de contrôle de **Clermont-Ferrand !!!....**

Les **9 et 10 mai**, je participe à la réunion du Conseil Régional Sud-Est qui se tient à Nice. A la fin de celle-ci, nous lançons un **Appel à l'action** aux Contrôleurs pour obtenir « *l'ouverture de négociations sur le Rapport des sages* ».

Les **22 et 23 mai**, c'est le Conseil Régional Nord qui se réunit à son tour. Lui aussi appelle à la mobilisation « *pour l'ouverture de négociations, promises par Jean Auroux, sur le Rapport des Sages* ».

Du coup, le **17 juin**, j'expédie aux Parlementaires et aux Journalistes « **La Lettre du Sncta** » N° 21, intitulée : « *Rapport de synthèse du Groupe des sages. Qui a dit Sages ????* ».

Mais avant cela, du **30 mai au 9 juin**, je suis à nouveau au Salon Aéronautique du Bourget. Du **4 au 7**, je suis rejoint par **François Peytour**, le nouveau Secrétaire National aux Relations Extérieures.

Le hasard faisant bien les choses, à peine arrivés ensemble sur la grande esplanade de l'entrée du Salon, je repère, de dos, devant nous, accompagné de deux personnes.... **Charles Fiterman** ! En pressant le pas, nous les rattrapons et à forte voix je dis « *Bonjour Monsieur le Ministre* ».

Charles Fiterman se retourne d'un bloc et, bien entendu, il me reconnaît.

Nous devisons quelques minutes au cours desquelles, il déclarera avec son ton traînant, inimitable : « *Ah... Monsieur Fournier, qu'est-ce que vous avez pu m'emmerder* » ... !

François et moi nous nous sommes également rendus au « Pot du Ministre », au Prè Catelan (Bois de Boulogne) auquel **Jean Auroux** avait invité le Sncta.

L'autoroute est encombré. J'emprunte, évidemment, la bande d'arrêt d'urgence, ce qui ne plaît guère à **François**... Qui se met à ricaner à la jonction avec le Périphérique où je suis stoppé par deux motards !

Mais laissez-passer et carte tricolore aidant, ils nous laissent repartir après un salut militaire de rigueur. **François** se sent mieux et en rigolant, il me dit : « *Tu aurais quand même pu leur demander de nous ouvrir la route jusqu'au Pré Catelan* ».....

Je terminerai mon séjour au Salon en assistant, pour le compte de « **Control** » à la toute première Assemblée Générale de l'**Académie Nationale de l'Air et de l'Espace** (ANAE) qui se déroule au grand amphi de l'Ecole Polytechnique à Paris.

Le **28 juin**, les Contrôleurs d'Aix en Provence, à l'appel de l'Intersyndicale Locale, arrêtent les décollages pendant une heure pour protester contre la « *suspension de fonction* » d'un Contrôleur de la Tour de Nice « *coupable* » d'un Airmiss. Dès la semaine suivante, **Louis Pailhas** reçoit les Syndicats à ce sujet. La décision de suspension sera rapportée.

Le **2 juillet**, **Jean Auroux** prononce une longue allocution devant les Syndicats qu'il a convoqué. Les termes et « propositions » de celle-ci sont jugés inacceptables par le Bureau National Sncta réuni les **9 et 10 juillet**. Il dépose alors un **préavis de grève** du **vendredi 26 au lundi 29 juillet**.

Et me revoilà sur le pont pour avertir la presse et répondre à ses sollicitations.

Les aiguilleurs du ciel veulent faire grève du 26 au 29 juillet

<p>ATTENTION aux retards d'avion au cours du dernier week-end de juillet. Le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) vient, en effet, de déposer un préavis de grève pour la période qui va du vendredi 26 juillet à midi au lundi 29 juillet midi, a annoncé hier le délégué national de ce syndicat, Jacques Fournier.</p> <p>Ce mouvement pourrait</p>	<p>conduire à de très importantes perturbations du trafic aérien au moment des départs en vacances car le préavis est national et il concerne les cinq centres régionaux surveillant l'espace aérien français ainsi que l'ensemble des tours de contrôle.</p> <p style="text-align: center;">« Elite »</p> <p>Cependant, a précisé M. Fournier, les contrôleurs ont laissé une période suffisante entre le dépôt de ce préavis au Secrétariat d'Etat aux transports et la date retenue pour la grève afin de permettre l'ouver-</p>	<p>ture de négociations avec les pouvoirs publics.</p> <p>Par ce préavis, les « aiguilleurs du ciel » entendent protester contre les propositions d'un « groupe de sages » présentées au début de l'année et retenues, selon le syndicat, par le ministre Jean Auroux. Ces propositions visent à ne pas prendre en compte les primes versées pendant les périodes d'activité pour le calcul des retraites et à retirer les contrôleurs des tours de contrôle de certains aérodromes.</p> <p>En outre, aucune revalorisation</p>	<p>indiciaire des contrôleurs aériens dans la grille de la fonction publique n'est envisagée et la création d'un quatrième grade pour cette catégorie de fonctionnaires n'équivaut pas, selon le syndicat, à une revalorisation mais entraînera la mise en place d'une « élite » en ne retenant pour ce grade que les responsables du centre.</p> <p>Enfin, comme dans l'ensemble de la fonction publique, les contrôleurs du ciel entendent protester contre la baisse de leur pouvoir d'achat en 1985.</p>
--	--	---	---



FIGARO 16/7/85

CONTROLE AERIEN

Préavis de grève du 26 au 29 juillet

Lancé par le syndicat majoritaire, ce mouvement pourrait provoquer de graves perturbations. Mais il reste encore dix jours pour trouver une solution.

Le syndicat national des contrôleurs du trafic aérien — qui a obtenu 53 % des voix aux dernières élections professionnelles — vient de déposer un préavis de grève pour la période allant du vendredi 26 juillet à midi au lundi 29 juillet à midi.

Ce mouvement pourrait conduire à de très importantes perturbations du trafic aérien au moment de départs en vacances car le préavis est national et concerne les cinq centres de contrôle régionaux surveillant l'espace aérien supérieur (les passages d'avion au-dessus de la France) ainsi que les tours de contrôle des aérodromes français (décollage et atterrissage).

Cependant, le porte-parole du syndicat, Jacques Fournier, a fait remarquer que son organisation a laissé seize jours au secrétaire d'Etat aux Transports pour permettre l'ouverture de négociations. Le préavis de grève, en effet, a été déposé le 10 juillet.

Par ce préavis, les aiguilleurs du ciel enten-

dent protester contre les propositions d'un « groupe de sages » présentées au début 1985 et retenues, selon le syndicat, par le secrétaire d'Etat aux Transports.

Selon Jacques Fournier, ces propositions visent à ne pas prendre en compte les primes versées pendant les périodes d'activité dans le calcul des retraites et à retirer les contrôleurs des tours de contrôle de certains aérodromes. En outre, aucune revalorisation indiciaire des contrôleurs aériens dans la grille de la fonction publique n'est envisagée et la création proposée d'un quatrième grade, pour cette catégorie de fonctionnaires, n'équivaut pas à une revalorisation mais entraînera la fabrication d'« une élite » en ne retenant pour ce grade que les responsables de centre, a expliqué M. Fournier.

Enfin, comme dans l'ensemble de la fonction publique, a ajouté le porte-parole du syndicat, les contrôleurs entendent protester contre la baisse de leur pouvoir d'achat.

le Parisien
17/7/85

Alors que les bagagistes poursuivent leur grève à Roissy et Orly les contrôleurs aériens menacent d'arrêter le travail pour le dernier grand week-end de juillet

Des nuages sur l'avion des vacances



Le trafic aérien va-t-il connaître, à la fin du mois, l'une de ces grandes pagailles pour cause de grève, telles celles de 1973 et 1979 ? Le principal syndicat d'aiguilleurs du ciel, le S.N.C.T.A., vient de lancer un préavis de grève pour le dernier week-end de juillet. Les usagers, les candidats à des vacances bien méritées, seront une fois de plus l'enjeu de ce conflit social.

Evidemment, on s'efforcera de les consoler

« Cette mesure serait un véritable danger pour la sécurité des voyageurs, indique ce responsable. Le personnel en question n'est pas qualifié. La formation d'un aiguilleur du ciel dure cinq ans. A Périgueux, en 1977, déjà, l'emploi d'agents de la chambre de commerce avait provoqué un accident mortel. »

Nous avons vérifié l'information auprès de la chambre de Périgueux, elle est exacte, mais il s'agissait d'un cas un peu particulier. Au secrétariat d'Etat aux Transports, on dément catégoriquement les intentions prêtées à l'administration par le S.N.C.T.A.

en leur disant qu'on suspend le travail dans leur propre intérêt, pour préserver la sécurité aérienne.

L'argument nous a été exposé par un responsable du syndicat : les pouvoirs publics s'approprieraient à remplacer les contrôleurs aériens par des agents des chambres de commerce dans les petits aéroports. Ces chambres sont la plupart du temps gestionnaires.

« Il existe, certes, des techniciens d'aviation civile, admet-on, des T.A.C. qui sont chargés de diffuser des informations écrites de vol. Ils sont nombreux, peut-être un peu trop, car nous avons autant de bureaux de pistes en France qu'il n'y en a dans toute l'Europe. Mais il n'est pas du tout question de leur demander de remplacer les officiers du contrôle aérien. »

Restent alors quelques revendications catégorielles et salariales. Rien qui n'ait de rapport étroit avec la sécurité. Vous risquez donc de ne pas pouvoir prendre, comme prévu, votre avion pour les

Baléares, parce qu'il y a eu un accident mortel à Périgueux il y a huit ans.

La première du genre

Cette grève sera en fait la première du genre. L'an dernier, à l'initiative de Charles Fiterman, ministre des Transports d'alors, le Parlement a voté une loi instituant le droit de grève pour les aiguilleurs du ciel.

Auparavant, ce droit n'existait pas, du fait du rôle de service public prioritaire dévolu à cette corporation. les

contrôleurs du trafic aérien en étaient réduits à la grève du zèle, qui désorganisait déjà beaucoup de vols.

Aujourd'hui, l'arrêt de travail est possible, sous réserve d'un service minimum : impératifs militaires, liaison assurée avec la Corse et les Dom-Tom, maintien du trafic sur l'aéroport franco-suisse de Bâle, survol du territoire assuré pour les vols internationaux, etc.

Service minimum et décrets d'application

C'est la première fois que les aiguilleurs du ciel ont l'occasion de déposer un préavis de grève. Ils le feront même longtemps à l'avance. On ne pourra pas leur reprocher la soudaineté de leur mouvement, comme on le faisait — et pour cause — autrefois. Mais il y a un hic.

La loi est trop récente pour que le décret d'application sur les modalités du service minimum aient pu être signés. Un service auquel les syndicats sont opposés depuis le début. Ils voient là une limitation telle à leur droit de grève que celui-ci en serait annulé.

Le projet de décret sera examiné le 24 juillet — hasard providentiel — par la commission technique paritaire (l'équivalent des comités d'entreprise du privé). Le S.N.C.T.A. pourra faire valoir ses arguments sur fond de menace de grève.

« Le ministre a le temps d'ouvrir des négociations avant le 26 juillet, dit-on au syndicat. Mais nous retrouvons notre combativité dépassée s'il ne veut pas discuter. Nous avons les moyens de bloquer l'activité des aéroports de la France entière. »

Le secrétaire d'Etat, Jean Auroux, est prévenu. Les passagers aussi.

Jean PIGEOT

Le 23 juillet, M. Vallemont, le Conseiller Social de Jean Auroux, reçoit le Sncta toute la matinée, puis à nouveau en fin d'après-midi. En début de soirée, le Sncta lève alors le préavis de grève et je reprends mon ballet avec les journalistes....

Ceci fait, la grève étant annulée, j'ai à nouveau du temps libre. Le 28 je dîne chez Vévette Fonquergne, chez Alain Cagnat le 29 et le 31 chez Titi !!!

Tout au long du mois d'août, je suis interrogé, à leur initiative (!!!), à trois reprises par le Figaro ainsi que par l'AFP, mais aussi par La Tribune. Ils pressentent que le calme est très précaire.

le Figaro 8/8/85

Contrôleurs aériens : le ton monte

Les aiguilleurs du ciel, qui ont suspendu en juillet un préavis de grève, sont mécontents de la lenteur avec laquelle les pouvoirs publics négocient.

Les contrôleurs aériens ne sont pas contents et ils le font savoir au cours des assemblées générales intersyndicales qui se tiennent actuellement dans les centres et les tours de contrôle.

Les aiguilleurs du ciel, on s'en souvient, avaient suspendu le préavis que le syndicat majoritaire de la profession avait lancé pour une grève du 26 au 29 juillet. Le ministère des Transports, en effet, avait décidé, pour calmer le jeu, d'ouvrir une négociation sur les revendications des contrôleurs.

C'est ainsi qu'une première réunion a eu lieu le 2 août à Paris à l'issue de laquelle les représentants des pouvoirs publics

ont proposé la création de trois groupes de travail à partir du 3 septembre avec remise d'un rapport à la fin de l'année.

« Les pouvoirs publics cherchent à gagner du temps » disent les contrôleurs pour qui certaines de leurs revendications — l'intégration des primes dans le calcul de la retraite, par exemple — pourraient être rapidement satisfaites. Or la tactique adoptée par le ministère reporte toute décision aux premières semaines de 1986, dans le meilleur des cas.

Les contrôleurs ont donc l'impression d'être dupés par les pouvoirs publics qui semblent temporiser pour éviter d'aborder les problèmes au fond. « Nous

acceptons les groupes de travail qui nous sont proposés à condition qu'ils se réunissent très vite », déclarait hier un porte-parole syndical avant d'ajouter que, compte tenu de la tournure prise par les événements, « il serait étonnant que l'été se termine sans perturbations dans l'espace aérien français ».

Les organisations syndicales sont convenues de se réunir à Aix-en-Provence le 14 août pour évoquer « les revendications à mettre en avant dans les groupes de travail et étudier les modalités d'action qui pourraient se révéler nécessaires ».

P. K.

En effet, le **23 août**, à la suite d'une rencontre avec le Directeur Général, l'Intersyndicale Nationale dépose un préavis de grève. Mon repos aura été de courte durée... Je suis à nouveau « assailli » par la presse.



Le 5 septembre, c'est donc la grève. Ce jour-là, je suis en direct sur France Inter. Je suis par ailleurs personnellement gréviste puisque de service de "J1".

Et ce n'est pas fini ! Dès le 12 septembre, le Sncta, la CGT, la CFDT déposent ensemble un nouveau préavis.

C'est encore la grève totale les 18 et 19 Septembre. Elle est encore plus suivie que celle du 5. On atteint 90% de grévistes. Pour ma part, je le suis le 18, en "J3".

TRANSPORTS

Pagaille dans les aéroports

Hier, la grève des contrôleurs aériens a cloué au sol tous les avions des lignes intérieures. Seule, la liaison Marseille-Corse a été assurée.



Les passagers des vols annulés ont fait la queue, à Roissy, devant les guichets de la S.N.C.F. et des agences de location de voitures.

Impossible ou presque hier de prendre un avion. Le mouvement de grève déclenché par tous les syndicats de contrôleurs a été dans l'ensemble bien suivi.

Comme prévu, Air Inter n'a pu assurer aucun vol, hormis une liaison sur deux vers la Corse. Air France a maintenu la majorité de ses vols longs courriers. En revanche, les liaisons sur l'Europe ont été fortement perturbées. U.T.A. pour sa part a enregistré des retards très importants.

Les compagnies françaises n'ont pas été les seules touchées. Beaucoup de vols en provenance de l'étranger ont dû être annulés ou dérivés.

En ce qui concerne le pourcentage de grévistes, le bilan diffère selon les sources. Pour la Direction générale de l'aviation civile (D.G.A.C.), « il a probablement dépassé les 50 % ».

« Nous avons été suivis par au moins 85 % du personnel », estime Jacques Fournier, porte-parole du S.N.C.T.A., syndicat majoritaire de la profession.

Les deux organisations se rejoignent cependant sur les régions, selon eux, les plus touchées. Sans conteste, le sud et le nord de la France qui dépendent de deux centres régionaux à forte tradition gréviste, Aix-en-Provence et Reims. Pour les trois autres centres qui existent sur le territoire national, le mouvement a été plus fluctuant. A Brest il s'est arrêté à 11 heures du matin, et, à Bordeaux et Athis-Mons, le pourcentage des grévistes fut d'environ 50 %. Quant aux aéroports parisiens, Orly a dé-

brayé à 100 % (le trafic n'a d'ailleurs repris qu'à minuit), alors que Roissy n'a que très peu suivi le mot d'ordre.

Bilan

Mais le bilan de cette grève revêt un intérêt tout particulier si l'on aborde le problème du service minimum.

Les contrôleurs expérimentaient en effet hier leur nouveau droit de grève reconnu légalement depuis décembre 1984, mais que le gouvernement a assorti d'un service minimum jugé « trop draconien » par les syndicats (maintien des liaisons avec la Corse, les D.O.M.-T.O.M. et la circulation des avions étrangers).

Cependant cette journée ne fut pas le test attendu. Les syndicats ne se sont pas sentis tenus par la loi, car le décret d'application n'est pas encore sorti. « Il y a eu cependant jeudi des vols vers les Antilles, la Réunion et la Guyane », précise la D.G.A.C. « C'est vrai, répliquent les syndicats, mais ils ont été assurés par le personnel non gréviste. Lorsque le décret sortira, nous verrons ce qui se passera véritablement. En attendant, le problème numéro un (nos primes) n'a toujours pas été réglé. Et le ministère n'a pas réagi. Nous savons simplement que les pouvoirs publics ont été surpris par l'ampleur du mouvement. »

Ce n'est que le 11 septembre, date des prochaines négociations, que l'on pourra mesurer l'impact exact de cette grève.

M.-B. C.

6/9/85

Grève des aiguilleurs du ciel

le Provençal 6/9/85

LES TRAINS PRIS D'ASSAUT

Largement suivie dans tout le sud de la France, la grève des aiguilleurs du ciel a fortement perturbé, hier, le trafic des voyageurs au départ des aéroports de Marseille-Marignane, Nice, Montpellier et la Corse où, cependant, un certain nombre de vols à destination du Continent ont pu être maintenus. Déclenché hier matin le mot d'ordre lancé par l'intersyndicale des contrôleurs s'est poursuivi jusqu'à 20 heures, voire 22 heures et a atteint, selon les syndicats, un taux de participation de 80 à 90%, taux contesté par l'Administration qui évalue la suivie du mouvement à 55%.

Aucun avion n'a pu décoller hier de Montpellier, l'aéroport de Marseille - Marignane n'a connu qu'un trafic très léger. Air Inter ayant

supprimé tous ses vols sur l'ensemble de la France seuls quelques vols internationaux ont pu être assurés par l'aéroport de Marignane où le mouvement de grève a été

était prêt hier soir, à renforcer les voitures de nuit afin d'absorber sur les lignes Nice-Marseille -Paris tous les voyageurs n'ayant pu se " faufiler " à bord des TGV en servi-

possible pour les continentaux, les voyageurs au départ de l'île de Beauté durent se contenter des quelques vols assurés.

Un seul départ de l'aéroport de Bastia, aucun de Calvi. En revanche des liaisons Corse-Continent ont été maintenues à 80% à partir des aéroports d'Ajaccio et Figari.

C'est la première fois que les aiguilleurs usent de leur droit de grève depuis qu'il a été rétabli légalement en 1984. Par ce mouvement ils entendent obtenir l'intégration des primes qu'ils leur sont allouées, dans le calcul des retraites avec, en contrepartie, une augmentation des cotisations. Le refus de l'Administration d'accorder à une catégorie de fonctionnaires un avantage qu'elle ne pourrait étendre à d'autres catégories, est à l'origine de ce conflit dont les organisations syndicales de la région disaient, hier soir, qu'il ne pourrait que se durcir. Avant d'annoncer qu'une réunion devrait se tenir le 11 septembre avec la Direction nationale

Pas d'avion ce matin vers Paris

A la suite de la grève des contrôleurs, Air Inter ne pourra assurer ce matin vendredi une quinzaine de liaisons entre la province et Paris. Les vols Marseille-Orly sont donc annulés, mais on ignorait cette nuit l'heure de reprise du trafic.

suivi à 70%.

La voie des airs étant paralysée, les voyageurs ont pris d'assaut les trains. Prévoyante, la SNCF avait sonné le rappel de ses troupes, on

ce régulier tout au long de la journée avec un seul doublement dans l'après midi sur la ligne Toulon-Marseille-Paris.

Si la voie du rail fut une issue

Christine LETELLIER

TRANSPORT AERIEN : LA FRANCE A MOITIE PARALYSEE

La grève des contrôleurs et techniciens de la navigation aérienne a été suivie à 85 % d'après les syndicats et à 50 % selon l'administration. Air France et UTA ont réussi à maintenir leurs vols long-courrier, mais avec des retards atteignant deux heures. Les moyen-courriers ont en revanche connu une certaine confusion : les vols n'ont été assurés qu'à 50 %, voire 30 %. Le mouvement de grève a entraîné de sérieuses perturbations dans les autres aéroports européens. Il s'est terminé hier aux environs de minuit, mais les syndicats, qui réclament notamment la prise en compte de leurs primes dans le calcul des retraites, n'excluent pas une nouvelle action.

le Matin

6/9/85

AVIATION

Une grève très suivie

La grève des contrôleurs et techniciens de l'aviation civile a paralysé complètement hier le trafic aérien français. Quelque 2.500 contrôleurs, 1.000 techniciens, 1.000 électroniciens et 500 ingénieurs ont participé au mouvement à 85 % ou 90 %.

Air France a indiqué que les perturbations étaient très sensibles. Pratiquement tous les vols en France ont été annulés. Seuls les liaisons entre Marseille et la Corse étaient assurées. La grève était très suivie dans les centres d'Aix, Reims, Brest, à Nice et Montpellier, seuls les vols de sécurité ont été assurés.

Le mouvement a été déclenché à l'appel des syndicats des contrôleurs aériens (Usac-CGT, SNCTA, CFDT FO, CFTC et autonomes) pour obtenir que les primes (qui représentent 35 % à 45 % de leur salaire) soient incluses dans le calcul de leur retraite mais aussi pour dénoncer les orientations de la direction, contraires à la fois aux intérêts des salariés et à la qualité du service public.

6/9/85

Huma

le Monde

● Préavis de grève des contrôleurs aériens pour le 5 septembre. - A la suite d'une réunion « infructueuse » avec la direction générale de l'aviation civile, l'intersyndicale des contrôleurs aériens (SNCTA - Syndicat national des conducteurs de trafic aérien - CGT, CFDT, CFTC et SAPAC autonomes) a décidé, le 23 août, de déposer un préavis de grève pour la journée du 5 septembre. Les syndicats réclament l'intégration des primes dans le calcul des droits à la retraite.

Tourisme

25/8/85

Puis je vais être « mobilisé » à cause d'une polémique, dont elles ont le secret, lancée par le SPAC-Cfdt et par l'USAC-Cgt qui confondent à dessein « *Licence de contrôle* » et **MAINTIEN DE QUALIFICATION**.

La première est rejetée par le Sncta depuis le 5 mai ...1975, au cours d'un entretien avec le Directeur de la Navigation Aérienne d'alors, **Jean Lévêque**.... J'y étais ! USAC et SPAC n'avaient strictement rien dit à l'époque.....

Quant au « **Maintien de qualif** », il est revendiqué par le Sncta, depuis 1981, dans son fameux **Plan de Carrière**, véritablement plébiscité par les Contrôleurs lors des élections professionnelles de 1981 et de 1984....

La « Chronique » de première page, deux pleines pages et le Courrier d'un lecteur « *ulcéré* », un Contrôleur de la Région Nord, vont faire les bonnes feuilles de « **Conflits dans l'Air** » N° 39 publié en décembre.

Le **18 novembre**, nous changeons à nouveau de Ministre.....

Jean Auroux est remplacé par **Charles Josselin**. Celui-ci va d'ailleurs recevoir tous les Syndicats de la Navigation Aérienne dès le **27**.

Le **21 novembre**, je reçois chez moi mon ami **Patrick Petitfils**, d'Eurocontrol Maastricht qui, après son brillant Mémoire [voir *Tome 4, année 1984*], prépare maintenant une Thèse. L'accès direct à mes archives lui est très précieux.

Les **26 et 27 novembre**, je participe, à Aix en Provence, à la réunion du Conseil Régional Sud-Est. J'ai même l'honneur d'en être élu président de séance.

Le **10 décembre**, je participe à la réunion du Comité National du Sncta à Aix en Provence. L'unanimité se fait immédiatement lors des débats car la colère est plus qu'importante. Tant et si bien que les Membres du Comité mandatent le Bureau National pour déposer un préavis de grève pour le 20 décembre, avec deux revendications :

- la prise en compte des primes pour le calcul des pensions de retraite.
- L'ouverture de négociations avec le Ministre.

Le Bureau National se réunira le lendemain, toujours à Aix. Le surlendemain l'Intersyndicale Nationale se réunira à Paris.

Et le **13 décembre**, sera déposé le préavis de grève intersyndicale pour le 20 !

Et me revoilà en première ligne avec les journalistes....

Le **18**, paraît, enfin, au Journal Officiel, le Décret d'application de la Loi sur le « *service minimum* » (il a fallu quasiment un an au Gouvernement pour y arriver....).

Aussitôt les Compagnies aériennes assignent en référé les Syndicats pour « *préavis de grève illégale* » puisque celui-ci a été déposé avant la parution du Décret.....

De toute urgence, le Directeur Général **puis** le Secrétaire d'Etat aux Transports (en fin de journée) reçoivent les Organisations Syndicales.

Chacun campe sur ses positions.

Mais le **19 décembre**, le Tribunal ANNULE le préavis de grève !

Nous ne pouvons que nous incliner. La grève n'a donc pas lieu.

Mais nous ne nous avouons pas vaincus !!!

Le **30 décembre**, le Sncta fait appel de l'ordonnance de référé pendant que dans le même temps, l'Intersyndicale Nationale dépose un nouveau préavis de grève pour le **6 janvier 1986**.

Les journalistes ne me lâchent pas pendant les fêtes.

Ainsi s'achève pour moi ma première année au....calme !!!!!!!!!!!

A noter aussi qu'en septembre et octobre, le Sncta a mis au point une Note de trois pages définissant ses propositions en matière de **formation à l'anglais des Contrôleurs.** Cette Note est remise aux Pouvoirs Publics dans le cadre du Groupe de Travail National « Formation » créé par M. **Auroux**.

Le Sncta revendique notamment comme « principe de base » que tous les Contrôleurs acquièrent et maintiennent le niveau 5-Aptitude C.

Pour ce faire, il préconise un certain nombre de dispositions à mettre en œuvre au moment du concours de recrutement, puis lors de la scolarité à l'Enac et enfin au cours du déroulement de carrière en Tours ou en Centres de contrôle.

Ces propositions seront pratiquement reprises quasi intégralement par l'Administration.

Sont également parues au cours de 1985 deux Circulaires Sncta Spéciales.



Trente et une pages sur la situation des Contrôleurs des Tours et les nombreuses interventions du Sncta pour améliorer celle-ci.
Normes SSIS, Panne à Marignane, nouvelles Tours, nouveaux radars, balisage, Grandes Approches
Tout y passe.

AVERTISSEMENT

Depuis la fin de la guerre, le vocable étranger s'infiltré de plus en plus dans le français, principalement l'anglais. Il s'agit là d'une colonisation sournoise. Avec une langue qui meurt, un peuple perd son identité.

Aussi depuis 1966, les différents gouvernements ont décidé de prendre des mesures pour protéger la langue française : création d'un Haut Comité, lois, décrets, arrêtés, circulaires. C'est notamment dans les domaines scientifiques, techniques et économiques qu'il fallait rapidement réagir afin de maintenir la possibilité de s'exprimer en français.

Le J.O. a publié en 1982 une brochure (n° 1468) intitulée "Langue française" qui regroupe les textes législatifs et réglementaires. Leurs annexes constituent de longues listes de mots ou expressions à utiliser de préférence ou obligatoirement.

Le vocabulaire de la C.A. est alimenté de façon indigeste de nomenclature anglaise. Or la loi nous fait obligation d'utiliser la cuisine française. A-t-on déjà vu des contrôleurs hors-la-loi ? Surtout la français hors de nos tours et de nos centres. Le SNCTA participera à l'effort patriotique. Ce "Confits dans l'air/Special" - réalisé par la section de Nice - réunit ici le vocabulaire typiquement aéronautique. Nous y avons inclus des termes extérieurs que le contrôleur rencontre de plus en plus souvent dans sa profession (ex: l'informatique), ainsi que du vocabulaire judiciaire ... le SNCTA fréquente les tribunaux depuis plusieurs années.

- Au sujet de ces textes législatifs, on remarquera :
 - sur 15 arrêtés un seul concerne les transports, et les transports c'est aussi le train, le bateau, l'auto.
 - l'arrêté sur le vocabulaire des transports prévoit la traduction de 50 mots, alors que d'autres rubriques (santé, pétrole, médical, espace, télé) dépassent plusieurs centaines de mots.
 - l'arrêté des transports date de janvier 73 et est signé par R. Galley; il ne comporte aucun terme spécifique à la C.A. Par contre est-il étonnant de les trouver dans l'arrêté de la défense nationale ? (ex: touch and go, beacon) De la militarisation du contrôle par le vocabulaire?
 - Certains mots étrangers ont été annexés car ils n'ont pas d'équivalents en français. On peut pourtant s'étonner que leur orthographe n'ait pas été francisée. Pourquoi pas le football, le tichourte, le sandwich ?

Et maintenant, arvéindieu, bon courage et tchatchez français gotfordism. Kénavo et adessias.
- Cat à Nice le 18-4-85 -



Et puis l'humour n'est jamais loin au Sncta.

C'est Jean-Gabriel Napoli et ses copains de la Section locale de Nice qui ont mis au point ce document de dix-huit pages.

