TRANSPORTS AÉRIENS
Le retraité
n° 555 Mars 2021
Union Syndicale cgt des Retraités d'Air France / Syndicat CGT Air France / Syndicat UGICT/CGT Air France

Pourquoi renforcer le syndicalisme retraite maintenant ?

ÉDITORIAL

Depuis un an la crise sanitaire liée à la Covid-19. Occupe quotidiennement la vie des Français :

Outre ses conséquences directes sur notre santé physique elle affecte aussi, à des degrés divers toutes les catégories de la population, sur les aspects psychologiques. Les retraités ont payé un lourd tribut à la maladie 93 % des décès des plus de 65 ans depuis le début de la pandémie !

Depuis plus d'un an le virus et ses mutants fauchent les populations les plus fragiles et surtout les plus âgées dans tous les pays. Les mesures prises, notamment en France, ont consisté à isoler plus ou moins totalement les citoyens pour faire face notamment à l'engorgement des services des hôpitaux !

Ce sont les plans de rentabilisation de la Santé publique qui ont désarmés en moyens humains, en compétences et nombre de lits dans les hôpitaux et alourdit de fait les bilans humains. Dans le même temps la fermeture d'hôpitaux s'est poursuivie comme dans l'Essonne où les hôpitaux de Juvisy, Longjumeau et Orsay ont été fermés à l'automne 2020.

De même il faut faire le constat de l'échec de la politique de privatisation des maisons de retraite ou comment la financiarisation débouche sur un massacre des anciens…

Autre constat : dans le domaine de la recherche les économies libérales ont privé de moyens l'Inserm et la recherche publique qui avaient lancé des projets de recherche au début des années 2000 sur les Covids et ont dû les abandonner. Quant aux entreprises pharmaceutiques privées françaises elles n'ont pas été capables de produire un vaccin mais ont poursuivi la réduction des équipes de recherche et développement… pauvre Louis Pasteur !

Et pendant la crise, le pillage de l'argent public par le capital continue…

Le gouvernement continue sa politique libérale en accordant des aides importantes aux grands groupes du Cac40 par milliards. Ces milliards qui n'ont pas été investis en particulier dans l'appareil de production mais ont gavé les actionnaires tout en poursuivant la diminution d'effectifs par milliers… (cf ; Air France, Sanofi)

… et n'est pas de ce fait investi dans la santé et les services publics

Aucune aide aux start-up (Start-up nation disait Macron…) du domaine médical qui sont parfois allés chercher des financements en Grande Bretagne…

Aucune stratégie de Santé à moyen terme ébauchée alors que les épidémies se font de plus en plus fréquentes…

Aucune revalorisation des métiers de la Santé, ni en salaires, ni en moyens…

Les remises en cause du service public se poursuivent dans l'Éducation Nationale où le nombre de postes est en diminution, ainsi qu'à l'Université

Les attaques contre les libertés de se rassembler, de sortir, d'accéder à la culture se sont succédé comme jamais au cours de l'histoire de France. Profitant de la crise le gouvernement a fait passer des lois liberticides, dont la création d'un fichier central du ministère de l'intérieur fichant la religion, les appartenances politiques et syndicales…

Le syndicalisme retraité

Dans ce contexte le syndicalisme retraité doit faire face à une remise en cause de son existence avec la distanciation imposée, l'impossibilité de se réunir et la chape d'angoisse qui s'est abattu sur le Pays via les médias aux ordres depuis un an. Alors que durement touchés par la pandémie, les retraités ont des revendications précises et nombreuses à faire valoir en matière de pouvoir d'achat, d'accès aux soins, de prise en charge de la dépendance respectant la dignité des personnes. Des revendications pour venir en soutien à ceux qui sont isolés et aujourd'hui pour un accès rapide à la vaccination en rendant notamment les vaccins libres de brevets.

Plus que jamais les retraités ont besoin d'une organisation syndicale pour se défendre. Déjà des voix s'élèvent pour réclamer une plus grande « solidarité » des plus âgés vers les plus jeunes (comme si on les avaient attendus !). Chacune et chacun selon nos capacités nous pouvons aider à l'élévation du niveau de conscience et aider au renforcement de notre organisation CGT.

Bernard ROBIN
Secrétaire de la Section de Paris de l'USRAF CGT

USRAF CGT BANLIEUE NORD

Notre section s'était réunie depuis la fin du confinement en présentiel.

Quelle drôle de période et quel environnement !!

Nous nous réunissons à l'UL de Roissy.

En période d'activité, nous avons du mal à nous garer sur le parking PR et maintenant le parking est clairsemé dû à un trafic aérien faible.

Notre première réunion de reprise du 11 Juin 2020 a été très constructive avec à l'ordre du jour, l'élection des représentants à l'assemblée générale de la mutuelle MNPAF,

L'élaboration de la liste USRF-CGT, la répartition entre les copains pour contacter les futurs candidats.

Nous avons abordé aussi les difficultés pour joindre les électeurs hors d'Air France pendant ces élections.

Dans la continuité nous avons approuvé les propositions des revendications pour la mutuelle de notre camarade ALEXANDRE de la section de Marseille soit 5 niveaux de cotisations au lieu de 3, et nous avons proposé de faire une information commune actifs et retraité(e)s.

Nous avons désigné notre camarade Philipe SINEY pour être le mandataire de notre liste.

A la rentrée, nous avons repris notre réunion mensuelle sur la syndicalisation des retraités toujours cette difficulté de recrutement après la vie active.

La réunion de Février 2021 a permis d'analyser les résultats des élections à la Mutuelle et nous avons décidé de porter cette réflexion par écrit au secrétariat pour être une aide à la réflexion.

Nous continuons les revendications avec l'UL de Roissy et des camarades ont participé à la dernière manifestation du 4 février avec les actifs.

La Section Banlieue Nord de l'USRAF CGT

Un passage à la SNCF en 1965

Je suis entré à la SNCF en 1965 comme manœuvre en gare de Lyon Perrache.

Mon travail consistait à accrocher les wagons pour la formation des trains, et en 3/8.

Nous avions pour les célibataires des dortoirs dans la gare même.

Puis en 1966 me voilà appelé pour faire mon service militaire.

Au retour je revins à Lyon Perrache, et là nous étions une équipe de célibataire, et nuit et jour nous étions ensemble.

Certains étaient plus âgés, plus mûrs, et qui étaient syndiqués à la CGT, il y eut la discussion sur mon avenir, me disant que je n'avais rien à faire ici et qu'au vu de mes diplômes, je devais demander ma mutation aux matériels et traction.

Et c'est à partir de ce moment-là que je me suis syndiqué à la CGT.

Les copains m'aident à faire la démarche, et début 1968, me voici arrivé sur Paris et travailler sur la réparation des machines aux ateliers des Ardoines, entre Vitry sur seine et Choisy le roi.

J'étais logé dans des logements SNCF, ou il y avait : des gens travaillant sur les voies, des électriciens travaillant sur les caténaires etc.

Ces gens-là surveillaient un secteur tous les jours pour en assurer l'entretient, ce qui n'ai pas le cas aujourd'hui, on préfère attendre l'incident et réparer. (Nous avons plusieurs exemples)

Puis arriva Mai 68, grèves, manif, ils nous arrivés même de passer la journée en Gare d'Austerlitz et de coucher au foyer des roulants.

Après j'ai passé l'examen pour être conducteur que j'ai réussi.

Et me voilà en double pour apprendre le métier avec de bon conducteur mais d'un âge certains, et qui faisait le même circuit depuis des années.

Au début le plus impressionnant la vitesse, le défilement, les feux.une foi j'étais avec un vieux de la vieille, sur un autorail (micheline), qui chaque fois que le feu arrivait, il fallait appuyer sur un bouton pour montrer que l'on l'avait vu avant la sonnerie.

Mais ce jour-là on aurait dit un automate, après entre chaque feu il s'assoupissait et se relevait à l'arrivée du suivant. Je ne vous dis pas l'angoisse.

Puis je me mis à conduire seul, mai comme j'étais à la réserve (j'attendais que l'on m'appelle pour un remplacement).

Un jour me voici sur un train de marchandise entre Villeneuve saint Georges et Orléans, en plein brouillard, je ne roulais qu'à 100 km/h, mais les feux, les passages à niveaux, arrivaient très vite, et je me suis même pris un troupeau de moutons (oh le carnage).

Voici en quelques lignes mon passage à la SNCF, car le 1er mars 1971 je rentrai à air France.

Guy BOURDEL
Trésorier Général USRAF-CGT

Renforcer le syndicalisme retraité.e.s
C'est renforcer toute la CGT

A la CGT, nous partageons tous que le renforcement de notre organisation syndicale est une des préoccupations dans notre activité et qu'il est un élément constitutif du rapport de force.
Dans ce contexte la spécificité du syndicalisme retraité, du fait qu'il n'intervient plus dans l'entreprise, renforce le besoin de travailler avec notre syndicat CGT Air France ainsi qu'avec les organisations de la CGT que ce soit, les UL, l'UD et les secteurs professionnels et bien entendu l'USR.
La question qui nous est donc posée à tous est bien : comment la CGT s'empare-t-elle de la question de l'activité en direction des retraités et dans cette démarche quelle place pour la continuité syndicale ?
Cette réflexion se pose dans une période où :
Les retraités se mobilisent fortement pour faire vivre leurs exigences revendicatives et leurs colères à travers de nombreuses journées d'action. Et ce avec la CGT et dans l'unité.
Le mouvement dit des « Gilets Jaunes » a rassemblé de nombreuses et nombreux salarié(e)s et retraité(e)s, non syndiqué(e)s et syndiqué(e)s pour exprimer leurs exigences et leur colère.
Sans trop développer, ni « rabâcher », quelques chiffres : 17 millions de retraités dans notre pays, Le nombre de syndiqués retraités n'est pas à la hauteur des enjeux !
Exemple pour nous retraités d'AIR France : les GP, la mutuelle, l'accès aux activités proposées par les CSE et CSEC.
C'est quoi être syndiqué(e), c'est quoi être militant « retraité » ?
C'est quoi l'idée fort répandue « je suis à la retraite, j'ai milité toute ma vie, alors ?
Est-ce utile au rapport de force global ?
Est-ce utile dans la mise en œuvre d'une réponse globale que toute la CGT essaie de construire ?
L'USRAF vous propose d'en débattre au cours de réunions avec les actifs, d'essayer de réaliser ce que nous appelons dans notre jargon syndical la mise en œuvre de la continuité syndicale au service du renforcement de toute la CGT.
L'objectif est-il atteignable ?
C'est avec cette question essentielle, que dans les prochaines semaines nous devons définir des dates de rencontres afin de construire ensemble des plans de travail croisés avec les actifs.

ADRESSE AUX FUTURES ET FUTURS RETRAITES

Pour nous autres adhérents, militants, dirigeant de l'USRAF-CGT le renforcement de notre organisation syndicale doit être l'une des préoccupations principales de notre activité. C'est un élément constitutif du rapport de force.

Dans cette approche et du fait qu'elle n'intervient plus dans l'entreprise notre organisation a besoin de travailler avec le syndicat CGT AIR FRANCE. Cet éloignement de l'entreprise est une spécificité dans le syndicalisme en général.

Les revendications des retraités dépassent donc le champ de l'entreprise et renforcent la nécessité d'une plus grande participation avec les USR (Union Syndicale de Retraités) des UL et des UD et bien entendu avec l'UCR.
La question qui nous est donc posée à tous est bien : comment la CGT s'empare-t-elle de la question de l'activité en direction des retraités et dans cette démarche quelle place pour la continuité syndicale ?

Cette nécessaire réflexion s'impose encore plus dans la période que nous vivons :

- *Depuis de nombreuses années les retraités se mobilisent fortement pour faire aboutir leurs revendications (Pouvoir d'achat des pensions, prise en charge de la dépendance, ...) La CT avec son UCR a travaillé à l'unité des retraité-e-s à travers le « groupe des neufs » (organisations syndicales, association...)*

Sans trop développer, quelques chiffres : 17 millions de retraités dans notre pays, Le nombre de syndiqués retraités n'est pas à la hauteur des enjeux :
Le mouvement dit des « Gilets Jaunes » a rassemblé de nombreuses et nombreux salarié(e)s et retraité(e)s, non syndiqué(e)s et syndiqué(e)s pour exprimer leurs exigences et leur colère.

Au-delà de la continuité syndicale il est nécessaire et vital de travailler à la syndicalisation des retraité-e-s qui sont encore en dehors.
Les interrogations formulées : Est-ce utile au rapport de force que d'être syndiqué-e ou militant-e retraité-e ?
Combattre l'idée fort répandue « je suis à la retraite, j'ai milité toute ma vie, alors n'ai-je pas droit à un peu de repos ?
Exemple pour nous retraités d'AIR France : les GP, la mutuelle, l'accès aux activités proposées par les CSE et CSEC sont des conquis toujours à défendre et à faire progresser

Est-ce utile dans la mise en œuvre d'une réponse globale que toute la CGT essaie de construire ?

L'USRAF vous propose d'en débattre au cours de réunions avec les actifs, d'essayer de réaliser ce que nous appelons dans notre jargon syndical la mise en œuvre de la continuité syndicale au service du renforcement de toute la CGT.

C'est un objectif ambitieux mais atteignable pour peu que actifs et retraités, construisons rapidement les plans de travail croisés qu'appellent la situation. Vous en serez régulièrement informé.

Aimé MUSTO

Le Transport aérien
Outil collectif indispensable

Alors que la crise sanitaire cloue au sol toutes les compagnies aériennes, une vague écologiste obscurantiste s'abat sur le Transport Aérien, menaçant directement l'industrie.

Une campagne suédoise de culpabilisation du voyageur soutenue en sous-main par des milliardaires de même origine envahit la France depuis quelques mois, et de partout surgissent des « cercles de réflexion » pour stigmatiser l'avion qui serait le seul responsable de la pollution au CO_2 alors que toutes les mesures estiment sa part à contribution à 2,6 %…

Une politicienne au rencart, en mal de crédibilité, qualifie même le Transport Aérien de "climaticide" et demande l'interdiction des vols si le parcours en train ne dépasse pas 4 h.

Une association aux contours obscurs et aux motivations mal définies peinturlure un avion d'Air France en épargnant ostensiblement les pratiques des compagnies à bas coûts.

Ainsi, au nom d'une prétendue défense du climat, il faudrait saborder le Transport Aérien Français.

Dans ce capharnaüm, le parti est pris d'ignorer totalement l'utilité, le caractère indispensable du Transport Aérien, ainsi que le droit à se déplacer.

À peine peut-on entendre les appels venus de Pau, de Bordeaux et d'ailleurs rappelant le grand rôle social et économique des lignes aériennes.

C'est dans l'indifférence que des députés écrivent :

« Certains de nos territoires sont victimes d'un enclavement qui handicape leur développement. Les lignes aériennes interrégionales, en particulier celles qui les relient à Paris, sont souvent le seul moyen de leur éviter un isolement mortifère, faute de dessertes routières et ferroviaires adaptées à notre époque ».

En effet, une analyse sérieuse montre que le transport ferroviaire, au demeurant privatisé et axé sur le profit, n'est pas en mesure, en France, de se substituer à l'avion.

En revanche, une corrélation apparaît clairement entre l'action des anti-avions et la volonté capitaliste de faire de l'aviation une activité plus réduite mais beaucoup plus rentable au détriment des besoins des populations et des salariés… et des entreprises.

Cette recherche du profit à tout prix est la seule véritable raison de la suppression des vols domestiques dont le trajet peut se faire en train en moins de 2h30.

Cette disposition scandaleuse qui prive Bordeaux et Nantes de liaisons aérienne doit être supprimée.

Et pour ceux, trop nombreux encore qui s'illusionnent sur les vertus du capitalisme à visage humain, il n'y a qu'à voir les interventions des fonds activistes chez Danone. Il est clair que pour cette engeance, le meilleur salarié, c'est le salarié gratuit.

Dans ce cadre, c'est avec une grande désinvolture que les anti-avion traitent la dramatique question des pertes d'emplois des salariés dans l'aérien et l'affaiblissement de notre industrie. « On leur trouvera bien un petit boulot ».

Si tout milite pour une évolution de toutes les industries pour mieux gérer notre environnement, une interruption cataclysmique du transport aérien n'est pas la solution.

D'autant qu'à la sortie de la crise sanitaire, cette tendance aussi dangereuse que farfelue sera balayée par une demande massive de Transport Aérien.

Dans ce contexte, il sera vain et dangereux de jouer les modes de transport et leurs salariés les uns contre les autres.

La complémentarité, plus difficile à concevoir et à réaliser que l'application de la loi de la jungle, est collectivement plus efficace.

Encore faudrait-il reconnaître le caractère d'utilité publique des transports et par voie de conséquence travailler à un pôle public des transports.

À noter que les chemins de fer écossais seront gérés par une entreprise publique à partir de mars 2022.

Sans attendre, il est possible de poser des jalons forts :

- Pas de suppression d'emploi dans les entreprises percevant des aides publiques
- Mise en œuvre d'une Sécurité Emploi-Formation pour maintenir les savoir-faire et les emplois
- Maintien de 100 % de la rémunération des salariés
- Politique publique du trafic aérien pour stopper la concurrence entre salarié-es.
- Associer réellement les salariés à la définition des politiques des entreprises de Transport Aérien

L'avenir n'est pas au sabotage du transport aérien mais à la poursuite de son amélioration sociale et environnementale au service des populations.

Dans cette recherche, un collectif d'actifs et de retraités s'est constitué :

http://retraites-cgt-af.fr/29.html

Branche autonomie

La loi du 6 août 2020, prorogée par la LFSS 2021 de mi-décembre 2020 a acté la création d'une 5e branche de la Sécurité sociale en dehors des branches maladie, vieillesse, famille recouvrement (Acoss).

Pour rappeler le cadre, la LFSS 2021 a finalisé cette création de nouvelle branche pour prendre en charge au sein d'un même « risque » les personnes âgées et handicapées.

Les modalités de gouvernance de la branche ont été définies, la CNSA (Caisse Nationale Solidarité Autonomie) devant les gérer, dans le cadre d'un objectif de dépenses de 31,6 milliards d'euros en 2021, mais avec déjà un déficit de 400 millions d'euros.

La traduction opérationnelle de ce changement va être précisée dans la prochaine Convention d'Objectifs et de Gestion (COG) que doit signer la CNSA avec l'État.

Virginie Magnant, Directrice générale de la CNSA, a précisé que la précédente COG 2016-2019, puis étendue jusqu'en 2020, faisait actuellement l'objet d'une évaluation par les inspections générales des affaires sociales (IGAS) et des finances (IGF). Un avenant est en préparation pour 2021, puis la caisse s'engagera dans une nouvelle COG pour les années 2022 et suivantes.

Elle a évoqué l'objectif assigné à la caisse de maintenir l'équilibre financier de la branche sur la durée. Sur le périmètre de la branche amené à évoluer, elle a indiqué que la CNSA souscrit à l'élargissement progressif évoqué dans le rapport VACHEY prônant d'intégrer au sein de la branche un ensemble de financements complémentaires majoritairement assis sur la fiscalité, en dehors des cotisations sociales.

Elle a également donné l'exemple des unités de soins de longue durée (USLD) qu'il serait logique d'intégrer à la branche.

Analyse CGT

La perte d'autonomie est indissociable d'une approche globale de la santé et la création d'une nouvelle branche opère une séparation radicale de la santé et de la perte d'autonomie.

C'est exactement le contraire qu'il fallait faire en intégrant le droit autonomie dans la branche maladie de la sécurité sociale.

Il est bon de rappeler que la CNSA qui gère la nouvelle branche a été créée en 2004 suite à la canicule de 2003. C'est un établissement public situé en dehors de la Sécurité sociale, dans laquelle les représentants de l'État et des collectivités locales sont dominants (seulement 5 représentants des OS sur 52 membres, dont 1 CGT).

Le financement de la branche autonomie sera assuré par l'impôt et non par les cotisations sociales, 90 % de ses ressources provenant de la CSG. À cette fin, 1.9 points de CSG sont attribués à la nouvelle branche, le solde provenant du jour de congé gratuit (CSA) et de la CASA acquittée par les retraités.

Un transfert de 0.15 points de CSG supplémentaire, actuellement affecté à la CADES, complètera ce dispositif à partir de 2024.

Il va de soi que, dans le cadre d'un tel financement et vu qu'il y aura de plus en plus de personnes en perte d'autonomie à l'avenir demandant des moyens supplémentaires, nous allons au-devant d'augmentations soit de CSG, soit de CASA, soit d'une journée supplémentaire de travail gratuit pour la CSA, soit d'autres mesures fiscales.

Nous ne pouvons pas attendre ces éventuelles mesures et nous devons engager la mobilisation pour gagner l'intégration du droit à l'autonomie dans la branche maladie de la Sécurité sociale, financé par les cotisations sociales, dans le cadre d'une Sécurité sociale intégrale portée par la CGT.

Nous exigeons la mise en place d'un grand service public de l'autonomie, en établissements ou à domicile avec 200 000 embauches dans les EHPAD et 100 000 dans le secteur de l'aide à domicile.

L'ensemble de ces dispositions ne peut se concevoir que dans le cadre d'une nouvelle loi sur le grand âge et l'autonomie promise par le Président Emmanuel Macron en 2019.

Dans ce cadre, le Gouvernement avait envisagé une concertation suite à une lettre de cadrage du 1er ministre, le 17 septembre 2018 et débouchant sur 3 rapports, dont celui remis par Dominique Libault, le 28 mars 2019 avec 175 propositions.

Certaines d'entre elles :

- Augmentation de 35 % de la part des dépenses publiques consacrées à la perte d'autonomie des personnes âgées dans la richesse nationale entre 2018 et 2030.
- Augmentation de 25 % du taux d'encadrement dans les EHPAD soit 80 000 emplois supplémentaires.

Celles-ci allaient dans le sens de ce qu'exigeait la CGT. Probablement que ces propositions « gênaient » le Gouvernement qui a ensuite commandité un nouveau rapport dit « VACHEY » qui envisageait de « racketter » les retraités par de multiples mesures fiscales pour financer le droit à l'autonomie (augmentation de la CSG des retraités à 9,2 %, réduction de moitié de l'abattement fiscal de 10 % sur leurs pensions, etc.).

Devant la mobilisation des retraités face à ces mesures fiscales, le Gouvernement a abandonné le projet d'une nouvelle loi et crée la branche autonomie en dehors du financement actuel de la Sécurité sociale, à grands coups de communication mensongère accréditant l'idée d'une nouvelle branche de Sécurité sociale.

3 budgets rectificatifs ont dû être votés pour le fonctionnement de la CNSA afin de couvrir les besoins avec l'octroi de 2,2 milliards d'euros en 2020 (compensation des surcoûts et des pertes de recettes liées à la crise sanitaire et revalorisation du personnel) et de 2,5 milliards d'euros en 2021 pour les personnes et professionnels.

2,1 milliards d'euros ont été attribués sur 5 ans dans le cadre du Ségur de la santé pour la rénovation et création de places en EHPAD et le déploiement du numérique.

Beaucoup de communication a été faite autour de ces sommes paraissant alléchantes, mais cela est loin de correspondre aux enjeux actuels et ne diminue pas sensiblement les 10 milliards d'euros annuels du reste à charge pour les familles concernées par la perte d'autonomie.

Enfin, Brigitte Bourguignon, ministre déléguée, chargée de l'autonomie a annoncé un plan de relance pour le grand âge qui se résume à un comité stratégique de lutte contre l'isolement.

Elle a évoqué que 300 000 personnes âgées étaient en « situation de mort sociale ».

Ce comité stratégique qu'elle préside sera co-animé par la direction Générale de la Cohésion Sociale (DGCS) et la CNSA avec un aréopage de personnalités d'où sont exclues les organisations syndicales.

Une feuille de route contre l'isolement des personnes âgées sera réalisée pour « encourager la citoyenneté, sensibiliser le grand public et lutter contre l'âgisme ».

10 000 jeunes supplémentaires seront engagés en service civique et affectés à des missions dans le secteur du grand âge.

Brigitte Bourguignon a fait part de sa volonté d'organiser le 1er octobre, journée internationale pour les personnes âgées, une « grande journée citoyenne (...) » afin de sensibiliser le grand public aux enjeux de l'isolement.

Nous sommes loin de cette grande loi de Société, marqueur social du quinquennat, promise par Édouard Philippe en juin 2019.

Nous devons amplifier notre mobilisation pour exiger le respect des engagements de l'État au niveau de la prise en compte du droit à l'autonomie, dans le cadre de la branche maladie de la Sécurité sociale et d'un grand service public de l'autonomie avec les embauches nécessaires (200 000 dans les EHPAD et 100 000 dans le secteur de l'aide à domicile).

La CNSA doit présenter un rapport en mars (prévu à l'article 33 de la LFSS 2021) sur les financements de la perte d'autonomie.

NOUS DEVONS AGIR VITE

Daniel BLACHE
UCR-CGT
Mars 2021

René Séjourné

Militant CGT au Fret Air France

Aucun membre de ma famille n'est revenu indemne de cette boucherie de 14-18. ; ils ont été tués, blessés, gazés. Mon père a eu l'épaule gauche fracassée par un éclat d'obus qui est ressorti par l'avant-bras sans toucher l'os infirme à 20 ans.

Je suis né en 1924 dans un petit village du Loiret où la guerre avait quand même laissé des traces. Plus de la moitié des habitants s'éclairaient à la lampe à pétrole. L'électricité est venue dans les années 1950 avec l'eau courante. J'aimais bien l'école ; après mon certif j'aurais bien voulu continuer. Ma mère est décédée d'une méningite à 33 ans en 1937. J'avais 13 ans. Ma vie complètement bouleversée au fur et à mesure que je grandissais, je prenais de la force, je faisais des travaux de plus en plus durs, jusqu'à devenir bûcheron.

Puis la guerre, 20 ans après l'autre, la débâcle, l'occupation. Il fallait se méfier de tout. Avec mes réquisitions tout pour l'occupant. Mon voisin, plus âgé que moi était dans la résistance. Je l'ai rejoint ; parachutages, plasticages, maquis. Un de mes bons copains a été arrêté par les SS au retour d'une mission. Heureusement il n'était pas armé. Il a été envoyé à la Gestapo d'Orléans où il y avait la salle de torture avec la baignoire. Il n'a pas parlé, il nous a sauvé la vie. Déporté au sinistre camp d'Ellrich pour creuser des tunnels pour y cacher les usines d'armement d'Hitler et les fusées tueuses de Von Braun, il est mort de faim et d'épuisement à 21 ans.

À la libération je me suis engagé dans l'armée pour la durée de la guerre pour chasser l'occupant. Fin 1945 il était question de nous envoyer de nous envoyer en Indochine ; je n'avais pas envie de me battre là-bas. Je me suis fait démobiliser.

Et après ? Je n'avais pas envie de reprendre cette vie de misère. Je suis allé retrouver ma tante en région parisienne. U de ses voisins travaillait à Air France au Bourget et disait que la compagnie embauchait. J'ai fait une demande d'embauche ; 8 à 10 jours près j'étais convoqué à Marbeuf au siège pour une embauche. Comme je n'avais aucune spécialité j'ai été embauché comme bagagiste à Orly en mars 1946. Il y avait un camion bâché avec des bancs de chaque côté et un au milieu qui transportait le personnel à la prise et à la fin du service de la Place d'Italie à l'escale. Le camp était occupé par l'armée américaine. Il y avait un poste militaire de l'armée américaine à l'entrée ; il fallait un laissez-passer. La TWA était la seule compagnie civile avec Air France assurant le chargement et le déchargement des avions. Bine vite, les Constellations, les DC4 sont arrivés avec l'ouverture de plusieurs lignes. Avec le développement du trafic quelques mois plus tard je me suis retrouvé au magasin Fret dans d'anciens baraquements de l'armée américaine. Quelquefois, l'hiver il faisait froid ; on travaillait avec une canadienne. Le chef offrait le vin chaud.

C'est à ce moment que j'ai été élu délégué du personnel CGT. Nous avons participé à des grèves de plusieurs semaines et obtenu des augmentations de salaire, diminution du temps de travail, augmentation des congés payés, à ce moment-là l'horaire de travail était de 48 heures par semaine et 15 jours de congés payés. Nous avons obtenu le retrait des horaires d'équivalence que la direction voulait nous imposer.

En 1956 l'escale, qui dépendait d'Orly-Nord est devenue Orly-Sud. Un comité d'Établissement a été créé, j'en suis devenu le 1er secrétaire avec Jean Vidal comme adjoint et Yvonne Flahaut comme notre secrétaire. On nous avait attribué un petit bureau à côté du service administratif de la compagnie dans un bâtiment provisoire. Tout était à continuer. Avec l'aide de notre camarade Delaigue nous avons démarré une bibliothèque avec livres, disques et différentes activités. J'ai assuré 2 mandats.

En 1961 j'avais ma famille et des enfants à élever. Je suis revenu au service Fret. J'ai passé un examen et je suis passé à l'échelle 7 et terminé carrière en passant sur la fin tous les stages informatiques. Je suis parti en retraite à l'échelle 9 pour y vivre à la campagne de mon enfance. Ma femme avait déjà des problèmes de santé. Je n'ai pas pu m'offrir les voyages que j'avais envisagés. J'avais in petit coin de jardin et je faisais de nombreuses sorties à vélo et de belles promenades en forêt qui se trouve à côté.

J'ai 96 ans, je suis veuf depuis 17 ans. Je suis toujours chez moi, je fais ma popote. J'ai une aide ménagère qui vient 3 heures par semaine. Mes enfants, même s'ils sont en région parisienne, s'occupent bien de moi surtout mes filles. Je m'intéresse toujours à l'actualité et j'aime la lecture. Voilà ma vie.

René SÉJOURNÉ

Avancées importantes et fortes offensives d'austérité

Ces années 1980 sont marquées par le changement de majorité en France et plus encore par l'arrivée au pouvoir de deux dirigeants, portés par les idées libérales, Outre Manche la baronne Thatcher, 1re ministre de 1979 à 1990, Outre-Atlantique avec Reagan de 1981 à 1989.

À Air Inter, Charles Fiterman ministre des transports ne sera sans doute pas étranger au passage aux 38 heures. Dans la compagnie le 1er choc est d'une toute autre nature, c'est la mise en service du TGV Lyon-Saint Florentin en 1981.

C'est pourquoi dans ce chapitre on fera mieux connaissance avec l'escale et la section CGT de Lyon. Puis on rendra visite au farouche débat qui a été ouvert en convention collective sur la flexibilité. Enfin on donnera la parole à Lionel Minosio, 1er administrateur CGT à Air Inter.

L'escale de Lyon, la section CGT confrontée au TGV

Cette escale a subi fortement la mise en service du TGV. La ligne Orly-Lyon est la plus importante pour le nombre de passagers.

J'ai d'abord appelé André Maneval, adhérent de l'USRAF à Lyon. Il a travaillé depuis son embauche en 1968 aux télécoms en ville. Il a participé à notre 1er congrès à Arbonne en 1973. À cette date la section de Lyon est de loin la 1re section de province CGT, elle y désigne une huitaine de délégués. La CGT a pris pied à Air Inter par plusieurs militants. Albert Block m'a parlé de Jean Magnificat. Ce militant expérimenté a travaillé dans la Chimie à la Rhodia à Lyon-Vaise. Je ne l'ai pas connu. Un autre militant vient d'Air France. Les deux compagnies coopéraient ; une seule des deux effectue une tâche, par exemple l'activité piste. Daniel Buendia est venu travailler à Air Inter ; je l'ai vu au moins une fois à Bron.

Jean Nisol prend le relais. Il vient, comme la plupart des mécaniciens, d'une formation en école militaire. Il est très remonté, à juste titre, dans une vague d'embauches d'aides-mécaniciens qui suit l'ouverture d'Orly-Ouest. Ils ont la même qualification que les mécaniciens mais celle-ci n'est pas reconnue. Christian Doulay et de nombreux autres jeunes embauchés seront recrutés ainsi. Jean sera un meneur dans la section lyonnaise. André Maneval nuance ce point de vue : *« tout le monde ne le suivait pas ! »*

Cela ne durera qu'un temps d'après André Boudou : *« À l'issue de la grève de 1974, Jean NISOL entamera un retrait progressif de ses engagements syndicaux pour se consacrer entièrement à sa carrière professionnelle et terminera sa vie active en qualité de chef d'escale à Marignane ».*

René Lépousé, autre militant de l'USRAF, sera embauché précisément quand Air Inter va reprendre les activités d'escale à Air France. Ce sera au garage à Bron en juin 1970.

On y entretient ce qu'on appelle le matériel de servitudes, les push-back, groupes électrogènes, dégivreuses, chariots à bagages, élévateurs et escabeaux, les véhicules pour les équipages. Le garage est bien équipé ; il y a une cabine pour la peinture, alors qu'à Orly on peint au pinceau ! *« On est 4 au début, dit René, on a été 10 au maximum ».* Ce sont pour l'essentiel des mécaniciens qui travaillent en 2X8. René est carrossier ; il sera classé ▶

chaudronnier, ce sont les catégories de la convention collective. Il y a un magasinier.

René partira en FNE en janvier 1997 à l'échelle 12, agent technique qualifié.

André Boudou est embauché en février 1972 et travaille au Passage à Bron après un mois de formation. Il travaille à la vente à l'ouverture de Satolas en 1975. À cette époque il y a 3 ou 4 salariées du Passage à temps partiel. Dorénavant André aura en charge la section. Élu à la commission exécutive il sera le représentant du syndicat à Lyon-Saint-Exupéry.

L'arrivée du TGV s'effectue en 2 étapes ; en 1981 le trafic sur la ligne Orly-Lyon chute d'environ 30 %. C'est la partie sud de la ligne qui est ouverte, de Lyon à Saint-Florentin (Yonne). C'est ce tronçon qui raccourcit la ligne en évitant le passage par Dijon. En 1983 la chute de l'activité est plus importante avec l'ouverture totale de la ligne. Dès lors toutes les embauches au Passage se font à mi-temps.

Air Inter tentera de se positionner de façon plus adaptée sur la ligne vers 1985 avec les Mercure ; c'est à ce moment-là que sera acheté un avion supplémentaire, un prototype proche des appareils en exploitation qui volera une dizaine d'années. Pour les relations de ville à ville le TGV est d'une grande efficacité, mais pour relier non seulement l'aéroport lyonnais à Orly, mais celui-là à un nombre important d'autres plates-formes, c'est l'avion qui évite les allers et retour entre ville et aéroport. J'invite ceux qui en doutent à prendre le car à La Part Dieu pour l'aéroport. Les aéroports ont construit au fil du temps des lieux d'activités industrielles et commerciales qui n'ont pas leur place, à ce jour, à proximité des gares. C'est vrai à Roissy, à Blagnac, à Marignane, etc. C'est pourquoi je veux consacrer quelques lignes aux rendez-vous lyonnais.

Les rendez-vous lyonnais

L'activité sur les lignes transversales continue de progresser. Dans des espace-temps biquotidiens les vols arrivent à l'aéroport lyonnais de Toulouse, Bordeaux, Nantes, Lille, Strasbourg, Mulhouse, Nice, Marseille autour de 8 heures, etc. Le même balai se produit le soir autour de 20 heures. Certains de ces vols sont en fait des escales ; en l'absence d'une ligne directe entre Marseille et Strasbourg ou Lille le passage par l'aéroport lyonnais sera préféré à un passage par Orly pour une question de gain de temps.

C'est après la fusion avec Air France que le travail à temps partiel fera l'objet de négociations au plan national.

Le président de la République et son gouvernement décrètent l'austérité pour le peuple qui lui a donné une majorité absolue

Durant cette période je suis responsable de la Branche fédérale de l'Aviation à la Fédération des Transports. Le contrat signé avec Air Inter prévoit en particulier les conditions de mon retour à l'entreprise, contrat qui sera adapté et inclus dans l'accord d'entreprise d'Air Inter.

Au niveau national en 1982 des décisions sont prises par l'État. Il y a une ordonnance pour le passage aux 39 heures hebdomadaires et aussi, ce qui répond aux nombreuses mobilisations, pour la retraite à 60 ans. Dans les transports, à Air Inter ce sera les 38 heures hebdomadaires en vigueur en 1983 avec la création de 590 emplois.

C'est à Lille en juin 1982 que Pierre Mauroy, 1er ministre, vient annoncer le blocage des salaires au congrès de la CGT. Dès lors le taux de profit augmente fortement et dépasse les niveaux atteints dans les décennies antérieures, car limités par de fortes luttes.

Nous ferons connaissance en convention collective avec les projets patronaux en matière de flexibilité.

Tout d'abord il s'agira de traiter de l'évolution des salaires. En 1982 ceux-ci sont encadrés, les discussions seront conclues par un accord sur 2 ans ; le prix du point augmente de 19,8 % et le montant du Salaire Minimum Mensuel Garanti Non Hiérarchisé (SMMGNH) rehaussé, c'est une sorte de bretelle qui tient le salaire minimum au moins au niveau du SMIC. Gachet, un cadre d'Air Inter, est le chef de la partie patronale. Avec son chapeau je l'aurais bien vu dans un rôle de Nestor Burma !

La CGT a une délégation expérimentée. Je siège avec Simone Darul et Claude Bidard du syndicat UTA et dirigeants fédéraux. Chacun de nous trois demandons la parole à notre tour et nous nous employons à tenter de faire douter les autres syndicats. Je m'intéresse davantage à FO qui est représenté par des militants d'ADP, révolutionnaires musclés dans le verbe ! Ça les amènera à poser eux aussi des questions sur le maintien du taux horaire, si central pour le paiement des heures majorées. Ce qui fera capoter la négociation.

Des administrateurs salariés au conseil d'Air Inter

La loi de démocratisation du secteur public prévoit des élections à Air Inter ; celles-ci ont lieu en mai 1984. La CGT obtient un élu, c'est Lionel Minosio.

Lionel nous explique ce qui l'a le plus intéressé durant ces six ans de mandat : *« Ce qui m'a le plus intéressé durant mon mandat, c'est d'avoir un regard global sur la compagnie et l'accès (bien que parfois difficile à obtenir) à des données que nous n'avions pas toujours au niveau du CE. Le comportement également et leurs prises de position concernant les actionnaires publics et privés. J'ai appris beaucoup de choses concernant la lecture et la compréhension des comptes de la compagnie et cela m'a apporté une vision différente de celle que j'avais pu avoir au niveau du CE ».*

Eelsen devient président en 1984 suite au départ de Marsaud-Long : *« Lorsque j'ai été élu Marsaud-Long était sur le départ pour aller à Air France. Eelsen est arrivé au moment où la compagnie se portait bien et il n'a pas eu trop de conflits durant son mandat. Eelsen était un peu le roi soleil avec ses fastes. Il avait envers les administrateurs salariés une sorte de dédain et surtout envers moi par rapport à mon appartenance à la CGT. Le souci qu'il avait, c'est qu'au début de son mandat la CGT détenait le CE et donc Bernard Montagne siégeait au CA et je dois dire que la présence de Bernard m'a beaucoup apporté, car me sentant moins isolé dans ce panier de crabes.*

Cela a été dur au début pour moi. Étant le premier administrateur salarié CGT de la compagnie à 29 ans, je n'avais pas de repères. Je suis rentré dans un monde entouré d'Administrateurs représentant le capital et hostiles à la CGT, ne voyant pas d'un bon œil que la CGT siège avec eux. Les autres administrateurs salariés sont rentrés dans le moule rapidement. J'ai eu du mal également avec cette pression de la direction qui me demandait à chaque fois de ne pas divulguer des informations. J'étais pris en tenaille entre elle et le syndicat qui me demandait à chaque fois les documents en ma possession pour les divulguer ».

Lionel, est-ce que tu as eu des réunions avec d'autres administrateurs CGT ? *« Concernant les structures et notamment mes relations avec les autres administrateurs salariés des autres entreprises, je dois dire que je n'ai pas été aidé de ce côté-là. N'ayant pas ou peu de réunions des administrateurs au niveau fédéral, et notamment aucune aide de l'administrateur CGT AF qui me prenait un peu avec condescendance "le petit jeune de la petite compagnie".*

Au niveau du syndicat, hormis Bernard et surtout Willy, le syndicat ne s'est pas servi de notre présence au niveau du CA... malgré plusieurs demandes de faire les préparations des réunions du CA ensemble. Le syndicat me voyait comme étant le super délégué du personnel, celui-ci voulant faire remonter des problèmes du ressort des délégués du personnel ou du CE au niveau du CA ».

Les Airbus 330, comment as-tu analysé la décision d'achat avec 15 commandes fermes et 15 options ?

« C'est surtout une demande pressante du gouvernement de l'époque de nous faire acheter des 330. Encore faudrait-il que nous ayons la possibilité de les utiliser convenablement avec des destinations qui nous permettraient de les remplir. Étant déjà dépendant d'AF nous pouvions le faire. Après la fusion, AF s'est empressé de les revendre pour avoir du cash (ce sont des appareils que nous avions achetés comptant) ».

Avant la fin du mandat des administrateurs, UTA aura été vendue à Air France ; par voie de conséquence Air France aura 72,33 % du capital d'Air Inter. La démission d'un administrateur conduit à son remplacement par l'élection de Bernard Attali, PDG Air France au conseil d'Air Inter. Eelsen donnera sa démission fin 1990 et sera remplacé par Spinetta avant le début de la guerre du Golfe de janvier 1991, pour laquelle la flotte Air Inter sera réquisitionnée pour le transport de blessés.

Claude DEPOIL
Membre de le Commission Exécutive de l'USRAF CT
Secrétaire de la Section Centre

16e semaine et arrivée

Difficile de revenir en arrière mais il serait anormal de sauter cette dernière semaine (la 16e) avant l'arrivée.

Il restait 1 600 miles ou près de 3 000 km lors du dernier billet. Avec un dos endommagé et douloureux, le passage entre Acores et Madère jusqu'au cap Finistère (nord/est de l'Espagne) s'est fait au près. C'est-à-dire une allure ou le bateau penche et tape ce qui est inconfortable.

Mais ces 1 100 miles sur un même bord n'ont nécessité que très peu de manœuvres. Tant mieux pour le dos, mais vigilance max car l'approche du continent signifie une affluence de plus en plus grande du trafic maritime entre cargos et bateaux de pêche qu'il faut naturellement éviter. Et la nuit cela peut devenir un peu anxiogène.

Passé ce cap Finistère, il reste 400 miles jusqu'à l'arrivée.

Mais la météo a décidé de placer le vent face au bateau pour la trajectoire directe. Il faudra donc à Alexia tirer des bords qui vont rallonger sa route de 30 %. Aller même jusqu'au sud de notre Finistère (elle est à 130 miles de l'arrivée) pour redescendre sur la Vendée et Les Sables d'Olonne.

Nous sommes le 27/02, il est 15 h. Les calculs commencent à se préciser pour le passage de la ligne. Mais les marées et les hauteurs d'eau s'invitent pour que le bateau puisse rentrer dans le port. Soit elle coupe la ligne d'arrivée le 28 avant 8 h et le port est accessible, soit c'est après 8 h et il faudra attendre la prochaine marée ou 14 h 30. Alexia a finement joué de sa vitesse et de sa trajectoire pour finir son Vendée Globe le 28/02 à 7 h 23 après 111 j - 17 h en mer.

La remontée du chenal a été un grand moment de célébration de la part de ses centaines de supporters majoritairement inconnus. Puis une arrivée au ponton où elle a été réceptionnée par tous ceux qui n'avaient pu être en mer avec les embarcations.

Partenaires, famille, amis et la presse lui ont fait un immense accueil.

Enfin une conférence de presse qui a enthousiasmé l'assemblée et direction l'hôpital pour passer une radio de son dos. Résultat heureux, rien de cassé ni fissuré au niveau des vertèbres. Ce n'est que musculaire et en évitant maintenant les efforts, la douleur devait vite s'estomper.

Un grand merci à toutes celles et tous ceux qui l'ont suivie et encouragée.

Pour plus d'info vidéo, photo ou audio rendez-vous sur le site de la course :

vendeeglobe.org

Michel Barrier et Claude Depoil
2 mars

TRANSPORTS AÉRIENS LE RETRAITÉ
Directeur de la publication : M. Yvon TOUIL - « Union Syndicale des Retraités d'Air France - CGT Orly Fret 693 - 94394 ORLY AEROGARE CEDEX » - Tél. : 01 41 56 04 04
Courriel : usrairfrancecgt@gmail.com - **Administration :** 263, rue de Paris - 93100 Montreuil - Commission paritaire n° 1119-S-07064 - **Imprimé** par Rivet Presse Édition Limoges.