

1986

« Service minimum », Protocole, Catégorie A

Dès le [2 janvier](#), le Sncta se retrouve en réunion de conciliation avec le nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports, **Charles Josselin**. Celle-ci échoue.

2 Janvier 1986

- Communiqué du Secrétaire d'Etat
chargé des Transports -

A l'issue de la réunion légale de conciliation entre la Direction Générale de l'Aviation Civile et les organisations syndicales de la Navigation Aérienne (nauf CFDT et FO) qui s'est tenue à Paris le 2 Janvier 1986, ces dernières ont décidé de maintenir leur préavis de grève pour le lundi 6 Janvier.

M. Charles JOSSELIN, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, tient à faire savoir que ce projet de grève lui paraît, comme le précédent, inopportun et peu compréhensible puisque des discussions avec les organisations syndicales doivent normalement débiter le 10 Janvier sur la base de trois rapports déposés le 20 Décembre au terme d'un long travail commun portant sur l'évolution des services, celle des professions et la formation.

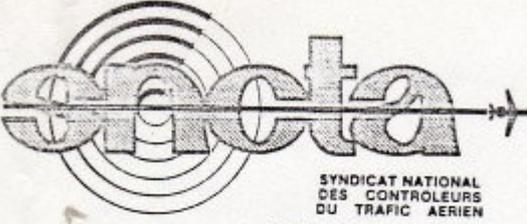
Avant que ne se tiennent les assemblées générales sur les lieux de travail, il rappelle au personnel de la navigation aérienne les graves désagréments qu'engendrerait cette grève pour les usagers et les pertes importantes qu'elle provoquerait pour les compagnies et les aéroports français.

Au cas où cette grève aurait lieu, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports indique qu'un service minimum serait mis en place conformément à la loi du 31 Décembre 1984 et au décret du 17 Décembre 1985 relatifs à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne.

Le [3 janvier](#), Assemblée Générale à Aix en Provence.

La participation à la grève intersyndicale est massivement votée.

Aussitôt après, je fais partie d'un petit groupe qui met au point le tract Sncta suivant, aussitôt distribué :



SERVICE MINIMUM

MODE D'EMPLOI

SYNDICAT NATIONAL
DES CONTROLLEURS
DU TRAFIC AERIEN
B.P. 43 81201 ATHIS-MONS Cedex

Ref. :
Objet :

L'Assemblée Générale d'AIX réunit le 3 Janvier, face à la réponse négative du Ministère au sujet des primes, a décidé de s'associer au mouvement de grève.

Pour assurer le SERVICE MINIMUM certains d'entre nous ont été ASTREINTS
C'est à dire que ces agents n'ont pas le droit de grève pour la journée du 6 Janvier, mais qu'en revanche ils sont obligés d'assurer le SERVICE MINIMUM,
RIEN QUE LE SERVICE MINIMUM.

BIEN EVIDEMMENT, ILS SONT PAYES NORMALEMENT POUR N'ASSURER QUE CE SERVICE MINIMUM EN FAIRE PLUS, PRETEXTANT QU'ASTREINT MAIS PAS FORCEMENT GREVISTE, C'EST :

- * NE PAS ETRE PAYE PLUS
- * NE PAS APPLIQUER LA LOI DU 31 DECEMBRE 84, CE QUI NE MANQUERA PAS DE LEUR ETRE REPROCHE PAR L'ADMINISTRATION GARANTE DU RESPECT DES LOIS
- † * C'EST AUSSI CRACHER SUR LA REVENDICATION DE LA PRISE EN COMPTE DES PRIMES QUE DEFEND LA GRANDE MAJORITE DES CONTROLLEURS.

Pour les vols Corse: Pas de Liaison PARIS/CORSE mais seulement 12 vols bord à bord à partir de LFKJ LFKB LFKC sur LFIIL et LFINW.

*POUR LES ASTREINT, LA LOI LES OBLIGE A APPLIQUER LE SERVICE MINIMUM;
EN FAIRE MOINS C'EST CONTRAIRE A LA LOI
EN FAIRE PLUS, C'EST TOUT AUSSI CONTRAIRE A LA LOI .*

VOUS AVEZ DIT "ASTREINT" ?

O.K.

Et le 6, c'est à nouveau la grève totale.

Première application du « service minimum »

Mon Equipe n'étant pas de service, je ne suis ni gréviste ni « *astreint* ». En conséquence, j'ai été désigné par le Sncta comme « Délégué Syndical de permanence en Salle de contrôle ». Je suis bien sûr chargé (volontaire !) de suivre au plus près la mise en oeuvre et l'application de ce tout nouveau « *service minimum* ».

Dès le début de l'après-midi, nous commençons à avoir le sentiment que le « **service minimum** » **n'est respecté ni par l'Administration ni par les Compagnies aériennes !!!**

Nous estimons qu'il y a beaucoup trop d'avions en vol.

Vers 17h, **Titi** (Jean-Pierre Chaberty), qui lui fait partie des « *astreints* » désignés, explose !

Avec mon appui (...) il somme le Chef du CRNA/SE, **Frédéric Rico**, de lui fournir la **liste officielle des vols** définie pour la journée de grève. Comprenant que nous ne le lâcherons pas, **F. Rico** s'exécute.

Et alors nous découvrons le pot aux roses !

De nombreux avions ne figurant pas sur cette liste exclusive prévue par la loi ont cependant volé.

C'en est trop pour **Titi**. Un pilote d'UTA, en provenance d'Afrique le contacte par radio à l'approche du « 39ème Nord ». Son vol n'est pas répertorié sur LA liste.

Impérial, **Titi** lui répond, devant un **Rico** médusé et tétanisé : « **Le gouvernement Français ne vous autorise pas à pénétrer dans l'espace aérien placé sous sa juridiction** ».

Stupeur du Commandant de bord qui demande à **Titi** de répéter. **Titi** répète !

Rico finit par se ressaisir et lui dit : « *Tu n'as pas le droit de dire ça !* ». **Titi** se contente de hausser les épaules pendant que moi-même, juste derrière **Rico**, je « sussurre » : « *Si, si, il en a parfaitement le droit* ».

F.Rico se retourne d'un bloc vers moi et commence à m'engeu...copieusement. J'obtiens que l'on s'éloigne du secteur de contrôle tenu par **Titi**. Qui, pendant ce temps-là va « convaincre » le pilote d'UTA de faire demi tour !

Et **Titi**, malgré **Rico** - qui d'ailleurs finit par s'en aller « rendre compte »...- continue de refuser tous les avions qui ne figurent pas sur la fameuse liste des vols.

On apprendra plus tard que le vol UTA s'est posé à Alger où il attendu la fin de la grève. Mais cet équipage et ses passagers se sont retrouvés dans une situation

très inconfortable car, à Alger, il n'y avait pas d'Escale UTA. Ils n'ont donc reçu aucune assistance....

Rico est évidemment fou furieux. Il ne pète pas les plombs mais presque ! Il cherche à relever **Titi** de son poste. **Titi** refuse : « *je suis 'astreint' conformément à la loi. Donc je reste !* ».

Rico va alors voir **Vovonne (Guilloux)** !!!! « *Je lève ton 'astreinte' et tu vas remplacer Chaberty* ». **Vovonne**, toute aussi impériale, lui répond suavement : « *Moi, je fais comme Chaberty, je reste à mon poste. Et si tu lèves mon 'astreinte', je suis gréviste* ».

Je n'ai pas lâché **Rico** d'une semelle. Je lui déclare très officiellement : « *En tant que Délégué Syndical, je t'indique que selon la loi, tu n'as pas le pouvoir de lever une 'astreinte' individuelle. Ce pouvoir n'appartient qu'au Ministre ou à son représentant, le Directeur de la Navigation Aérienne. De plus, ils ne peuvent prendre qu'une décision de levée collective et nationale* ».

Rico a alors une attitude tellement exécrationnelle que le Chef de salle de service de nuit, à son arrivée à 20h. va carrément **FERMER tout l'espace aérien** du Centre d'Aix en Provence jusqu'à 23h.TU. Toujours présent en salle, je lui garantis, devant **Rico**, le soutien total du Sncta.

```
7CZC MPE009
FF LFFAZD LFPSYACT
062009 LFMMZR
NR20/01/E STOP
1-FLOW CONTROL REGULATION
2-DUE TO INDUSTRIAL ACTION
3-WIE TO:2300
4-TRAFFIC CONCERNED OVERFLYING OR DESTINATION LFMM ACC
5-FLIGHT LEVELS CONCERNED ALL FL
6-RATES: NIL TRAFFIC ACCEPTED
7-REMARKS:AMBULANCE FLIGHT MILITARY TRAFFIC,GOVERNMENT AIRCRAFT WILL
BE ACCEPTED
SIGNATURE:CHEF DE SALLE

EN LIRE 6 RATES:NIL TRAFFIC....
CORRECT V E R S I O N
```

Aucun trafic accepté !

L'affaire fait évidemment grand bruit.

Il est quasi certain que **Titi** - et lui seul d'ailleurs - va être traduit en Conseil de discipline. Nous ne l'entendons pas de cette oreille !

Le [15 janvier](#), il se trouve que les Syndicats sont reçus par **Daniel Tenenbaum**, le Directeur Général.

Nous nous organisons. **Jean-Bernard Travert** est Chef de Salle. Moi-même, je suis en « J1 ». Sur notre proposition, le texte suivant est adopté par tous dans la matinée.

Les Contrôleurs du CCR/SE de service ce jour, conscients « *qu'une attitude positive et responsable de tous serait constructive* » (Cf. Message 10.1.86 de M. Josselin), s'élèvent contre les pressions inadmissibles de l'administration de la Navigation Aérienne et du Ministère des Transports qui mettent en balance leur projet de protocole et d'éventuelles sanctions aux astreints du 6 Janvier.

Ils sont prêts à manifester d'une façon concrète leur mécontentement si aucun apaisement n'intervenait d'ici 16 heures.

Dès l'adoption de ce texte, nous sommes déjà en fin de matinée, je vais m'efforcer de le transmettre au Ministère. J'exige d'avoir la Secrétaire particulière du Ministre pour lui dicter un texte !!! Ca va durer un petit moment...On me balade de numéro en numéro...Mais à force de leur expliquer qu'ils porteront la responsabilité d'une grève à Aix si je n'ai pas ladite Secrétaire...ils finissent par me la passer. Dès qu'elle a noté le texte, elle me confirme, vu sa teneur, qu'elle le porte immédiatement au Ministre bien qu'il soit encore en train de déjeuner.....

Vers 13h45, **Jean-Bernard** réussit l'exploit d'avoir au téléphone **Daniel Tenenbaum** en personne.

Il lui confirme que les Contrôleurs Aixois de service ont TOUS décidé d'**arrêter les décollages** à partir de 16 heures si auparavant la menace de sanction contre **Titi** n'est pas levée.

De leurs coté, les Syndicats refusent alors de commencer la réunion avec le Directeur Général.

Vers 15h30, la situation n'a pas évolué alors que **Pierre Bossy**, qui dirige la délégation Sncta à Paris, nous tient régulièrement au courant en utilisant le propre téléphone de **D.Tenebaum** sur son bureau...C'est à mon tour d'appeler le Directeur pour lui indiquer que je viens d'avertir toutes les Tours du Sud-Est de l'imminence des arrêts de décollage.

C'est plus que houleux à Paris....

Finalement, à 15h55 (!!!), **Daniel Tenenbaum** craque. **Pierre** m'appelle pour me confirmer que le Directeur Général vient de prendre l'engagement public qu'il n'y aurait pas de poursuites à l'encontre de **Chaberty**. Nous n'effectuons pas les arrêts de décollage. Nous avons sauvé le soldat **Titi** !

Nous parvient ensuite de Paris le texte suivant :

L'Administration et les Organisations Syndicales ont reconnu qu'en ce qui concerne la mise en œuvre du service minimum et notamment la desserte de la Corse et les survols, certaines actions non conformes à la réglementation ont été effectuées.

Compte-tenu du caractère nouveau des dispositions relatives au service minimum et de la nécessité de définir encore plus précisément certaines modalités de mise en œuvre et du fait que les Organisations Syndicales comme l'Administration reconnaissent que de telles actions ne doivent plus se renouveler, la DGAC recommandera au Secrétaire d'Etat, à titre exceptionnel, de ne plus donner suite au Rapport établi sur ces actions.

A la fin de la réunion qui se déroule alors normalement, **Daniel Tenenbaum** dira publiquement à **Pierre** : « *Vous direz à **Fournier** que je ne suis pas près d'oublier qu'il m'a forcé à baisser mon pantalon* ».....

C'était sans doute sous le coup de l'émotion car, en fait, il ne m'en tiendra pas rigueur et ne m'en reparlera même jamais. On doit reconnaître à ce Directeur Général qu'il n'était pas rancunier. J'aurai l'occasion d'en reparler.

PROTOCOLE AVORTÉ

Charles Josselin, le nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports a tout de suite compris, en remplaçant **Jean Auroux**, qu'il héritait d'une situation explosive. Il décide alors d'aller vite.

Dès le 10 janvier, il annonce sa volonté d'aboutir à un « **Protocole d'accord** » le...27 ...janvier ! pour ce faire, il organise des réunions les 15,17,22 et 24.

C'était un peu forcer le destin....

Conformément à ses engagements de toujours -comme en 1970- à partir du 24, le Sncta consulte par référendum tous les Contrôleurs, adhérents ou non, sur le projet de « **Protocole** ». 80% des Contrôleurs rejettent le texte proposé.

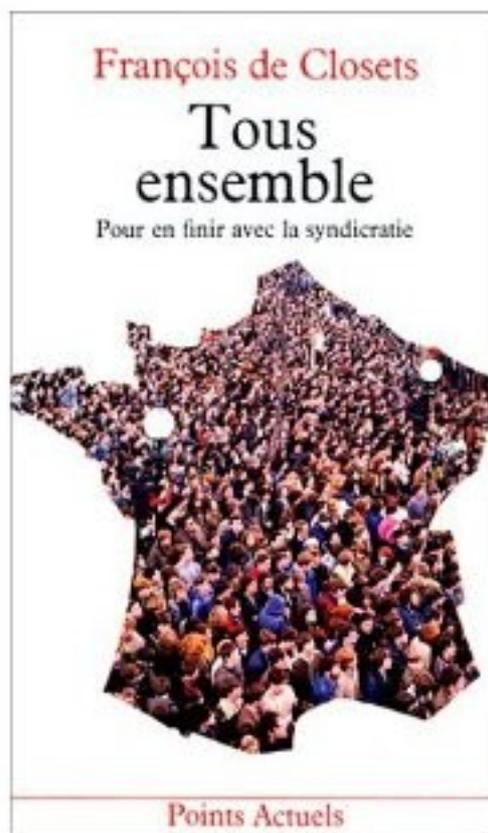
1136 Contrôleurs se sont exprimés. Il y a eu 35 abstentions, 215 oui et **886 NON**.

Et le **27 janvier**, tous les Syndicats, un à un, confirment au Ministre leur refus de signer.

« TOUS ENSEMBLE »

Le **22 février**, je pars à la neige avec ma petite famille. Mais le Bureau National a réussi à me fourguer dans mes valises un bouquin qu'il veut que je lise et commente.

De vrais sadiques ces Secrétaires Nationaux : ils m'ont collé le dernier « ouvrage » de M. **François de Closets**, intitulé : **« TOUS ENSEMBLE Pour en finir avec la syndicratie »**



Quel pensum pour des vacances de ski !

Evidemment, comme j'avais déjà dézingué, dans « **Conflits dans l'Air** » N° 28, le précédent bouquin du bonhomme, le fameux « **Toujours plus** », quoi de plus naturel que de me demander d'examiner à la loupe le nouveau....

Je vais donc m'exécuter et...n'avoir d'autre choix que d'exécuter à nouveau **François de Closets**, sur une page et demie dans « **Conflits dans l'Air** » N° 40, que je me ferai un plaisir d'adresser à ce monsieur qui restera tout aussi coi que lors du précédent envoi [voir Tome 4 année 1982].

En effet, cette fois encore, **M. de Closets** a décidé de s'en prendre à nouveau et en grandes largeurs aux syndicats.

Même sur la CGT et la CFDT, c'est tellement outrancier que je n'hésite pas à prendre la défense de celles-ci... C'est dire !

J'écrirai ceci, de façon plus générale :

« Le syndicalisme est certes bien malade en France mais ce monsieur de Closets est bien présomptueux s'il espère que ses cinq cents dernières pages vont lui porter l'estocade finale ».

Vingt cinq ans plus tard et des millions de Français dans les rues, il semble bien que je ne me sois guère trompé en 1986.

M. de Closets était très fier de son *invention littéraire*, "**la syndicratie**", terme qu'il voulait péjoratif et méprisant dont il avait fait le sous-titre de sa dernière œuvre.

Toujours vingt-cinq ans plus tard, force est de constater que plus personne n'utilise ce terme tombé totalement dans l'oubli.....

Et bien entendu, **M. de Closets** n'a pas oublié les « Aiguilleurs du ciel »...

Nous l'avions un peu provoqué en dénonçant ses plagiats précédents, non ?

Ca le reprend donc, dès la page 53 de son opuscule de cinq cents....

« Qui d'autre q'un syndicaliste présenterait les aiguilleurs du ciel comme les fonctionnaires les plus brimés ? ».

C'est bien sûr inventé de toutes pièces, il n'y aucune trace d'une déclaration de ce genre de quiconque et **M. de Closets**, très prudent (tiens, tiens) ne cite évidemment pas le Sncta ni nommément un syndicaliste, des fois qu'alors il aurait à en répondre devant les tribunaux !

Mais avec le SNES (Syndicat National de l'Enseignement Supérieur) , il a été moins précautionneux et il est aussitôt assigné en justice par ce Syndicat.

Fort piteusement, pour éviter une condamnation, juste avant le procès, auprès du Snes, **M. de Closets** s'engage à l'amiable à publier à ses frais un rectificatif dans les journaux et à modifier les passages contestés dans les prochaines éditions. (*Le Monde du 3 Mai 1986*).

Pour ma part, je concluais ainsi mon devoir de vacances :

« Si vous n'avez pas cet "ouvrage" dans votre bibliothèque, ne vous inquiétez pas. Si vous l'aviez ça dépareillerait votre collection ».

La page philatélique



C'est **Jean-Gab Napoli** qui m'avait transmis ce magnifique document, plutôt rare et sans doute introuvable maintenant. Il a été publié dans « **Control** » N°51.

Le 21 mars, nous avons changé une nouvelle fois de Ministre des Transports.....

La Gauche ayant perdu les élections législatives, c'est maintenant **Jacques Douffiagues** (UDF), Maire d'Orléans, qui va présider à notre destinée. Il reçoit le Sncta, pour la première fois, dès le 22 avril.



XIV^e Congrès du Sncta

C'est dans ce contexte que se réunit à Biscarosse, du 12 au 16 mai le Congrès du Syndicat.

Il va surtout être marqué par la **Motion N° 54**, déposée par **Pierre Bossy, Joël Raymond** et **Bertrand Dampffoffer** dans laquelle ils ont écrit :

Il est certain que le moule de la Catégorie "B" ne convient pas au corps des OCCA et que le classement *hors catégorie* pour les indices n'a pas répondu aux espoirs qu'on avait pu y mettre. Le classement en catégorie "A" devrait permettre de résoudre en partie ces problèmes et serait plus conforme à l'esprit du PLAN DE CARRIERE. (...)

Si ce Congrès nous suit et inscrit cette proposition comme une nouvelle revendication du Sncta, complémentaire à celle du Plan de Carrière afin que celui-ci puisse prendre place dans le cadre de la Fonction publique, nos problèmes pourront certainement trouver des solutions mieux adaptées.

Cependant, il ne faut pas se leurrer. L'Administration n'ira pas dans cette voie sans résistance. Elle aura à cœur de reprendre cette déclaration du Rapport des "Sages" : « Il n'existe pas d'arguments suffisamment déterminants susceptibles d'être pris en compte pour le classement des OCCA dans un corps de Catégorie A de la Fonction Publique ».

Le bouleversement hiérarchique ainsi créé nous opposera, sans aucun doute et pour des raisons évidentes, aux IEEAC mais également à l'ensemble des "cadres" de la DNA qui n'apprécieraient peut-être pas de confier un certain pouvoir au corps, jugé turbulent, des Contrôleurs.

Cette Motion est adoptée pas 84,06% des mandats, 2,74% de votes contre et 13,18% d'abstentions.

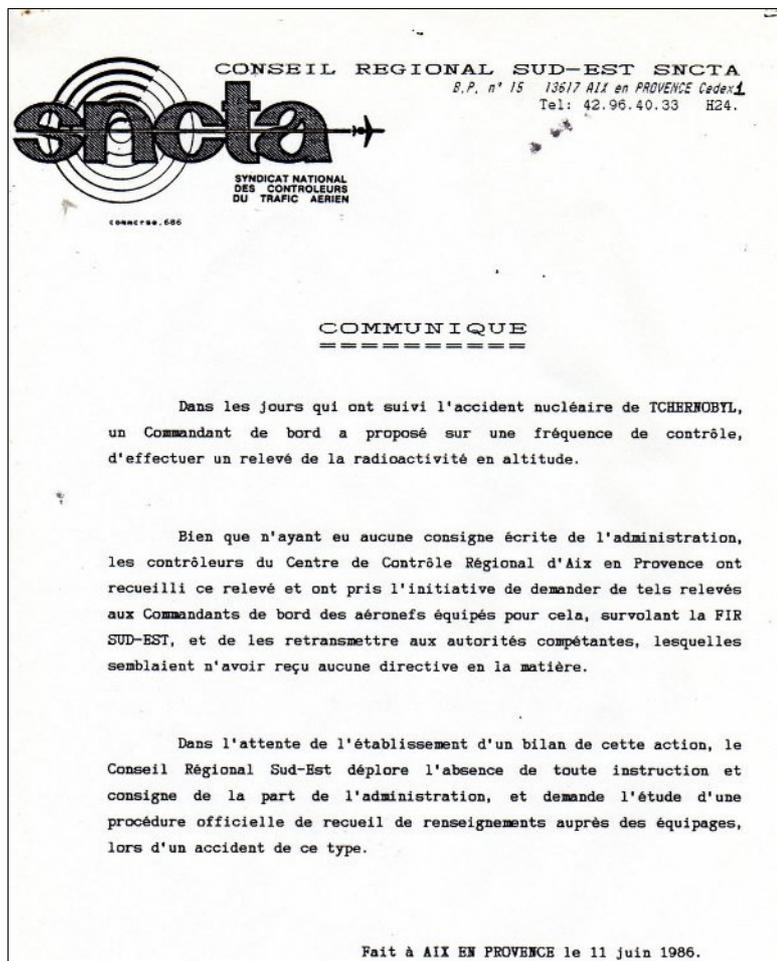
Cela se traduira ainsi dans la Résolution Générale de ce Congrès:

Compte-tenu des responsabilités qu'ils exercent dans le cadre actuel de la Fonction Publique et la modernisation à venir de la Navigation Aérienne, le Congrès revendique le classement de tout le Corps des Contrôleurs dans la Catégorie "A"

A la fin de ce Congrès, je suis à nouveau reconduit dans mes fonctions de Délégué National "Porte-Parole".

Communiqué
plutôt
inattendu !

Mais
décidément, le
Sncta est sur
tous les fronts.



FORMATION SYNDICALE

Dès février 85, le nouveau Bureau National s'était préoccupé d'une possibilité d'organiser une formation syndicale pour les adhérents du Syndicat.

Des réflexions similaires étaient également en cours au sein du Groupe des Syndicats Autonomes, où le Sncta était représenté par **Hervé Briand**.

Le Groupe avait décidé, début 1986 de la création d'un Centre d'Etude et de Formation Interprofessionnel et Intersyndical (CEFII).

Le XIV^e Congrès du Sncta venait de ratifier sa participation au CEFII. **Hervé Briand** en devenant le Trésorier et moi-même, Administrateur.

Dans la foulée de ce Congrès, le Bureau nouvellement élu me désignait pour organiser et réaliser une première Session.

Ce qui fut fait en un temps record puisque celle-ci était programmée à Aix en Provence les [25 et 26 juin](#).

Malgré son annonce tardive, cinq adhérents se sont inscrits, en provenance du Bourget, d'Orly, de Tarbes et...d'Aix.

Au programme, entièrement établi par mes soins :

- L'Histoire du Sncta (Socca) depuis les premières discussions ayant abouti à sa création le 27 février 1965.
- Les grèves et les sanctions des Contrôleurs - grèves totales, grèves du zèle, arrêts des décollages - depuis la création de la profession.
- Les élections professionnelles (CAP) et leurs résultats à partir de 1968, premières élections auxquelles le Sncta a été candidat.
- Les Résolutions Générales des Congrès du Syndicat.

Par la suite, ce programme sera complété avec l'Histoire et l'action de l'ATCEUC (Air Traffic Controller's European Unions Coordination) dont le Sncta est Membre Fondateur, une Chronologie du Mouvement ouvrier, la Section Syndicale du Sncta et le « Groupe des Dix », notamment grâce à **Hervé Briand** qui très vite m'a rejoint.

Ainsi, nous préparerons et effectuerons ensemble quatre autres Sessions.

ET "L'AGENCE" REFAIT SURFACE

Le 25 août, le Directeur Général écrit aux Organisations Syndicales pour leur proposer, le 11 septembre, une réunion à laquelle ils viendraient « *donner leur sentiment sur une Agence de la Navigation Aérienne* ».

Tous les Syndicats confédérés se précipitent à cette réunion.

Le Sncta, pour sa part, refuse d'y participer !

D'autant mieux que le 27 juin précédent, il avait déjà eu à débattre de la question et avait « *donné son sentiment* » au Conseiller Social du Ministre des Transports qui avait pris l'initiative de mettre ce sujet sur la table.

Dans son compte-rendu public, le Sncta avait alors indiqué : « *il y a lieu de s'inquiéter de ce projet ministériel* ».

Il avait d'ailleurs fermement rejeté le « *projet initial* » concocté depuis plus de dix ans par l'AFINAC, l'Association Française des Ingénieurs de l'Aviation Civile, sous la houlette d'un certain **Jean Peyrelevade** (*celui qui deviendra célèbre par la suite à la tête du Crédit Lyonnais – IAC ça mène à tout....- et aujourd'hui Vice Président du Modem*) alors président de cette association.

Le 5 septembre, le Bureau National avait d'ailleurs appelé « *les Contrôleurs à la vigilance quant aux projets d'Agence dont l'Administration parle sans en dévoiler la moindre rédaction* ».

Et puis, le 27 novembre, le Sncta, sous le titre évocateur : « *Agence : où en sont-ils ?* », publie intégralement le dernier document de l'AFINAC, adopté à sa toute dernière assemblée générale annuelle. (« Flash Info N° 149 »).

Le Syndicat, qui ne révèle évidemment pas ses sources, indique qu'il a pu se procurer ce document encore confidentiel « *grâce à une photocopieuse qui s'est dérégulée* »..... !!!!

Le 8 décembre, **Jacques Douffiagues** annonce par écrit qu'il va recevoir le Sncta dans les tous premiers jours de 1987.

Le Syndicat précise immédiatement : « *Le Sncta n'ira pas négocier l'Agence chez le Ministre* » !

Le 6 octobre, le Bureau National appelle tous les Contrôleurs à participer à la grève intersyndicale de la Fonction Publique du 21.
Dès le 10, il dépose un préavis de grève spécifique.

Me voilà dans mon costume de "Porte-Parole".

29

210064+
AFP B 210064F
289 1451 *
PUBLIC 432700F

ICI PUBLITELEX AVIGNON 432700
DE LA PART DE

JACQUES FOURNIER
LE VIGUIER
84120 PERTUIS

TELEX 210064
AFP
PARIS

COMMUNIQUE AIGUILLEURS DU CIEL SNCTA
DEPUIS SA CREATION EN 1965 LE SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN (SNCTA) N A EU DE CESSER DE REVENDIQUER L'AMELIORATION DU SERVICE PUBLIC CE QUI D'AILLEURS A AMENE CERTAINS MINISTRES A L'ACCUSER DE PRENDRE LA SECURITE AERIENNE POUR ALIBI
CEPENDANT LES MINISTRES SUCCESSIFS DE DROITE COMME DE GAUCHE ONT DU TENIR COMPTE CHACUN LEUR TOUR DES PRESSIONS DE CE SYNDICAT EN MATIERE D'EFFECTIFS COMME D'EQUIPEMENTS
DE CE FAIT LE SNCTA NE PEUT RESTER EN DEHORS DES ACTIONS PREVUES LE 21 OCTOBRE PROCHAIN LARGEMENT JUSTIFIEES PAR LES ATTAQUES REPETEEES CONTRE LA FONCTION PUBLIQUE D'AUTANT PLUS GRAVES QUE LA GRANDE MAJORITE DU PERSONNEL POLITIQUE ACTUEL EST ISSUE DE CES RANGS
LE SNCTA COMME BIEN D'AUTRES ORGANISATIONS DE FONCTIONNAIRES EN PARTICULIER CELLES QUI NE SONT INFEODEES A AUCUNE IDEOLOGIE POLITIQUE A TOUJOURS DEFENDU LE FAIT QUE L'AMELIORATION DU SERVICE PUBLIC PASSE AUSSI PAR L'AMELIORATION DES CONDITIONS MATERIELLES DE SES AGENTS ET LA VERITABLE MISE EN VALEUR DE LEURS RESPONSABILITES EN CONSEQUENCE LE SNCTA APPELLE LES AIGUILLEURS DU CIEL A LA GREVE DU 21 OCTOBRE POUR LEUR RECLASSEMENT DANS LA CATEGORIE A DE LA FONCTION PUBLIQUE LA REVALORISATION DE LEURS FONCTIONS ET LA PRISE EN COMPTE DE LEURS PRIMES DANS LE CALCUL DE LEUR PENSION DE RETRAITE
TROIS REVENDICATIONS INDISSOCIABLES D'UNE FONCTION PUBLIQUE MODERNE GARANTES DE LA SECURITE AERIENNE POUR LES PASSAGERS ET LES COMPAGNIES SECURITE AERIENNE QUI NE POURRAIT EN AUCUN CAS S'ACCOMMODER D'UNE DEREGLEMENTATION MEME DOUCE DONT LES EXEMPLES A L'ETRANGER ONT DEJA DEMONTRES LES LIMITES PARFOIS DRAMATIQUES
FRANCOIS PEYTOUR SECRETAIRE NATIONAL SNCTA AUX RELATIONS EXTERIEURES JACQUES FOURNIER DELEGUE NATIONAL PORTE PAROLE SNCTA

NNNN*
AFP B 210064F
PUBLIC 432700F

SERVICE TELEX

SERVICE TELEX

SERVICE TELEX



On comptabilise de 80 à 100% de grévistes dans les cinq Centres de Contrôle et les Grandes Approches. C'est malheureusement beaucoup moins sur les « petits Terrains ».

Il y a de nouveau des entorses au « *service minimum* » de la part de l'Administration qui, ici ou là, au mépris de la Loi, tente - **SANS SUCCÈS** – de faire remplacer des Contrôleurs "*astreints*" par des personnels non-grévistes.

Le Sncta rappelle fermement que cela n'est pas possible « **tant que le "*service minimum*" n'a pas été levé par le Ministre pour l'ensemble du territoire** ».

L'année s'achève par des arrêts de décollages de trente minutes, le **8 décembre**, aux Centres de Paris et d'Aix.

Puis par un autre arrêt des décollages, de 1h30 cette fois, au seul Centre d'Aix où tous les Contrôleurs de service ont décidé, malgré de nouvelles pressions de M. **Rico**, de participer ainsi à la protestation nationale motivée par le décès de **Malik Oussekinge** au cours d'une manifestation de rue à Paris, violemment réprimée par la police alors dirigée par notre vieil "ami" **Charles Pasqua**.....



Heureusement, grâce au talent de Jean-Gab, on termine l'année sur une note plus gaie !

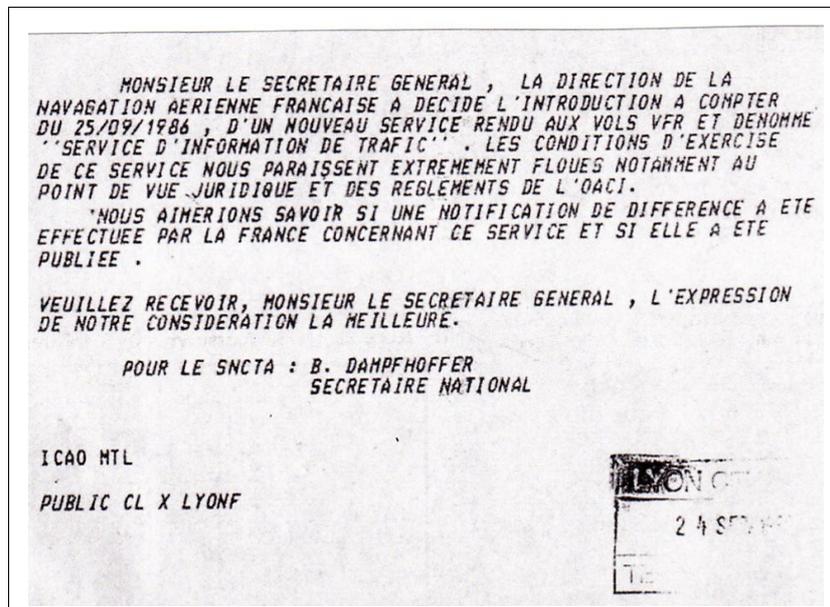


ET PUIS FILER UNE BONNE BAFFE À M. PAILHAS ÇA FAIT TOUJOURS DU BIEN !

Il commençait à sérieusement à nous bassiner avec le SIV et autres UIV.

Et tout à trac, il nous sort un tout nouveau *Service*, le SIT pour "*Service d'Information de Trafic*" qu'il a d'ailleurs déjà publié au RAC France avant même de nous en parler. Peut-être nous croyait-il aveugles ?

Dès cette publication, j'avais suggéré à **Bertrand Dampffoffer** d'interroger l'OACI (l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale), ce qu'il faisait aussitôt.



Et l'OACI ne mettra que trois semaines à nous donner sa réponse :

SERVICE TELEX

MONTREAL (ICAO/HQ) DATE 20 OCTOBER 1986

M.B. DAMPFHOFFER
 SECRETAIRE NATIONAL
 SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN
 B.P. 5007
 60245 LYON CEDEX 05
 FRANCE

HQ240 EN REPONSE VOTRE TELEX 24 SEPTEMBRE VOUS AVISONS QUE NOTRE
 ORGANISATION NA PAS RECU NOTIFICATION PAR LADMINISTRATION
 FRANCAISE DU SERVICE QUE VOUS MENTIONNEZ. (OACI MONTREAL)

COL CKD

NNNN
 *

PUBLIC CL A LYONF

Et notre **Loulou Pailhas** boira le calice jusqu'à la lie. L'OACI nous a répondu alors que notre bon Directeur de la Navigation Aérienne est présent là-bas, à Montréal, pour l'Assemblée Générale de cette Organisation. Et le Secrétaire Général de l'OACI n'est autre qu'un bon ami à lui, l'IAC **Yves Lambert** qui finira d'ailleurs par lui succéder à la DNA !!!

