



ÉDITORIAL

La Retraite

Il faut se battre pour la préserver et l'améliorer

Depuis de nombreux mois, les salarié-e-s, les retraité-e-s, les privé-e-s d'emploi et la jeunesse se mobilisent dans notre pays. Depuis la fin de l'année 2018, le mouvement dit des Gilets jaunes mobilise les attentions et révèle un regain de confiance en l'action collective.

Certains d'entre nous regrettent que la CGT au début du mouvement des gilets jaunes ait regardé celui-ci avec une certaine défiance liée à la présence de l'extrême droite. Comme souvent, les choses évoluent dans notre confédération, aujourd'hui nous avons saisi la réalité du mouvement dans sa diversité et mesuré ce qui nous rapprochait. Face à un pouvoir « jupitérien » qui ignore l'urgence sociale, face à un pouvoir d'achat qui ne cesse de diminuer comme peau de chagrin, face au démantèlement organisé des services publics, face à l'agonie de notre démocratie et de notre modèle social, face à l'illusion du grand débat qui ne laisse personne dupe, les manifestants ont démontré leur profonde détermination à continuer la lutte et à faire entendre leurs légitimes revendications. La démultiplication des mobilisations s'oppose à la profonde injustice sociale, elle exige une autre répartition des richesses (créées par le travail...) ! Là où il y a de l'activité CGT il y a des résultats

LE GRAND DÉBAT

En feignant d'ouvrir la discussion dans sa *Lettre aux Français* publiée dimanche 13 décembre, le Président de la République l'a si étroitement encadré qu'il ne se fait que dans les limites de sa conception du Monde. Cette conception, c'est celle du néolibéralisme le plus pur : l'État doit réduire sa taille, favoriser la circulation du capital et limiter sa capacité « redistributive ». Nous ne cautionnons pas cette opération d'enfumage et nous portons un autre débat utile à la mobilisation pour gagner. Donner la parole aux gens, ne pas la laisser au pouvoir ! Macron fustige ce qu'il appelle « les corps intermédiaires », les syndicats, incapables de trouver un accord sur l'Unedic ! En accord avec le MEDEF, il souhaite rendre responsable les syndicats des mauvaises mesures qu'il va prendre sur l'indemnisation chômage. C'est un échantillon de sa manière méprisante de gouverner !

LA RÉPRESSION EST DE RETOUR

Le pouvoir (gouvernement au service des plus riches) fait le choix de réprimer. Après avoir mis dans la loi l'état d'urgence, il fait voter une nouvelle loi « anti casseur » qui est en fait une atteinte au droit de manifester. Il va de plus en plus loin dans le dispositif de répression. On a vu comment il traîne devant les tribunaux nos camarades, les faisant condamner. Il tire sur les gilets jaunes au

prétexte de casseurs, mais les casseurs continuent à agir ! les médias aux ordres diffusent la propagande de leurs maîtres !

Malgré cette répression, le mouvement social s'exprime et aspire au changement, les manifestants – que leurs gilets soient rouges ou jaunes – ont battu le pavé pour exprimer leurs revendications communes : l'augmentation du Smic, des salaires et des pensions, pour plus de justice sociale et fiscale, ainsi que pour le développement des services publics.

FACE À TOUT ÇA A-T-ON BESOIN D'UN SYNDICALISME RETRAITÉ ?

Comme syndiqués CGT nous en sommes convaincus sinon comment proposer aux retraités de nous rejoindre dans l'action. À l'initiative de l'UCR- CGT et de l'inter syndicale nous manifestons. Certes il nous faut être plus nombreux, mais mesurons qu'aujourd'hui les choses ont bougé, on ne peut plus ignorer les retraités et les mépriser aussi facilement qu'au début du mandat Macron. Les gilets jaunes portent, comme nous, la revendication d'augmentation de nos pensions, nous y sommes pour quelque chose ! En même temps réfléchissons sur le fait qu'un tiers des gilets jaunes sont des retraités.

NOUS SOMMES VISIBLES DANS LA RUE, IL NOUS FAUT ÊTRE VISIBLE DANS L'ENTREPRISE !

Faisons connaître nos revendications, nos initiatives, et nos succès !

Sur le droit aux billets tarif réduit, avec la CGT des actifs, nous avons gagné l'accès au remplissage des avions ! Sur la mutuelle Air France : la pression sur nos retraites étant de plus en plus forte, la cotisation pèse de plus en plus lourd, beaucoup d'entre nous ne peuvent pas se payer altitude 400 ! Un courrier est envoyé à l'ensemble des listes tous collèges confondus, afin de porter des revendications et actions communes, sur le montant de la cotisation, le niveau de remboursement et le cahier des prestations. Soyons vigilants, lors de la mise en place des CSE qui remplacent les CE et le CCE à ce que la place et les droits des retraités soient préservés.

Notre présence doit être visible tant du point de vue des retraités, des futurs retraités, que des actifs.

Les prochaines réformes touchant la Sécurité Sociale (retraites ; maladie,...) mettent à bas les principes de solidarité qui la gouverne. Mettons en commun, retraités et actifs, nos connaissances et nos analyses pour faire monter le rejet de ces réformes

Francis Martin, Secrétaire de l'USRAF CGT



Loi alimentation, perte de pouvoir d'achat pour les petites pensions

A partir du 1^{er} février, la loi Alimentation a relevé le « seuil de revente à perte » de 10 %.

De quoi s'agit-il? Le « SRP » est le prix en dessous duquel un distributeur ne peut revendre un produit, sous peine de sanctions. Il est calculé en tenant compte de ce que coûte réellement l'achat au distributeur : prix indiqué sur la facture, coût de transport, taxes...

Si ce SRP est relevé de 10 %, cela signifie qu'un distributeur qui achète un produit 100 doit le revendre aux clients au moins à 110.

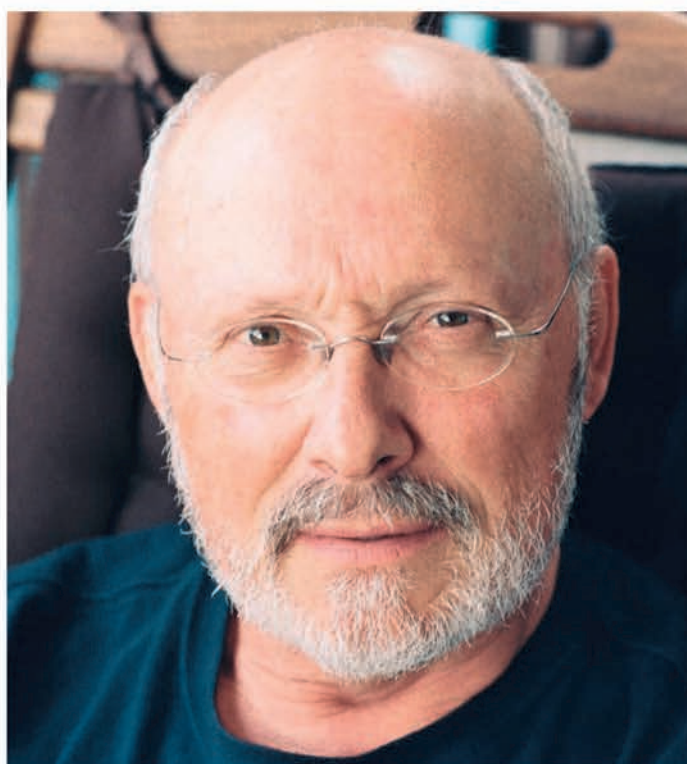
Une semaine après l'entrée en vigueur de cette mesure, l'institut Nielsen dresse le bilan. Selon l'étude publiée jeudi 7 février, et réalisée sur 15 000 références entre le 27 janvier et le 3 février, cela a entraîné **une augmentation des prix des 100 produits les plus consommés de l'ordre de 4 % en moyenne en hypermarchés**, et en supermarchés de 2,6 % en moyenne. Les produits classés entre les rangs 101 et 200 ont eux subi une hausse de 3,4 % en hypermarchés et 1 % en supermarchés et ceux classés entre les rangs 201 et 500 ont augmenté de 2,3 % et 1 %.

Les prix de l'alcool ont également fortement augmenté : +9 % pour le top des références du rayon en moyenne en hypermarchés.

LA GRANDE DISTRIBUTION CONTINUE D'IMPOSER SA LOI

Une hausse des prix qui ne profitent qu'aux acteurs de la grande distribution, ont dénoncé mercredi l'industrie agroalimentaire et les coopératives agricoles.

Selon un "observatoire des négociations" lancé par l'ANIA (l'association des industries agroalimentaires) auprès de ses adhérents, les distributeurs imposent des baisses de prix comprises "entre 1,5 et 4 %" aux producteurs, "alors qu'ils ont déjà empoché 10 % d'aug-



mentation sur le seuil de revente à perte le 1^{er} février", a déploré M. Girardot.

"L'augmentation du seuil de revente à perte de 10 %, c'est d'abord une manne financière, (...) une rente de situation pour les distributeurs" a ajouté Dominique Chargé, président de Coop de France, lors de la même audition. "Il n'y a absolument pas de contrainte pour organiser le ruissellement" de la marge vers les agriculteurs, a-t-il regretté. "La théorie du ruissellement ne fonctionne pas", a ajouté le responsable de l'organisme qui chapeaute les 2 600 coopératives agricoles françaises.

Pour les retraités dont les pensions sont faibles, la perte de pouvoir d'achat est réelle, et s'ajoute à la non revalorisation des pensions.

Bernard Robin
Secrétaire de la Section de Paris de l'USRAF





Bonnes nouvelles pour les Billets R

La CGT Air France a été sollicité par des membres de l'USRAF à propos de l'accès au remplissage des avions. En effet sur le site gp.airfrance.fr sans clé de sécurité mis à disposition uniquement des salariés actifs, il est impossible de voir le remplissage d'un avion et les places disponibles en R1. Un code couleur remplace ce dernier, et parfois l'onglet disponibilité n'est pas accessible.

L'USRAF a donc informé la délégation CGT Air France afin que ce point soit mis en débat.

L'élément apporté étant qu'un retraité n'ayant pas de visibilité sur un vol va réserver plusieurs R1 sur des dates différentes, alors qu'en temps normal, avec une bonne visibilité numérique, il choisira d'acheter un billet R2 non réservé, ce qui, par voie de conséquence, va libérer les places précédemment réservées en R1.

La direction a accepté cette proposition et sa mise en œuvre prévue initialement pour février 2019 a été reporté car plusieurs modifications GPnet sont également en phase d'amélioration.

L'autre point concernait l'ouverture des réservations R1 avant M-10 contre M-12 (365 jours contre 305 jours actuellement) pour les salariés. La proposition CGT était de passer à M-11, ce qui permet de trouver plus facilement des billets R1.

La direction de voyage du personnel interline (DVPI) a accepté cette proposition. Cependant le DGRH a posé la question aux syndicats pour savoir s'il était utile de donner accès aux retraités.

La CGT s'est exprimé immédiatement en s'opposant à cette proposition alors que les syndicats UNSA, FO et CFE-CGC ont réservé leurs réponses pour une réunion ultérieure prétextant qu'ils devaient consulter leurs syndicats centraux. Finalement suite au refus des syndicats, le DGRH retire sa proposition.

Voici les mesures retenues au final, certaines déjà appliquées et autres pour l'année 2019 :

- Réduction des tarifs R2 sur le LC (-33 % en moyenne) et le MC (-27 % en moyenne)
- Tous les tarifs CC seront à 0 € HT et à 5, 7 ou 9 € HT pour rester au-dessus du barème URSSAF.
- Introduction d'un nouveau tarif R1 inférieur au low actuel sur 75 % des destinations MC
- Baisse du tarif R1 business sur 90 % des lignes LC
- Développement d'un système de notification de la disponibilité des classes R1
- Ouverture des ventes R1 à M-11 iso M-10 pour les actifs et retraités
- Développement d'un module de recherche de disponibilités sur une période et des lignes données
- Accès à l'information des remplissages pour l'ensemble des ouvrants droit AF (retraités compris)
- Information du nombre de R1 vendus par vol
- Création d'un tarif R2 en Premium Economy sur l'ensemble des lignes Long Courrier
- Création d'un tarif R2 business MC
- Evaluation de la possibilité de conclure des accords avec compagnies partenaires en vue de la mise en place de billets ZED business
- Développement de la réservation A/R en GPNet (sous réserve de l'automatisation du traitement d'après-vente)
- Enregistrement de la carte bleue dans GPNet, ce qui permet un achat et un remboursement plus rapide
- Remboursement automatique en cas de déclassement via un formulaire en ligne
- Amélioration de la déclaration et réclamation bagages

Suite





- Possibilité d'acheter jusqu'à 5 billets aller-retour R1/ R2 Economy par an avec vocation au sur-classement en cabine Business, utilisables par l'ouvrant-droit, accompagné éventuellement par l'un ou plusieurs de ses ayants-droit. A confirmer prochaine réunion si les retraités sont concernés.

- Accès à l'assistance DVPI 5 jours et de 9 h à 17 h étendue au samedi, et en étude pour le dimanche et jusqu'à 22 h

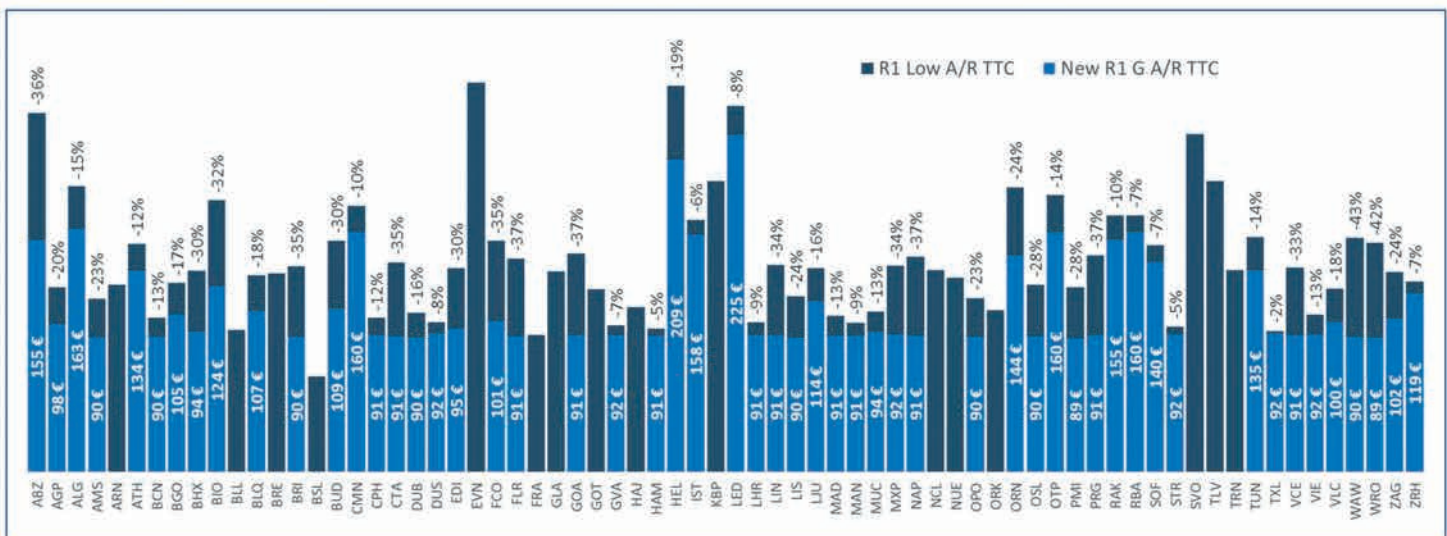
Exemple de baisse des tarifs R2 :

TOP 10 MOYEN-COURRIER				
Lignes MC	ANCIEN PRIX R2 TTC	NOUVEAU PRIX R2 TTC	EVOLUTION	
			Euros	%
CDGGVA	71,3	53,6	- 17,7	- 25 %
CDGBCN	72,3	48,3	- 24,0	- 33 %
CDGLIS	76,8	55,9	- 20,9	- 27 %
CDGLHR	85,3	66,6	- 18,7	- 22 %
CDGFCO	85,5	61,5	- 24,0	- 28 %
CDGMAD	73,3	49,3	- 24,0	- 33 %
CDGAGP	74,7	55,7	- 19,0	- 25 %
CDGALG	100,1	81,2	- 18,9	- 19 %
CDGTLV	150,8	105,1	- 45,7	- 30 %
CDGATH	91,5	59,5	- 32,0	- 35 %

TOP 10 LONG-COURRIER				
Lignes LC	ANCIEN PRIX R2 TTC	NOUVEAU PRIX R2 TTC	EVOLUTION	
			Euros	%
ORYPTP	141,4	91,4	- 50,0	- 35 %
ORYRUN	146,0	91,2	- 54,8	- 38 %
CDGJFK	194,8	130,3	- 64,5	- 33 %
ORYFDF	142,1	91,1	- 51,0	- 36 %
CDGMRU	194,6	123,2	- 71,4	- 37 %
CDGYUL	184,4	119,2	- 65,0	- 35 %
CDGLAX	204,8	130,3	- 74,5	- 36 %
CDGBKK	174,9	122,0	- 52,8	- 30 %
CDGMIA	197,8	130,3	- 67,5	- 34 %
CDGSIN	195,3	141,9	- 53,5	- 27 %

ZOOM SUR PARIS-DAKAR ET PARIS-NIAMEY				
CDGDSS	208,9	134,9	- 74,0	- 35 %
CDGNIM	223,5	158,1	- 65,4	- 29 %

Exemple des Tarifs R1 inférieur au Low actuel sur 75% des destinations MC qui seront appliqués :





30 Janvier 2019, AG de nouvelle année à Blagnac !!



Ce sont plusieurs dizaines d'adhérents de notre USRAF Toulouse, et Languedoc-Roussillon qui s'étaient donné rendez-vous pour la traditionnelle Assemblée générale de début d'année.

Il était coutumier autrefois de ponctuer cette rencontre par la galette républicaine, en hommage à nos valeurs... Ce ne fut pas le cas cette année mais la défense de nos valeurs restait fortement présente.

Yvon Touil Secrétaire général excusé était représenté par Michel Wagnez, secrétaire adjoint membre de notre section venu spécialement de Lodève où il réside. On peut également citer nos camarades du département 66, nos camarades Zadikian et Scortatore venus eux aussi de loin.

Cette matinée commença par une introduction de Gérard Gilibert, Secrétaire de notre section qui brossa l'activité 2018, en commençant par nous rappeler les personnes excusées, et ceux qui nous ont quittés au cours de cette année passée.

« L'année écoulée, a été ponctuée par de nombreuses manifestations, pour la défense de notre pouvoir d'achat, la suppression de la CSG, la revalorisation de nos pensions et la défense de la retraite par répartition, avec une importante mobilisation. »

Les journées de rencontres de Juin à Blagnac, et nos journées de Penne du Tarn de septembre ont rassemblé aussi nos adhérents. Nous souhaitons que cette dernière organisée depuis 9 ans maintenant, soit l'objet d'une participation plus importante de nos adhérents.

Un compte rendu de l'état d'organisation et financier de notre section, pour l'année 2018, fut fait par notre trésorier Guy



Bourdel et voté à l'unanimité des présents. Comme chaque année nous souhaitons bien sûr être plus nombreux, malgré ceux ou celles qui malheureusement nous quittent.

La Mutuelle, est l'objet de toute notre attention et le travail de nos délégués afin que celle-ci soit vraiment mutualiste, notamment pour une plus juste répartition des cotisations et un meilleur remboursement des soins. Michel Wagnez chef de file de nos délégués retraités en lien avec nos camarades délégués actifs y est très présent. Rappelons que l'année prochaine verra de nouvelles élections en son sein.

Cette journée sympathique s'est terminée par un apéritif traditionnel, un repas pris ensemble dans la bonne humeur et la joie de se retrouver ensemble.

A l'année prochaine !!!!

Jean Claude Chazottes
Secrétaire de l'USRAF





Air Inter 197

La suite du récit de Claude Depoil



Les jeunes générations entrent nombreuses et vont bousculer l'entreprise et la CGT

Le petit local des électroniciens du Hangar Numéro 6

Ils sont embauchés comme techniciens, échelle 11. C'est dans ce petit local où se replient les électroniciens que Marcel Raverdeau me conduit un après-midi et qu'on me fait ma première carte syndicale. On voit tout de suite que la direction du syndicat est très groupée et presque tout autant homogène professionnellement. Le trésorier du syndicat fait exception, il est informaticien.

On peut penser que Daniel Gourdon, délégué syndical CGT y passe à l'occasion, mais il est ouvrier ; ils sont recrutés à l'échelle 7 à cette époque d'avant la polyvalence comme un magasinier ou un agent de passage. Il travaille en bleu au hangar et il a une oreille pour tester les moteurs lors des point-fixe à nulle autre pareille.

Ce qui trotte dans les têtes importe dans toute circonstance

Demandons-nous ce qui peut trotter dans la tête de ces dirigeants de la CGT en cet été 1972. Deux Super-caravelle vont arriver en fin d'année, 3 autres un peu plus tard ; 6 Mercure deux ans plus tard. En 1972 et 1974 ce seront 15 avions neufs qui seront livrés et d'une capacité 2 fois et demi ou 3 fois plus importante que celle des Fokker. L'avenir, ce sont les 10 Fokker 27 qu'Air Inter entretient entièrement sauf en ce qui concerne une partie des équipements bien sûr.

Pour les Super-caravelle, la SOGERMA est sur les rangs pour le grand entretien, mais enfin il y aura les visites courantes et intermédiaires. Et il y a le Mercure à l'horizon. Là c'est l'avenir pour l'emploi et le développement des tâches qualifiées.

Or Albert Block tient un discours très cohérent et qui aura de l'avenir on le verra, c'est la question des échelles techniques. En bref tous les mécaniciens doivent être reconnus comme techniciens, c'est-à-dire progresser de 4 échelles. Le protocole de 1976 ouvrira grande la route mais surtout les nombreuses grèves des mécaniciens jusqu'en 1989 où elle durera... 55 semaines. Voir dans mon livre l'annexe IX qui rapporte l'intervention de Jean-Claude Marty au congrès fédéral. Venons-en aux faits.

La préparation du conflit de 1972.

Il n'est pas facile de deviner par quelles voies la vie syndicale doit se frayer un chemin. On observe des différences nettes dans les pratiques en deux années d'intervalle : en 1974 on consultera plutôt deux fois qu'une ; Daniel Neil le fera de façon systématique dans le hall du hangar. En 1972 ce n'est manifestement pas le cas.

Les premiers dirigeants de la CGT en 1972 ce sont sans conteste Albert Block, Pierre Robin en second, Daniel Gourdon et Gérard Dubos. Les deux premiers travaillent l'un avec l'autre et sont électroniciens au hangar,

Jean Morvan, secrétaire fédéral, estimait que l'arrivée d'Albert comme dirigeant avait apporté un renouveau à la CGT.

Il faut nous demander pourquoi cette unité n'a pas pu se faire. Pour Jean-Claude Tarrieux, 45 ans après l'évènement « *le bruit courait qu'Albert Block avait été "acheté"* ». Il semble bien d'après Pierre Robin que la direction avait proposé à Albert de prendre la direction d'un nouveau service DMLO. Mais Albert avait refusé, mis en garde par ses proches. Selon Pierre Robin la période des vacances n'était pas propice à mobiliser dans l'action la plus large part des salariés de l'entreprise. Ayant demandé l'opinion de ses collègues, Pierre n'a pas cédé sur ses arguments avec Jean-Claude Tarrieux, dirigeant avec lequel, précise-t-il, il s'entendait bien.

Explication à la CGT Air Inter

Le début de l'été 1972 avait été tendu. La CFDT avait appelé à la grève au moment du départ en vacances. La CGT non. Je rappelle qu'il y avait un accord d'unité d'action national à l'époque entre les deux confédérations. Si le conflit a bien démarré il a rapidement pris fin et n'apportera aucun résultat quant aux revendications.

Le premier matin de la grève je me suis rendu au travail et comme à l'ordinaire j'ai commencé par aller faire un tour à la table de déposes, c'est-à-dire les étagères sur lesquelles les mécaniciens déposent les équipements en panne démontés des avions. En m'y rendant je vois Pierre Tinot du service Expédition qui charge le camion. Je le salue et lui demande pourquoi il fait le travail de Jeannot. On parle un peu de la grève et





je lui dis que je ne ferai pas le travail des grévistes. Et Pierre de décharger immédiatement le camion.

Quelque temps plus tard Fanfan et Maurice Gabler, deux magasiniers, me disent qu'ils veulent me parler. Ils ont fait grève avec la CFDT et déchiré leur carte CGT. Je leur dis que moi je n'ai pas fait grève, que certes on peut rendre sa carte mais que l'on peut aussi exiger que le syndicat nous demande notre avis avant de prendre une décision importante.

Réunion des syndiqués au Bâtiment 75: Une première: un réel débat dans le syndicat.

Quelques temps plus tard, un après-midi, on est invités à une assemblée de syndiqués. Elle va se tenir dans un bâtiment en construction à l'époque. Nous nous installons dans une salle qu'Air Inter va bientôt aménager. Nous sommes nombreux. Jean Morvan, secrétaire fédéral a fait le déplacement. Je ne suis pas capable de raconter cette assemblée mais je résumerai en disant que ça a chauffé!

Nous sommes en début d'automne 1972. Joseph vient me voir un jour et me demande si j'accepterais d'être membre du bureau de la CGT, précisément trésorier. Il me dit qu'une réunion va se tenir et m'invite à y participer.

Du rififi à la CGT Air Inter

Quelques jours plus tard, en fin de journée de travail vers 17 heures après avoir pointé voilà que nous sommes quelques-uns à traverser le parking devant le Hangar n° 6 pour nous rendre à cette réunion. Il y a certainement Joseph, moi-même. Nous apercevons Daniel Neil qui a quitté le vestiaire des mécaniciens du hangar et Joseph aussitôt de l'inviter à s'y rendre lui aussi.

Nous dépassons Téalémit et dirigeons nos pas vers le café du Pont de Rungis où nous nous installons dans l'arrière-salle. Sont présents à cette assemblée inhabituelle ceux que j'ai nommés bien sûr, certainement Jean-Paul Lemarchand qui travaille à Orly-Ouest au trafic (il est chef avions), Gérard Dubos. Et sans doute quelques syndiqués des éditions – et donc proches du syndicat du livre – Georges Leverdez, les frères Montebrun, Raoul Bacuzzi. Nous sommes une huitaine environ.

Plusieurs réunions se sont tenues et il a été décidé finalement que nous présenterions quatre candidatures au bureau. Elles seraient soit intégrées au bureau sortant, soit en cas de refus en alternative au bureau sortant.

Il se peut qu'Albert Block ait craint d'être mis en minorité et il a donc accepté nos candidatures. C'est ainsi que je me suis retrouvé trésorier du syndicat dans un bureau où il y avait Jean-Paul Lemarchand, Joseph Cohen, Gérard Dubos, Daniel Neil, Albert Block et Pierre Robin. Peut-être ai-je oublié quelqu'un?

En été 1973 Albert désigne les candidatures aux élections (je suis tête de liste aux deux élections et ne serai élu dans aucune; à l'époque les ratures sont comptées), et aussi les délégués au congrès fédéral (lui-même, Joseph, moi-même).

Jean-Paul Lemarchand sera présenté au Comité National fédéral lors du congrès à Gassin et c'est moi qui vais remplacer Albert au comité d'entreprise comme représentant syndical. C'est ainsi que je vais contacter durant l'été 1973 de tout nouveaux délégués du personnel, Yves Pratz, Georges Baratin pour vendre des montres Lip au comité.

Le premier congrès du syndicat commence par un arrêt de travail

En cet automne 1973, les 19 et 20 octobre, sous l'impulsion de Joseph Cohen et de Georges Baratin, nous avons tenu notre premier congrès à Arbonne, un centre du Comité d'entreprise d'Air France en forêt de Fontainebleau.

Quelques-uns d'entre nous s'en souviennent certainement, Willy Tytéca, André Boudou, André Maneval, Michel Barrier peut-être; il y avait Jack Rabineau, Jean Nisol. Mais pour nous rendre au congrès il a d'abord fallu en conquérir le droit. Nous nous sommes appuyés sur un article de la convention collective qui prévoyait des absences pour congrès. Un débrayage à la DM a suffi. La direction a plié. En fin de congrès ça a aussi chauffé très fort pendant la commission exécutive. Si les noms d'oiseaux ont volé, c'est aussi la spontanéité du débat contradictoire

Willy Tytéca est syndiqué depuis 6 mois environ. Avec Christiane Maesen ils étaient demandeurs de leur carte CGT depuis 1972 et ils étaient venus à Orly au printemps suivant; c'est moi qui ai fait leurs cartes. Willy se souvient d'un rapport de Georges Baratin au congrès, une sorte de réquisitoire dit-il. Ce sont principalement Jean-Paul Lemarchand et Gérard Dubos qui sont mis en cause; ils sont qualifiés de « vipères louvoyantes ». Durant cette première réunion de la commission exécutive Jean Morvan et d'autres délégués tournaient dans le bois, il faisait déjà nuit.

Le syndicat se rajeunissait et commençait de se diversifier; il ne se féminisait pas encore. Je note que ne participaient à ce congrès ni Pierre Robin ni Daniel Neil. Je ne suis pas mesure de dire qui était le secrétaire de ce syndicat au sortir du congrès. Celui qui exercera les responsabilités principales sera sans doute Daniel Neil jusqu'au conflit du printemps 1974 inclus.

Une page est tournée

Ce qui s'est passé en moins de 18 mois c'est la mise en cause d'un syndicalisme étroitement centré sur les mécaniciens dans lequel la masse des adhérents venaient de l'armée à part une poignée de mécanos comme Maurice Marty - viré d'Air France - François Conan, Bernard Verbestel, de très grandes figures du syndicat.

Les adhérents venaient d'autres métiers, de l'université, d'autres horizons quatre ans après 1968, un an et demi après l'ouverture d'Orly-Ouest. D'ailleurs en 1973 une grève a eu lieu à Orly-Ouest dans le secteur des chefs avions où travaillait Jean-Paul Lemarchand; je me souviens que lors d'un bureau il s'est fait vertement critiquer par Albert pour le déclenchement de cette grève.





L'avenir du transport aérien français en question

1. SITUATION ACTUELLE

Alors que le gouvernement se prépare à privatiser ADP, contre l'avis du Sénat et des départements concernés, la prise de participation hostile du gouvernement Néerlandais à hauteur de 14 % du capital d'AF-KL a lancé une opération de déstabilisation du pavillon français, sous couvert de garantir les intérêts de KLM.

2. RAPPEL DE LA FUSION

La mémoire est sélective, quelques rappels :

A la fin des années 90, KLM avait noué une collaboration étroite avec Alitalia qui s'était soldé par un échec retentissant, les Néerlandais étant obligés de solder cette aventure à hauteur de plusieurs centaines de millions d'Euros.

Rachat en 2004 de KLM en faillite et plombée par les fonds de pension de ses pilotes, par AF, et remise à flot. A cette époque KLM avait un trafic et un chiffre d'affaire inférieur de moitié à celui d'AF. Lors de la finalisation de l'achat par AF, KLM a exigé la part de l'état français soit considérablement réduit, ce qu'il a fait en ramenant sa part autour de 15 %...

Redéveloppement rapide de KLM profitant du réseau AF, qui n'en n'a pas profité de la même hauteur. Depuis le rachat l'aéroport de Schipol s'est hissé au même niveau que CDG (71 M pax contre 72 M pax), progressant de 27 M de pax, et le chiffre d'affaire de KLM a doublé alors que celui d'AF a stagné.

Opposition de KLM à une intégration « douce » des activités sous couvert de préserver son autonomie.

Opposition de KLM au rachat d'Easyjet par AF alors que c'était possible, KLM estimant que cela créerait un déséquilibre au profit d'AF.

Opposition systématique de KLM à presque tous les projets d'intégration proposés.

En juin 2017, AF avait proposé au gouvernement néerlandais de prendre une participation au capital d'Air France-KLM, parallèlement à l'entrée de Delta et China Eastern. Mais le ministre néerlandais des Finances de l'époque avait jugé l'opération trop coûteuse.

Avec la prise de participation « inamicale » de l'état néerlandais à hauteur de l'état français les Pays-Bas sont désormais bel et bien présents au capital d'Air France-KLM et n'a pas l'intention d'en partir.

D'ici à deux ans, il peut espérer des droits de vote double, comme l'Etat français, et donc tabler sur un poids équivalent au conseil d'administration du groupe.

Aujourd'hui on ne peut que constater que KLM, appuyé par le gouvernement néerlandais, a bien une stratégie de conquête du groupe, considérant que sa compagnie aérienne est un outil critique de son économie. Au contraire du gouvernement français qui considère que par nature l'État est disqualifié pour jouer un rôle direct dans l'économie, et n'a aucun intérêt stratégique à protéger. Il n'a pas son mot à dire dans la conduite des entreprises – principe appliqué à la lettre par tous les représentants de l'APE (Agence des participations de l'Etat) siégeant dans un conseil d'administration

On ne s'attardera pas à citer les campagnes de French bashing de la presse néerlandaise soutenant les positions de KLM.

Si l'heure est à l'apaisement entre la France et les Pays-Bas, la manœuvre boursière a changé la donne au sein du groupe. Les Américains de Delta Airlines et les Chinois de China Eastern, entrés au capital en 2017, comme deuxièmes actionnaires avec, chacun, 8,8 % du capital, n'ont pas encore fait connaître officiellement leur position. De source proche d'Air France-KLM, on confirme, sans toutefois en révéler la teneur, que des « discussions » ont lieu, depuis ces derniers jours, notamment avec Delta Airlines.

La nouvelle donne du tour de table fragilise la position de la France dans Air France-KLM. Comme le signale un proche du dossier, elle risque, à terme, « une potentielle perte de son pouvoir dans la compagnie ».





Après s'être « expliqués » longuement, les deux ministres, après avoir réaffirmé leur soutien à B.Smith, se sont fixés comme « seul objectif de faire d'Air France-KLM la compagnie la plus performante au monde ». Il faut donc comprendre que Paris ne répliquera pas aux Néerlandais, notamment en achetant à son tour des actions sur les marchés pour retrouver son rôle prééminent au capital. Une source proche de Bercy confirme que la volonté est d'« éviter à tout prix l'ouverture d'une crise préjudiciable à l'entreprise, à son image, à ses salariés et à ses actionnaires ». Calmer le jeu, avec, pour « objectif, de consolider l'entreprise ».

En pratique, Paris et La Haye vont « mettre en place un processus de travail » qui sera conduit par Martin Vial, directeur général de l'Agence des participations de l'Etat (APE) et son homologue néerlandais, Christiaan Rebergen, trésorier général du ministère des finances.

Ce groupe de travail devra rendre ses conclusions en juin. Les deux pays ont trois mois pour examiner les six questions qui fâchent. Notamment les accords du 16 octobre 2003, conclus lors du rapprochement entre Air France et KLM. Dans le détail, le groupe de travail va se pencher sur « les participations des deux Etats » dans le groupe et sur « la structure de capital de KLM et d'Air France ».

3. MENACES AF-ADP

De notre point de vue il est important de rapprocher la situation d'AF avec celle d'ADP, car les menaces convergent vers un abandon complet de l'état français de son domaine aérien.

La privatisation d'Aéroports de Paris, une entreprise rentable, planifiée par le gouvernement est un véritable scandale très préoccupant. Il s'agit d'une infrastructure stratégique, présentant des enjeux de souveraineté, de sécurité, d'aménagement du territoire et environnementaux. Faut-il le rappeler? Les aéroports du Bourget, de Roissy et d'Orly forment une frontière stratégique pour notre pays. Avec 101,5 millions de voyageurs en 2017 – en hausse continue – ils représentent même la principale frontière du pays! Le caractère sensible de ce type d'infrastructures explique d'ailleurs que 86 % des aéroports dans le monde soient publics.

En 2015, alors qu'il était ministre de l'économie, Emmanuel Macron avait vendu l'aéroport de Toulouse à un consortium chinois sans expérience dans la gestion aéroportuaire. Trois ans plus tard, non content d'avoir « vidé les caisses » de l'entreprise en se versant des dividendes considérables – et après avoir été épinglé très durement par la Cour des comptes – le groupe chinois entend le

revendre pour un montant supérieur de... 200 millions au prix où il l'a acheté! Une véritable prédation!

4. MOBILISATION NÉCESSAIRE

La politique industrielle française montre l'impuissance de l'Etat théorisée depuis trente ans sur des bases libérales, illustrée par les dossiers récents comme Ascoval, Ford Blanquefort, Renault, Air France-KLM... Le gouvernement a beau gesticuler, il essuie revers sur revers dans les dossiers industriels. Car en matière de politique industrielle, il a opté pour l'impuissance, comme ses prédécesseurs. Résultat de ce laisser-faire: la part de l'industrie dans l'économie est tombée de 25 % à 11 % du PIB entre 1980 et 2017.

L'état, de son point de vue, n'a donc aucun intérêt stratégique à protéger. Il n'a pas son mot à dire dans la conduite des entreprises et il lui faut se débarrasser au plus vite de toutes les participations et de toutes les positions où il peut être un acteur économique.

Celui-ci était même en train de préparer les esprits pour une grande transformation d'Air France.

Les personnels d'AF, mais aussi ceux de KLM, sont directement concernés par les résultats du groupe de travail mis en place suite à la réunion des ministres ou l'objectif affirmé est d'optimiser la performance financière du groupe AF/KL.

Ils n'ont rien à attendre de ce groupe de travail, sinon des réductions d'effectifs, de nouveaux blocages de carrière et de salaires, et des transferts d'activités vers la sous-traitance.

Pour l'USRAF, dont les membres ont contribué à la grandeur de la compagnie tout au long de leur carrière, il est vital que le gouvernement français s'engage pour défendre son domaine aérien:

- doublement de sa participation dans le capital du groupe AF-KL
- Abandon de la privatisation de tous les aéroports, et réintégration de celui de Toulouse dans le giron national,
- Mise en œuvre d'une véritable politique de développement et de coopération entre AF et ADP,
- Réduction des taxes aériennes diverses qui pénalisent les deux compagnies.





Paul et Mathilde Cayrel se rapprochent de leurs enfants

Nous étions 4 à Pouilly ce jeudi 28 mars. Paul et Mathilde s'apprêtant à rejoindre les Yvelines ce tout proche 1^{er} avril, nous avons souhaité nous retrouver au Relais. Paul s'est syndiqué à l'USRAF en 2006 après 20 ans de retraite ; je l'avais invité à Pouilly car il avait répondu à une consultation que j'avais envoyée concernant la mutuelle.

Après Gérard et Denise Jagoury partis en Bretagne en 2013, Serge Bégard et son épouse en Haute Garonne en 2018, un 3^e couple quitte la région Centre. Ils auront passé plus de 30 ans à Léré dans le Cher, ancien chef-lieu de canton proche de Sancerre.

Claire Thiriote, retraitée d'ADP, qui habite un village pas très éloigné, s'est jointe à nous.

Paul est entré à Air France en 1949. Il a toujours travaillé à la DM à Orly, du DC4 au Boeing 747, à la GV, et aussi en

piste à Orly-Sud. Il était catégorie 3. C'est un authentique francilien né dans le 12^e arrondissement. Mathilde a grandi dans une ferme près de Castelnaudary. C'est là qu'ils se sont connus durant l'occupation quand ils étaient jeunes adolescents.

Nous nous sommes donné les nouvelles que nous avons de tous les syndiqués de la section, y compris de notre jeune centenaire Marie-Thérèse.

Nous avons évoqué l'action de la CGT d'ADP et sa stratégie très active, mais aussi bien sûr les résultats des élections à Air France après pourtant une belle année de lutte pour l'augmentation des salaires.

Enfin nous n'avons pas manqué de signer la carte-pétition « Le printemps des retraités » disponible dans votre UD.

Claude Depoil
Secrétaire de la Section Centre de l'USRAF CGT





Notre camarade et ami René Agnelotti nous a quittés le 14 Février dernier

C'était un anxieux, René.

Très marqué par la guerre d'Algérie, il en rêvait encore 60 ans après. C'est à son retour de cette guerre qu'il reprend sa place à Air France où il avait été embauché peu de temps avant et s'engage dans l'activité syndicale : il est élu rapidement délégué du personnel à la banque PN.

Très impliqué dans les luttes de Mai 68, il devient ensuite Secrétaire syndical de l'escale d'Orly. Ce furent pour lui des années difficiles compte tenu de son caractère perfectionniste. Sur les conseils des camarades, il se présente et réussit le concours de catégorie 3 à la suite de quoi il fut nommé à la DO au bâtiment 363 sans pour autant abandonner son activité syndicale : il devint délégué du SICTAM pendant plusieurs années y compris après sa promotion en catégorie 4.

Au départ de la DO à Roissy il termina sa carrière à la DM et bénéficia d'un départ anticipé en 1991.

Syndiqué à l'USRAF il milita encore quelques années jusqu'à ce que la maladie de sa femme demande une présence quasi permanente auprès d'elle.

Souvenez vous il y a 6 ans sa femme Minouche décédait après

une longue maladie qui l'avait isolée du monde des vivants.

Deux ans après Christophe son plus jeune fils décédait lui aussi à 50 ans à la suite d'un cancer fulgurant.

René ne s'est jamais remis de ces années terribles et de ces deux deuils ; il s'était isolé chez lui à Juvisy en hiver et à la belle saison dans sa maison à la campagne près de Nogent Le Rotrou d'où il était originaire.

Les problèmes de santé physiques et psychologiques liés à un état dépressif chronique ont eu raison de lui après un bref séjour à l'hôpital.

Même pendant ces dernières années les problèmes politiques et sociaux continuaient à occuper encore sa pensée et ravivaient souvent douloureusement ses souvenirs.

René était adhérent depuis de très longues années au PCF et même s'il n'y militait plus, il y était toujours encarté.

C'était un homme de conviction.



CLAUDE!!!!

Mon copain, mon camarade, mon ami, mon meilleur ami autant dire mon frère. Que te prend-il de me quitter, de nous quitter sans crier gare alors que nous devions fêter nos 80 balais cette année? Oui mon très cher Claude je suis en colère, très remonté contre cette vilaine qui t'a

enlevé prématurément à notre affection. J'en ai gros sur le cœur comme beaucoup ici présents, ou empêchés de venir.

Qui aurait dit, en 1954, lorsque nous nous sommes rencontrés à Vilgénis, pour notre apprentissage d'un métier passionnant, que nos vies se seraient à ce point côtoyées. Toi, fils d'intellectuels exigeants qui voulaient te faire goûter à la réalité du monde ouvrier dans cet après-guerre, et moi le fils de petits paysans solognots des bords du Cher, passionné d'aviation.

Que de souvenirs me traversent aujourd'hui : de nos escapades dans le parc du château aux cours de danse de Nogradat (un de nos moniteurs d'internat), de nos interminables parties de foot, de mon accès grâce à toi, à la beauté de la culture musicale avec les Brassens, Ferré, Ferrat, Brel, et bien d'autres (la liste serait trop longue). Et puis notre découverte, commune je pense, de la politique et du syndicalisme au moment des grandes actions pour la paix en Algérie.

Ce fut notre époque Foyer des Jeunes Travailleurs de Cachan, système d'hébergement locatif bienvenu pour la jeunesse travailleuse en mal de logements décentes dans les décennies d'après guerre. Là, nous avons appris ensemble le militantisme de terrain, chez les Jeunesses Communistes et avec, bien sûr, les Jeunes filles de France, en tout bien tout honneur. Là je sens que tu en rigoles encore mon cher Claude.

À Orly, la rencontre des Jean Morvan, Guido Grassi, Alfred Dufour nous a conduits à l'engagement syndical. En même temps la vie au Foyer de Cachan nous formait aux bases associatives en organisant les locataires pour de petites fêtes récréatives et culturelles.

Et puis, à cette époque-là, nous distribuons des tracts contre la guerre d'Algérie : ce qui nous a valu un magnifique contrôle d'identité gendarmesque (avec confiscation des tracts) lors de la campagne électorale référendaire qui a préparé l'arrivée de De Gaulle en 1958. Sans droit de vote, mais bons quand même pour l'armée ! Ces années de notre jeunesse, avec nos sorties aux théâtres TNP, Villejuif... et Théâtre de la Ville, et nos escapades campagnardes avec les Amis de la Terre en Vallée de Chevreuse, sont des années de bonheur que tu m'as permis d'apprécier, moi qui venais d'un monde si lointain.

Entre-temps, il y a eu cette sale guerre et j'ai encore le souvenir ému lorsque tu m'as accueilli à la Gare de Lyon à mon retour de 16 mois à Guelma dans le Constantinois, heureusement sain et sauf. Et notre vie amicale a repris, nos engagements ont continué : Comité d'Etablissement-CCE-Section Syndicale et Syndicat CGT D'Air France, 1968 avec cette bataille mémorable et ses acquis sociaux ! Nos familles se sont agrandies. Bien sûr, nos voies ont divergé géographiquement mais sans jamais remettre en cause cette profonde amitié qui nous a liés pendant presque 65 ans.

Tu as magnifiquement réussi dans un secteur qui te tenait à cœur : l'écriture avec le Polar. J'en suis fier pour toi et tes proches : ton épouse Ida et vos filles, ainsi que ton fils et sa mère, et ta fratrie, tous auxquels, aujourd'hui, vont mes pensées affectueuses dans ces instants si douloureux pour ceux qui t'aiment.

Claude, tu n'aurais pas dû partir sans nous dire au revoir. Toi le Poulpe lutteur, tu as cédé devant cette horrible et terrible faucheuse. Tu nous laisses orphelins de ton amitié, ta gentillesse et ta rigoureuse tolérance.

Non Claude ce n'est pas bien de nous avoir fait ça, c'est moi, ton ami, qui te le dit du fond de mon déchirement.

Sois certain que mes affectueuses pensées t'accompagnent mon ami, mon camarade, mon frère. Pour toi et tes proches je vais essayer de rester fort et positif car, je le sais, c'est inéluctable, nous nous reverrons un jour.

AU REVOIR MON CHER, TRES CHER CLAUDE !

MichelMILLET



DISPOSITIF 100 % SANTÉ, KÉSACO ?

En juin 2018 le gouvernement a mis en place un dispositif appelé 100 % Santé qui devrait donner, selon lui, un accès à des soins de qualité dans les domaines de l'optique, de l'audiologie et du dentaire sans reste à charge pour les patients.

C'est la Sécurité Sociale et les complémentaires santé (ex : MNPAF) qui prendront en charge à 100 % les frais engagés.

De quoi s'agit-il concrètement ? En optique par exemple il ne s'agit pas d'une monture de lunettes « sécurité sociale » mais de montures respectant les normes européennes avec un prix inférieur ou égal à 30 €. Chaque opticien aura au minimum 17 modèles différents de monture 100 % santé de même que des verres traitant l'ensemble des troubles visuels.

Le dispositif est identique pour les aides auditives et le dentaire

CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Le dispositif 100 % santé a commencé à se déployer au 1^{er} janvier 2019 et la mise en œuvre se poursuivra jusqu'à 2021.

Dès janvier 2019 une baisse de 200 € en moyenne est mise en place pour les aides auditives, en 2020 elle s'accroît de 250 €, les couronnes et les bridges seront alors pris en charge à 100 % ainsi que les lunettes de vue, enfin en 2021 toute l'offre 100 % santé sera en place

Vous trouverez à l'adresse internet du Ministère des solidarités et de la santé toutes les informations sur les différents dispositifs.

<https://solidarites-sante.gouv.fr/systeme-de-sante-et-medico-social/100pourcent-sante/article/100-sante-faciliter-l-acces-aux-soins-et-aux-equipements-auditifs-optiques-et> (recopier exactement le lien)

Michel WAGNEZ
Secrétaire de l'USRAF CGT

NOS ÉLUS « MUTUALITÉ ET DÉMOCRATIE, LE CHOIX D'UNE GARANTIE POUR TOUS », COLLÈGE INDIVIDUEL ÉCRIVENT AUX LISTES REPRÉSENTÉES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA MNPAF

Le dispositif dit « des 3 tranches » pérennise le mode de calcul des cotisations des ouvriers-droits du collège « individuel » en maintenant une cotisation basée sur les revenus sans condition d'âge.

Depuis la mise en place nous avons été saisi par des adhérents qui s'estimaient lésés par le passage de 5 à 3 tranches (hausse de cotisations) puis le constat a été fait que proportionnellement les revenus les plus faibles cotisaient plus que les hauts revenus. Ex : un revenu de 1 200 € cotise 58 € soit 4,83 % de sa pension alors qu'à 4 800 c'est 101 € soit 2,10 % !

Au cours des dernières assemblées générales nous avons constaté que d'autres listes faisaient la même analyse sans pour autant « aboutir » aux mêmes propositions que nous.

En accord avec l'USRAF-CGT qui soutient la liste, nous avons décidé lors de la CE du 28 février 2019 d'écrire à l'ensemble des listes pour échanger sur ce sujet et voir si nous pouvons atteindre le nombre de 25 élus nécessaire pour faire inscrire le point de la révision du mode de calcul à l'ordre du jour de l'AG.

Ce calcul pourrait se faire en revenant aux 5 tranches en définissant des pourcentages plus justes mais fondamentalement les inégalités persisteraient, soit en retournant au principe qui prévalait lors de la création de la MNPAF d'un taux unique jusqu'à un plafond à définir (système s'inspirant de ce qui existe pour la Sécurité Sociale)

Michel WAGNEZ
Mutualité et Démocratie le Choix d'une Garantie pour Tous