TRANSPORTS AÉRIENS
Le retraité
n° 556 Juin 2021
Union Syndicale cgt des Retraités d'Air France / Syndicat CGT Air France / Syndicat UGICT/CGT Air France

NE PERMETTONS PAS LA CASSE D'AIR FRANCE !

ÉDITORIAL

Alors que les compagnies aériennes entrouvrent les portes des hangars pour ressortir leurs avions avant la saison d'été, la crise sociale, engendrée par les prises de décisions des dirigeants d'entreprise sous le regard bienveillant du gouvernement ne fait que croître.

Après avoir terrorisé le peuple français avec des annonces plus dramatiques que réelles (on fait dire ce que l'on veut aux chiffres), l'état regarde les patrons continuer à détruire les emplois avec un œil consentant. En effet la crise du Covid a permis de supprimer moultes emplois dans tous les corps de métier, et ils n'hésitent pas maintenant à l'associer à un semblant d'écologie pour casser le Transport Aérien et Air France en particulier, permettant ainsi aux employeurs de cette branche de faire 5 pas en arrière sur les acquis des contrats de travail. L'USRAF CGT et la CGT AF restent un des fers de lance de la lutte contre ce mépris et ces injustices sociales.

La crise du Covid a donné une excuse à ce gouvernement et au patronat pour s'attaquer à tous les acquis qui rythment le travail en France depuis 1945. Le code du Travail, les Prud'hommes, la sécurité Sociale, les retraites, tout est bon pour prendre aux travailleurs et redistribuer aux patrons et aux multimilliardaires de l'Hexagone. Le Transport Aérien reste un fruit bien juteux au milieu d'une corbeille déjà bien entamée.

Le collectif sur le Transport Aérien où notre syndicat est largement représenté, s'est enrichi, en plus de nos réunions mensuelles, d'un site de réflexions où tous nos camarades peuvent venir apporter leur pierre à l'édifice de la sauvegarde du transport le plus sûr au monde.

Un collectif où l'USRAF, la CGT AF et la CGT ADP avancent de concert en proposant de nombreuses avancées à la Fédération des Transports pour faire plier le ministre de tutelle vers des décisions plus raisonnables et sociales.

Il ne faut pas se cacher les yeux, la situation sociale en France est catastrophique, elle est plus que jamais en danger à l'approche des échéances électorales. N'entendons-nous pas dans le sillage de sa majesté Emmanuel 1er réapparaître, entre autres, la si controversée réforme des retraites pendant qu'il pêche au gros dans le sillage de la droite et de l'extrême droite.

Pendant ce temps, du côté de la mutuelle, Alliance PN, avec ses PNT en tête, a tenté un véritable coup d'état contre le CA (avec l'aide du groupe La famille et de la CFDT) en essayant de le faire exploser. Tentative de coup d'état qui pour l'instant a échoué et qui a permis à nos représentants de redemander une meilleure répartition des bénéfices (nombre de tranches pour les individuels et une augmentation de la qualité et du nombre de remboursements pour tous. En effet, la descente de 5 à 3 tranches en 2016-2017, a provoqué un véritable désastre financier pour les adhérents du bas des nouvelles tranches 1 et 3. Le retour à 5 tranches d'imposition est devenu un besoin vital et urgent pour de nombreux retraités.

Nous l'avons toujours su, la lutte est infinie mais rien ne nous fera baisser les bras. Avec votre soutien dans ces combats et votre aide pour inciter d'anciens camarades à nous rejoindre, l'USRAF reste présente sur tous les fronts de la défense des droits des retraités d'Air France.

Rémy Levasseur
Membre du Secrétariat de l'USRAF CGT
Membre Commission Exécutive de l'UFRT CGT

Agir ensemble avec nos spécificités

Préparons le premier octobre

Depuis de nombreux mois, les retraités sont stigmatisés à grands renforts médiatiques par les tenants du pouvoir. La crise sanitaire a accentué ces campagnes visant à les présenter aux yeux de l'opinion publique comme des privilégiés tandis que les salariés en activité subissent des contraintes inédites. Certains se laissant abuser par ces incessantes interventions contre les aînés, finissent par croire à l'injustice. Dans le même temps, les vrais riches poursuivent leur gabegie à l'image des actionnaires du CAC 40 qui ont engrangés 35,9 milliards en 2020.

Ces campagnes contre ceux qui ont gagné, au fil des années de labeur et de cotisations sociales leur droit à une retraite digne, préparent les futures attaques contre le monde du travail. A l'image de la poursuite des remises en cause fondamentales de la solidarité incarnée par la Sécurité Sociale : Santé, Retraite et Perte d'autonomie, dont le financement se transforme peu à peu en abandonnant progressivement les cotisations sociales pour aller vers l'impôt qui pourra varier au gré des gouvernements successifs. Il s'agit de droits conquis que nous devons défendre âprement tous ensemble voire reconquérir telle la gestion démocratique de cette institution d'utilité publique.

Nous connaissons trop bien le vieil adage « diviser pour régner », pour éviter le piège de la division intergénérationnelle. Les jeunes sont concernés par ces remises en cause, autant que leurs aînés. C'est la raison pour laquelle notre combat doit être et demeurer commun. Nous avons des revendications communes et spécifiques qui sont l'émanation des salariés actifs ou retraités et des différentes catégories.

C'est la raison pour laquelle la CGT a créé des structures permettant de répondre à ces aspirations prenant en compte ces spécificités : L'UGICT et l'UCR sont l'émanation du syndicalisme spécifique des syndicats d'actifs et des sections de retraités.

Pour ce qui concerne les retraité-e-s d'Air France, la volonté de l'USRAF d'engager des actions communes avec les actifs, à l'image de la mutuelle ou du groupe de réflexion créé par l'UFRT sur le transport aérien, se fait en complémentarité avec la mise en œuvre d'une vie syndicale spécifique des différentes sections de retraités visant à définir leurs revendications à partir de leurs besoins propres. Est-ce à dire que l'USRAF se suffit à elle-même ? Ce serait une grave erreur de le croire.

Nos différents congrès ont tranché la question : Les sections syndicales doivent marcher sur leurs deux jambes. L'une en relation avec les USR dans leurs territoires respectifs leur permettant de défendre interprofessionnellement les revendications locales (Hôpitaux, transports, logements, Services publics,...). L'autre en relation avec leur Union Fédérale des Retraités des Transports, à partir de la défense des revendications professionnelles (Mutuelles, retraites, droits aux loisirs, aux activités culturelles et sportives, Congès de Fin d'Activité, gestion des PDV,...). Les USR et l'UFRT permettent d'organiser ou d'impulser des actions et de nourrir la réflexion au-delà de sa propre section ou union syndicale.

Ces débats trouvent leur prolongement dans la Fédération des transports et dans l'UCR permettant ainsi de contribuer à la définition de nos orientations, de nos repères revendicatifs et à la mise en œuvre d'une stratégie d'action le plus souvent unitaire.

Ainsi, l'UCR et le groupe des 9 appellent à faire du 1er octobre une grande journée de mobilisation sur la défense du pouvoir d'achat et l'augmentation des pensions, celle de notre système de santé et des Services Publics.

Nous avons presque trois mois pour nous y préparer et faire en sorte que la mobilisation des retraités s'élargisse.

Philippe BONNEFOUS
Membre de la CE de l'UFRT
Membre de la CE de l'UCR

La vie de la Section Sud Ouest avec le COVID

Cela fait un an que nous vivons avec le COVID et les contraintes dues aux confinements, couvre-feux, gestes barrières, etc.

Notre vie syndicale en est bien sûr impactée et nous avons du nous adapter ou réorganiser. Tout d'abord établir un contact que nous souhaitons régulier avec l'ensemble des adhérents mais aussi nos sympathisants et anciens collègues.

Nous avons pour cela établi un document reprenant plus de 250 noms dont nous nous répartissons la tâche de les contacter.

C'est un long travail, mais cela avance et nous comptons élargir le nombre de camarades y participant.

Nous utilisons la vidéo conférence pour réunir le bureau (2 fois par mois minimum) et la CEL (1 fois par mois).

Un compte rendu de chaque CEL est envoyé aux syndiqués qui ont un mail.

Certain-es camarades ont des problèmes de matériel ou de maîtrise de l'informatique, d'autres sont réticent-es, mais c'est le seul moyen de communiquer simultanément,

Nous aidons ceux qui rencontrent des problèmes d'utilisation.

Nous avons élargi le bureau (2 camarades de plus) et nous ouvrons nos Commissions Exécutives Locales aux adhérents qui veulent y participer ainsi qu'aux secrétaires des sections d'actifs d'AF Toulouse,

Cela permet un échange fructueux et une connaissance des problèmes de chacun,

Ainsi, notre journal des retraités est diffusé chez les actifs et nous recevons des infos des actifs de Barrigoude, de l'Escale et Croix Du Sud.

La continuation syndicale en est facilitée et nous avons 2 nouveaux adhérent-es à l'USRAF/SO

Nous avons un contact permanent avec le secrétariat central ainsi que l'USR31

Notre travail théorique continue avec l'étude du contenu du document du prochain congrès fédéral.

Notre participation aux différentes manifestations a été fortement amoindrie en raison du covid,mais la lucidité est là,

c'est pour cela que nous multiplions les contacts entre nous, pour éviter l'isolement et le découragement sans oublier nos revendications.

La parution régulière de Notre Lettre y contribue. Cette contribution ne prétends pas faire une analyse de la situation (d'autres articles y sont consacrés) mais donne un reflet de ce qu'est la vie d'une section syndicale USRAF en province avec son adaptation aux nouvelles conditions de vie et de militantisme due à la situation sanitaire, tout en étant conscient-es que plus que jamais, le combat continue,

Notre objectif est de réunir en présentiel la Cel élargie à la rentrée et de préparer les journées de PENNE en espérant qu'elles puissent se tenir, le bureau se réunira durant cet été dans ce but

Gérard GILABERT
Secrétaire de la Section Sud Ouest de l'USRAF CGT

Une bataille de 15 ans dans une phase décisive

Composition de l'équipage de l'Airbus 320

Cette bataille a commencé vers 1970 environ. Chaque commande d'avions neufs moyen-porteur – 130 à 150 sièges - fait l'objet d'un affrontement à Air Inter lors des commandes de Caravelle 12 et de Mercure.

Les mises en ligne des DC9 et Boeing 737 donneront lieu à des conflits importants, par exemple aux USA.

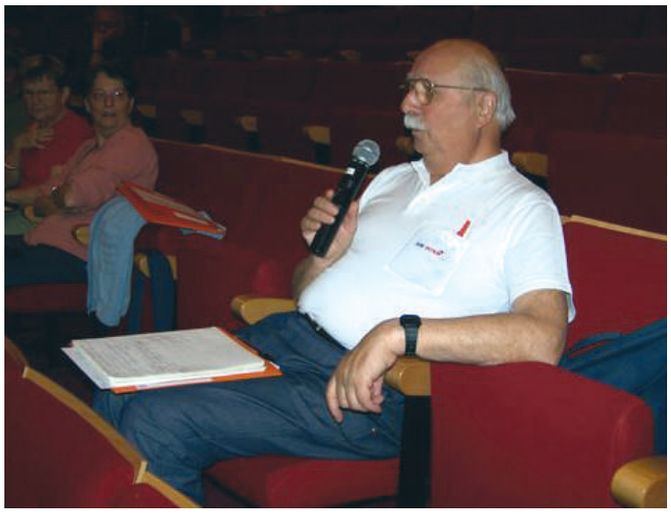
A Air France la question s'est d'abord posée lors des commandes d'Airbus 310 ; un compromis a été trouvé. En 1982, au moment du remplacement des Caravelle III, le pilotage des Boeing 737 sera effectué avec deux pilotes sans mécanicien. La voie était ouverte pour le pilotage des Airbus 320 dans la même configuration.

Le conflit de 1986-87

A Air Inter l'affrontement réapparaît avec force avec la commande de l'Airbus 320 qui doit être livré à partir de 1988 et donner lieu à des formations en amont. Les Officiers Mécaniciens Navigants (OMN) verraient leur métier disparaître et autant d'emplois s'il y avait pilotage à 2 pilotes.

Les opposants sont nombreux à la revendication des pilotes d'Air Inter :

- Le constructeur qui ne veut aucune exception à son argument de vente,



- La direction d'Air Inter,
- L'opinion publique pour qui les pilotes sont censés défendre des intérêts corporatistes.
- Les équipages dans le monde ne sont plus acteurs dans cette lutte. Hormis une compagnie Indienne qui le revendique la bataille est perdue au niveau international.
- Le personnel au sol d'Air Inter, dans sa très grande majorité, ne comprend pas l'enjeu de la revendication

Les équipages d'Air Inter sont de ce fait isolés.

Les résultats du conflit

Une fois n'est pas coutume, je vais commencer par poser les résultats de ce très beau et très intéressant conflit qui a 35 ans d'âge : 2 résultats d'étape et un résultat final.

- **Résultat d'étape 1 :** le conflit a réussi à imposer un réel face à face dans l'entreprise entre les protagonistes. La direction d'Air Inter a été amenée à accepter la mise en place d'une expertise. Une commission interne à la compagnie a réalisé un travail très élaboré. Elle va produire un rapport en juillet 1985

dont l'hypothèse est formulée dans son titre : *« Exploitation de l'A 320 à 2 pilotes et l'O.M.N. »* elle réside dans une exploitation de l'Airbus 320 à deux pilotes et un officier mécanicien navigant. Ce rapport[1] comporte une conclusion très claire : ***« L'A (Airbus) 320 pourra voler à 2, nous soutenons que nous pourrons mieux l'exploiter à 3 »***.

- **Résultat d'étape 2 :** L'administration (Aviation Civile) elle aussi a été partie-prenante dans la mesure où l'un de ses ingénieurs a été impliqué dans une médiation que les équipages ont réussi à obtenir. L'intérêt d'une telle disposition peut résider dans le fait qu'un conflit n'oppose plus seulement deux parties dans la recherche d'une issue, mais en inclut une troisième. En quelque sorte un arbitre est nommé. Il pourra observer, mais aussi recueillir opinions et suggestions. La proposition consistant à expérimenter les deux situations, l'une avec équipage à 2 pilotes, l'autre avec un équipage comportant un mécanicien, qui avait été proposée par un responsable de la DGAC (Direction Générale Aviation Civile) n'a connu aucune mise en application expérimentale.

- **Résultat final :** Le conflit va se terminer par un accord qui garantit une fin de carrière en fonction de la situation des OMN, notamment de leur âge, et aspiration personnelle.

Il convient de réaliser la nature de l'activité d'Air Inter dans l'hexagone, c'est-à-dire, d'une part, des étapes d'une durée variant de 45 à 75 minutes, et donc des phases de montées et descentes représentant entre le tiers et la moitié du temps de vol, et d'autre part, des étapes serrées dans les programmes ; un équipage va couramment effectuer 3 étapes un après-midi, ne disposer que d'une nuit courte à l'hôtel et reprendre 3 étapes le lendemain matin.

Les pilotes n'ignorent pas que les automates, dans les domaines bancaires, téléphoniques, chemins de fer, etc. sont déjà très répandus. Ils ont été préparés sur l'Airbus 300 avec des modes sélectés et se sont bien adaptés ensuite au 320 (voir le chapitre 5 de mon livre).

Leur revendication attire cependant l'attention

Cette revendication n'était cependant pas inaudible dans certaines professions. Romain Kroès, commandant de bord, avait fait un tabac à un congrès de l'UGICT-CGT, il me semble à Nîmes, dans ces années-là ; les ingénieurs d'EDF, en particulier ceux qui travaillaient dans les Centrales nucléaires, se montraient plus qu'intéressés.

Pour Lucien Lavorel, Maître de conférences de Sociologie du travail au CNAM, (Conseil National des Arts et Métiers) que j'avais rencontré en 1998 quand j'écrivais mon mémoire, *« les revendications des pilotes (d'Air Inter) ne sont pas dénuées de fondement[2] »*.

Une lutte tenace dans la durée

Dans la population des équipages d'Air Inter le conflit va rassembler les mécaniciens navigants dans leur ensemble, représentés par le SNOMAC. Chez les pilotes le SPAC (Syndicat du Personnel de l'Aviation Civile) est dans l'action ; le conflit va cliver le SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne) ; une partie va se séparer et se mobiliser contre le projet d'équipages à 2 et former le SNPL-IT (Air Inter). Il deviendra plus tard ALTER. Le conflit va ainsi réunir une triade de syndicats dans l'Union Syndicale des Personnels Navigants Techniques (USPNT) qu'on retrouvera avec le personnel au sol dans l'action en 1990. Au total une bonne moitié des pilotes va participer aux arrêts de travail. Ceux-ci seront organisés sous forme de débrayage quotidien d'une heure et vont s'étirer sur plusieurs mois de 1986.

La CGT passe à l'initiative.

La direction d'Air Inter n'est pas restée les deux pieds dans le même sabot. En 1987 elle assigne les pilotes en justice. Henri Krasuki préside le bureau confédéral. Il a appelé et invité la secrétaire générale de la fédération des transports, Sylvie Salmon, qui me demande de l'y accompagner. Je pense que sur ces questions elle souhaitait connaître sur place ma position.

Henri Krasuki, c'est évident, est décidé à mettre les pieds dans le plat du procès en appel. Il s'est convaincu qu'il faut prendre parti sur l'ensemble de la question et donc défendre et le droit de grève et la revendication des équipages. Le maintien des emplois des OMN est au cœur de la lutte. Je suis aussitôt très satisfait de cette position qui est ratifiée par le bureau.

Le 24 novembre 1987 la C.G.T. publie une lettre aux navigants, signée d'Henri Krasuki, qui prend officiellement position, sans ambiguïté, en faveur de la revendication des partisans de "l'équipage à trois" : *« ...J'ajoute que concernant les problèmes de sécurité, quand il s'agit du sort de nombreuses vies humaines, j'attache plus d'importance à ce qu'affirment indispensable ceux qui en assument personnellement la responsabilité et en ont la compétence, qu'à l'opinion de quelques dirigeants d'entreprise ou membre du gouvernement que ce soit... C'est donc en pleine connaissance de cause que nous soutenons votre revendication sur le pilotage à trois, votre lutte, votre action juridique, en nous associant à l'appel du jugement devant la Cour de Paris »*,

Madame Pallen, DRH en second, avait affiché dans son bureau du siège social une photo de la manifestation où les pilotes en uniforme étaient mêlés aux manifestants de la CGT. *« C'est eux qui ont payé les ascenseurs à la CGT »* - à Montreuil – me disait-elle avec un grand sourire !

Les pilotes ont eu gain de cause sur plusieurs points. Ils ont réussi à empêcher tout licenciement contraint ; c'est bien l'essentiel La direction a néanmoins gagné la partie, grâce aux très nombreux appuis qu'elle a trouvés. Les prises de parti étaient très tranchées.

Les résultats du conflit des pilotes doit s'apprécier sur plusieurs points. Trois possibilités vont être obtenues :

- Il s'agit de possibilités de formation pour devenir plotes pour les plus jeunes.

- Certains d'entre eux ont quitté l'entreprise dans des conditions financières appréciables.

- Enfin, d'autres ont pu continuer de voler à Air Inter sur Airbus 300 ou sur Boeing 747 à Air France.

Aucune suppression d'emploi n'a eu lieu sans l'accord de l'intéressé, c'est l'acquis principal de ce conflit. Du point de vue de la composition d'équipages, ce fut bien sûr un échec, mais pouvait-il en être autrement dans un tel environnement ? Dans ce conflit, les pilotes sont isolés[3] ; à Air Inter ils sont les seuls à agir pour le maintien de l'officier mécanicien. Au-delà, la pression du constructeur et des pouvoirs publics est intense. Les autres salariés d'Air Inter ont subi indirectement ces pressions exercées sur ce conflit. Certaines organisations syndicales ont plutôt jeté de l'huile sur le feu que contribué à maintenir des éléments de cohésion sociale[4].

Un ancien OMN nous donne sont opinion

Jacques Ricard a travaillé comme mécanicien au sol à UTA, a été syndiqué à la CGT, puis il a participé à une formation de mécanicien navigant qui l'a conduit à Air Inter. Il a bien voulu nous communiquer son opinion, lui qui a été partie-prenante du conflit : *« La fin du conflit des Navigants Techniques (pilotes et mécaniciens navigants) s'est conclue par un accord de fin de conflit qui garantissait à tous les mécaniciens navigants une fin de carrière en fonction de leurs aspirations personnelles. (Choix largement conditionné par l'âge et les droits acquis à la CRPN de chacun) – Caisse de Retraite du Personnel Navigant.*

Ce sont donc ceux qui cumulaient les 25 ans d'ancienneté à la CRPN et les critères d'âge de départ à la retraite à taux plein qui ont quitté les premiers l'entreprise avec des incitations financières appréciables.

Les suivants ont continué à voler sur A 300 à Air Inter pour compléter leurs droits ou atteindre les critères d'âge jusqu'à la fusion avec Air France et ont quitté l'entreprise au fur et à mesure de l'obtention de leurs droits avec les mêmes incitations financières.

Les mécaniciens trop âgés pour envisager une transformation pilote mais n'ayant pas l'ancienneté nécessaire pour leur retraite CRPN ont été transférés à Air France et ont continué à voler sur B 747 en fonction mécanicien navigant.

Enfin les plus jeunes ont été transformés en pilotes. Aucun licenciement n'a eu lieu sans l'accord de l'intéressé. C'est bien évidemment un acquis essentiel résultant de ce conflit. Mais, la suppression du poste de mécanicien navigant est tout à fait assimilable à une suppression d'emploi et a été perçue comme telle avec amertume et ressentiment par les "bénéficiaires" de l'accord et ce, quelle que soit la disposition de l'accord qu'ils avaient été contraints de choisir ».

Claude DEPOIL

---

1 Ce rapport comprend 7 parties, a) les documents de la mission confiée à la commission d'enquête, b) une réflexion sur l'activité de la compagnie Air Inter entre 1960 et 1985 mettant en évidence la qualité comme donnée essentielle de la compétitivité, c) des éléments de la méthodologie définie par la commission, d) la formulation d'un constat global comprenant 4 éléments (le réseau, l'équipage, la maintenance, les rotations), le bilan du travail des officiers mécaniciens navigants, c'est-à-dire leurs interventions au travers notamment des questions de tolérances en courrier, e) une prospective, portant sur trois générations d'avions, sur l'utilité d'une gestion des systèmes, étant donné, constatent les rédacteurs, "que les systèmes évolués ont eux aussi, et peut être surtout, besoin d'une gestion technique efficace". f) une conclusion, g) des annexes.

2 « Le long conflit… dont l'issue était de plus en plus inéluctable a montré une forte détermination des parties ; l'existence d'intérêts et de rationalités différents (les justifications de type opérationnel avancées par les navigants étaient en partie fondées) », Aviasport n° 430.

3 La question de la composition des équipages des avions de 150-170 sièges est à situer dans un contexte où, à la suite des Etats Unis depuis 1978, les pays européens s'engagent dans la réalisation d'un marché unique (1986), et plus spécifiquement d'un marché unique du transport aérien. L'environnement professionnel dans lequel tous les avions de la capacité de l'Airbus 320 sont pilotés par deux pilotes est d'un poids considérable, au regard de la vive concurrence qui va bientôt s'exercer entre les transporteurs. Les pilotes d'Air France ont accepté sans difficulté le pilotage par deux pilotes de cet avion-ci, le conflit sur cette question ayant eu lieu quelques années plus tôt, lors du remplacement des Caravelle par des Boeing 737. Cette approche éclaire le fait que la population des pilotes va se diviser sur la composition d'équipages : le niveau de participation à la grève se situera juste au-dessus de la moitié. Les organisations syndicales vont se diviser elles aussi.

4 « Du côté des centrales syndicales, le conflit d'Air Inter est d'abord considéré, dans le meilleur des cas, avec une neutralité réprobatrice. Le cas extrême est celui de la C.F.D.T., qui prend ouvertement parti contre les navigants et soutiendra le pouvoir politique et la direction de la compagnie, même quand celle-ci se mettra dans l'illégalité afin de briser la grève… », *Erreurs Humaines*, Romain Kroès pages 53 et 54.

Portrait d'un camarade militant devenu secrétaire de l'union confédérale des retraités CGT réunion

Roger ALAGAMA a le goût de l'apprentissage et le sens du service chevillés au cœur. Persuadé de la capacité de chacun à progresser pour transformer la société, il s'engage sans compter. Portrait d'un retraité hyperactif.

Toujours par monts et par vaux à 74 ans, Roger ALAGAMA semble être né sous le signe du mouvement perpétuel. Au siège social de la CGTR, rue du Général-de-Gaulle (à Saint-Denis) il a un petit bureau et s'y active tous les jours ouvrables. Seul un rendez-vous sur le chef-lieu ou ailleurs sur l'île pourrait l'arracher de sa table de travail où s'empilent les dossiers. Il en est ainsi depuis sa pré-retraite en 2001. « Aujourd'hui, c'est un peu ma façon de rendre aux camarades mais surtout à la société, ce que j'ai reçu quand j'étais plus jeune. »

L'histoire avec les camarades commence en 1975, lorsqu'il intègre les rangs de la CGTR, deux ans après avoir contracté un emploi, en tant que simple manœuvre, à la SBTPC. « Jusque-là j'avais touché à diverses activités. J'ai quitté l'école à 12 ans, pour cultiver la terre sur la propriété d'Adrien Bélier à Bagatelle. En ce temps-là, il y avait 80 000 ouvriers agricoles sur l'île. À 20 ans je suis allé faire mon service militaire en métropole. Je pensais m'engager pour 5 ans, mais suite à un accident à l'entraînement j'ai été réformé. Du coup je n'ai fait que 14 mois au lieu des 16 réglementaires à l'époque. »

De retour au pays natal, il se fait pompiste pendant une année, avant de prendre une patente de marchand forain en 1967. « J'ai exercé ce métier jusqu'en 1970. Puis, 3 ans plus tard je suis entré à la SBTPC.

J'y ai passé 28 ans de ma vie. J'ai beaucoup appris durant toutes ces années. C'est là que je me suis véritablement formé. « J'ai commencé en tant que manœuvre, puis je suis devenu ouvrier-soudeur, pour terminer en tant que réparateur d'engins. »

Le labeur l'enchante, le travail le met d'excellente humeur, l'apprentissage le stimule, tant et si bien qu'en 1981, on lui confie la responsabilité de la section SBTPC à la CGTR. « Dans ce cadre, j'ai bénéficié de nombreuses formations, en comptabilité, en management. Pendant 5 ans j'ai pris des cours du soir, côtoyant des avocats, des médecins, des pharmaciens et cadres de haut niveau. Je me demandais, parfois, ce que je faisais là, mais je suis resté à ma place, j'avais le goût d'apprendre. J'étais à bonne école, je n'ai pas lâché, j'étais conscient de mes capacités. » Cœur épris de vie et de connaissances, il contracte même un prêt de 25 000 francs pour s'offrir une collection encyclopédique afin de se forger une culture générale. « Je voulais comprendre le monde dans lequel je vis, son histoire, son fonctionnement. »

Longtemps, la protection individuelle des salariés a été sa grande spécialité syndicale. Aujourd'hui il est, surtout, sensible à la cause des retraités. « Comment ne pas s'y intéresser, quand on sait que chez nous 95 % de ces personnes sont sur une retraite minimum » Nombre d'entre elles savent à peine lire, vivent seules. Nous leur devons assistance. » Cela dit, il a plein d'autres fers au feu. Ainsi, au sein de l'Association des Usagers et Consommateurs Réunionnais, il se démène pour la potabilisation de l'eau sur toute l'île ou encore pour l'amélioration des transports en commun. « Dans ce domaine, il y a beaucoup à faire, pour les enfants scolarisés, les personnes âgées, mais en particulier pour les handicapés. Les élus ont trop tendance à les délaisser. C'est intolérable ! »

Avide de justice, sa mission est de refuser l'exclusion, de ne point accepter l'inacceptable. Toujours là quand cela s'impose, aucune tâche, dans le champ de ses compétences, ne le rebute. Audace, courage, intransigeance sont les trois piliers sur lesquels repose son engagement. Il interpelle, sans complexe aucun, le cercle restreint de ceux qui prennent des décisions stratégiques. Sa capacité à dire les choses clairement, avec des mots bien à lui, sans évacuer les difficiles vérités, ne laisse personne indifférent. Ses connaissances, sa motivation, donnent de l'ampleur, de la patine, du poids aux dossiers qu'il porte et la réussite est souvent au rendez-vous.

Il évoque longuement chacun des chantiers qui l'occupent avec ce bonheur de parler sans ne jamais craindre le bavardage ; disséquant certains cas sur le ton de la confidence ou caressant de la voix toutes les souffrances du monde.

Célibataire endurci, l'action est sa folie, son paradis, son repos même. « Cela m'épanouit, car je rencontre des gens différents, j'apprends des choses, c'est enrichissant. C'est toujours plaisant d'apporter sa contribution à la bonne marche de la société. Surtout que de nos jours, les bénévoles se font rares. Je suis pour l'assistance et la solidarité, là où cela s'impose, sans chercher à gagner en retour. Je crois que, chacun selon ses moyens,
chacun à sa place, peut faire quelque chose pour que le monde soit meilleur. En ce qui me concerne, je continuerai tant que ma santé me le permettra.» Roger ALAGAMA se soucie peu du temps qui passe, seulement attentif à capter l'éclat de l'instant présent.

Communiqué par Bernard TOUDIC
Membre de la Commisssin Exécutive
de l'USRAF CGT

La conditionnalité écologique et sociale des aides publiques, fer de lance de la réindustrialisation

Pour un développement humain durable

La loi « climat et résilience » prévoit l'interdiction des vols courts intérieurs quand un trajet alternatif moins polluant existe (titre 3, article 36). Si l'impact est faible sur l'empreinte carbone, il est désastreux en termes d'emploi. Pour la CGT, la transition écologique ne peut être juste et opérante que si elle est sociale.

Partant du constat que prendre l'avion pour effectuer un trajet au niveau national est 14 à 40 fois plus polluant qu'en train, l'article 36 du texte **interdit les vols courts intérieurs, hors correspondances ou vols décarbonés, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif moins émetteur de CO2, existe en moins de deux heures trente.**

Concrètement, cela veut dire qu'il n'y aura plus de vols entre Paris Orly et Nantes, Lyon et Bordeaux. D'autres lignes sont susceptibles d'être concernées : Paris-Rennes, ou Lyon-Marseille.

En réalité, **cette mesure ne fait qu'entériner les conditions posées en juin 2020** au nom de la transition écologique par le Gouvernement dans son plan de relance du groupe Air France.

Un plan unanimement contesté par les salariés de la compagnie aérienne, parce que les conditions environnementales posées en contrepartie des aides financières de l'État ne sont assorties d'aucune conditionnalité sociale.

Or, **si la CGT revendique la conditionnalité des aides publiques, celle-ci doit non seulement obéir à des critères environnementaux mais également sociaux. Faute de quoi la conditionnalité « verte »** sert d'alibi aux grandes entreprises pour poursuivre en toute impunité des plans de licenciement, de départs anticipés forcés et de délocalisation au nom du seul profit. Et de fait, la suppression de ces vols courts n'aura en réalité qu'**un faible impact, voire aucun, sur l'empreinte carbone du pays** – en 2016, le trafic aérien intérieur représentait 2,8 % des émissions de CO2, soit 4,8 Mt du secteur des transports selon le Citepa. Mais elle aura en revanche **un impact considérable sur le nombre et la qualité des emplois tant directs qu'indirects**.

Ainsi, les sillons libérés par Air France et Hop (sa filiale), opérant sur les vols intérieurs, sont redistribués sur les compagnies low cost et pour moitié à Transavia, filiale low cost d'Air France.

Autrement dit, **la direction d'Air France utilise l'article 36 de la loi « Climat et résilience » pour privilégier sa filiale Transavia, restructurer sa filiale Hop et requalifier à la baisse les emplois.**

C'est une véritable opération de dumping social qui se traduit concrètement par :

- **1 000 emplois qualifiés sur les 2 407 salariés de Hop** qui seront à terme **supprimés ;**

- **la fermeture du site de maintenance et de formation à Morlaix** en Bretagne (350 emplois) ;
- un **projet de suppression de 6 500 emplois chez Air France d'ici 2022** avec l'ensemble des dommages qui s'ensuivront sur **les emplois de services et de prestations dans les aéroports**.

Pour la CGT, la transition écologique ne peut être juste et opérante que si elle est sociale.

En contrepartie des soutiens publics versés aux entreprises, l'État doit exiger :

- le **plafonnement du versement des dividendes**, voire **leur suspension** en période de crise économique, sanitaire ou sociale ;
- le **maintien des salaires et des emplois** ;
- la **création d'emplois dignes** ;
- une **offre de formation sans perte de salaire** en cas de nécessité de reconversion de l'outil de production vers des activités moins polluantes.

S'agissant spécifiquement de l'aérien, **la décision de suspendre les vols intérieurs courts devait être anticipée et élaborée avec les travailleurs pour qu'aucun d'entre eux ne se retrouve en situation de précarité sociale**.

Cette mesure devait, d'un point de vue environnemental, être **l'opportunité de bâtir une autre mobilité pour l'ensemble des citoyens en créant une offre de transport multimodale de complémentarité avec le rail, accessible à tous et source de nombreux emplois qualifiés**.

Dans cette perspective, **le plan d'urgence octroyé à Air France devait être l'opportunité de refonder et redéployer le service public en matière de transport des voyageurs par l'aérien et le rail** en faisant le choix :

- de **développer massivement la R & D** pour des avions moins énergivores et développant des énergies alternatives à celles carbonées ;
- d'un **plan d'investissement pluriannuel** massif sur la période 2021-2030 dans le transport ferroviaire pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure, du matériel roulant et d'effectifs ;
- de **réduire la TVA sur les billets de train** ;
- de **développer à hauteur des besoins des populations et pour désenclaver de nombreux territoires**, des trains d'équilibre du territoire (TET), des trains express régionaux (TER), les réseaux express régionaux (RER) et trains à grande vitesse (TGV) ;
- de **favoriser le maintien et le développement d'un réseau interconnecté** dans lequel toutes les activités du rail sont dépendantes les unes des autres

LE CAS AIRBUS

En septembre 2020, le directeur général du groupe Airbus annonce que le constructeur travaille sur 3 concepts d'avion à hydrogène avec l'objectif d'une mise en service en 2035. Dans le même temps, il réaffirme que « personne ne peut garantir qu'il n'y aura pas de licenciements secs ». Airbus envisage en effet de supprimer 15 000 postes, dont 1 sur 3 en France et 3 378 à Toulouse. Dès le mois de mars 2020, les intérimaires ont été licenciés et à leur suite, tous les alternants du lycée Airbus qui devaient être embauchés en fin d'étude ont été évincés. Dans le même temps, le groupe réduisait drastiquement ses budgets de recherche et développement autofinancés. Or, Airbus c'est :

- dix ans de carnet de commandes assuré malgré le ralentissement imposé par la crise sanitaire ;
- 7 500 avions à construire ;
- un plan de soutien public à la filière de 15 milliards, dont 1,5 milliard d'euros pour l'avion à hydrogène.

La crise sanitaire et le motif de la transition écologique sont clairement utilisés par Airbus pour bénéficier d'aides massives de l'État, qui ne fixe aucune contrepartie et aucune directive ferme en matière de politique industrielle. Ainsi, forte du plan de soutien public sans contrepartie sociale et écologique, la direction du groupe a présenté le 22 avril 2021 un projet de réorganisation de la division « avions » : l'assemblage des aérostructures redevient certes une activité cœur de métier, après l'avoir externalisé contre l'avis des organisations syndicales dès 2008, mais en maintenant 2 entreprises distinctes, une entreprise d'assemblage et de commercialisation des avions (composée des sites Airbus de la division « avions » de la région toulousaine) et une nouvelle entreprise fournisseuse des aérostructures (composée des sites français actuels de Stelia, de ses filiales étrangères et des sites Airbus de Nantes et Saint-Nazaire). Or, le lien de subordination et la pression sur les prix que subira l'entreprise fournisseuse des aérostructures risquent fort d'accentuer les externalisations d'activités et les délocalisations vers des pays à bas coûts déjà initiées par Stelia et, en cascade, chez les fournisseurs de pièces élémentaires. Quels seront par ailleurs les impacts pour les sites de production de pièces élémentaires et de sous-ensembles (St-Éloi, St-Nazaire Ville…) suite à la création en Allemagne d'une entreprise de production de pièces élémentaires qui devrait sortir du groupe ?

Dans le cadre d'une transition sociale et écologique encadrée et dirigée par la conditionnalité des aides publiques, la restructuration aurait dû au contraire se donner pour ambition de pérenniser la filière aéronautique en Europe et en France avec des investissements massifs pour développer une aéronautique répondant aux besoins des populations dans le respect des enjeux climatiques.

Les retraités veulent vivre !

100 euros tout de suite comme première étape avant les 300 euros exigés

Depuis de nombreuses années, les retraités vivent de plus en plus mal, car ils subissent une dégradation importante de leur pouvoir d'achat et leur niveau de pension ne cesse de se détériorer.

Les nombreuses mesures fiscales décidées par les gouvernements successifs (augmentation de la CSG, CRDS, Casa, suppression de la ½ part au niveau de l'impôt sur le revenu pour les personnes vivant seules ayant élevé

au moins 1 enfant, etc.), majorations de pensions pour les parents de 3 enfants et plus soumises à l'impôt, ont fortement amputé leur revenu disponible.

Les pensions nettes (après CSG à 8,3 % et Casa) n'ont évolué que de 6,26 % du 1er janvier 2008 au 31 décembre 2019, alors que l'indice des prix Insee hors tabac a évolué de 12,93 % et le Smic de 20,05 %.

De nombreux retraités ont des pensions mensuelles égales ou inférieures à 1 000 euros et sont contraints à des privations importantes pour boucler leurs fins de mois.

La revalorisation de 0,4 % au 1er janvier 2021 et le gel des retraites complémentaires constituent une véritable provocation.

Ce n'est plus possible de vivre décemment dans de telles conditions.

Nous exigeons une revalorisation immédiate de 100 euros comme une première étape avant les 300 euros nécessaires.

Des moyens indispensables pour notre système de santé publique

Cela devient de plus en plus difficile de se soigner correctement.

Dans de nombreux territoires, la désertification médicale oblige à parcourir des distances de plus en plus importantes pour trouver un médecin.

Plus de 30 % de la population, dont de nombreux retraités, diffèrent ou annulent leurs soins faute de moyens financiers. Cela ne peut plus durer.

Nous exigeons la multiplication de médecins généralistes et de centres de santé publics dans tous les territoires garantissant un accès aux soins avec l'application d'un tiers payant sans dépassements d'honoraires.

La pandémie que nous vivons depuis 1 an a mis au grand jour le manque de moyens des hôpitaux publics.

100 000 lits ont disparu depuis 30 ans avec des suppressions massives de personnels.

Nous exigeons 100 000 embauches immédiates dans l'hôpital public pour répondre aux besoins de santé.

Des vaccins rapidement et pour tous

Le seul moyen efficace pour combattre la pandémie est la vaccination de masse qui permet d'atteindre le niveau de protection collective requis.

Les décisions et la stratégie du gouvernement sont loin de répondre aux enjeux posés. Aujourd'hui, les laboratoires sont détenteurs des brevets qui décident de la production, des acheteurs et des prix malgré les financements publics dont ils bénéficient.

Pour la CGT, le vaccin doit être gratuit pour tous

Les vaccins sont des biens communs et ne doivent pas faire l'objet d'enjeux financiers. C'est pourquoi la CGT, avec d'autres acteurs, demande de lever la propriété privée sur les brevets qui empêchent la diffusion des vaccins tout en étant le support de profits indécents.

La Sécurité sociale ne doit pas financer la course aux profits et les actionnaires des laboratoires privés. La mise à sa charge des coûts liés à la pandémie ne doit pas servir de prétexte pour mettre en cause sa pérennité.

Il faut mettre fin au plus vite à l'obligation de s'inscrire en ligne pour accéder à la vaccination qui crée un véritable monopole d'accès au vaccin pour les plateformes privées choisies par le gouvernement.

D'autres acteurs publics, dont les maires, proposent des services d'inscriptions facilitées, que l'État, préfets et ARS doivent encourager.

Pour un droit à l'autonomie dans la branche maladie de la Sécu

Les personnes âgées représentent l'écrasante majorité des décès et des hospitalisations liés au Covid-19.

Confinés ou domiciliés en Ehpad, condamnés à une issue fatale, avec pour seul soutien des médicaments de fin de vie, il leur a été refusé de pouvoir être accompagnés et soutenus par leurs familles et leur entourage proche, malgré le dévouement des soignants. Cette stratégie in-humaine, contraire aux droits humains, doit cesser.

Les personnels manquent cruellement dans les Ehpad ou au niveau des services à domicile pour assurer soins et qualité de vie aux personnes en perte d'autonomie.

200 000 embauches sont nécessaires dans les Ehpad et 100 000 dans le secteur de l'aide à domicile, dans le cadre d'un grand service public de l'autonomie.

Nous exigeons que soit votée rapidement une loi au nveau du grand âge et de l'autonomie, promise par le gouvernement en 2019, répondant aux besoins de la société.

La perte d'autonomie est indissociable d'une approche globale de la santé et doit être reconnue dans la branche

maladie de la Sécurité sociale avec un financement par les cotisations sociales.

Ce n'est pas aux retraités de financer le droit à l'autonomie, ni par l'impôt ni par les mesures fiscales supplémentaires.

Des Services publics qui répondent aux besoins de tous

Cela passe par le maintien et le développement des services publics en stoppant les délégations et les privatisations de services publics. Il en est de même pour le maintien des guichets ou accueils physiques dans les administrations et services publics qui ne doivent pas être systématiquement remplacés par des procédures dématérialisées.

Ensemble, retraités, salariés et usagers, nous voulons faire entendre nos besoins notamment dans les domaines de la santé, de l'action sociale, des transports, et du logement.

L'accès à l'énergie, le traitement et la distribution de l'eau, produits de première nécessité doivent être garantis par un pôle public aux tarifs accessibles pour tous.

Le service public, la justice sociale, la démocratie et la transition écologique sont de solides piliers pour construire une société fondée sur la réponse aux besoins de tous et toutes et où la place des retraités sera reconnue.

Le 7 juin, *notre section s'est réunie au domicile de François Alexandre*

Nous avions aussi invité S. Bodrero pour un état des lieux sur l'aéroport (PDV, retraite…) avec la pression constante de la direction locale conjuguée aux effets de la crise sanitaire.

Le 11 juin s'est tenu le congrès des actifs au "CE" marseillais pour élire le nouveau secrétaire : Serge Bodrero ne se représentant plus, la Commission Exécutive Locale de 17 membres a élu Pascal Montoya à ce mandat.

Parmi les 17 membres 3 retraités de l'USRAF (un syndiqué une voix !!!) et en invités : un membre de l'UL et un de l'UD Marseille.

Vincent Salles, Co-Secrétaire Général de la CGT AF et Laurent Dalyot, Secrétaire à l'organisation étaient présents.

Ce congrès a réuni une quarantaine de syndiqués dans une belle ambiance,

Voilà chers camarades la vie des sections CGT et USRAF,

Nous avons pris l'engagement d'aider au mieux nos amis actifs en ces jours qui s'annoncent sombres et incertains sur nos escales,

Malgré tout, L'apéritif qui a suivi fut joyeux et festif !!!!

Charly OTTAVI
Secrétaire de la Section Sud Est de l'USRAF CGT

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.