

ÉDITORIAL

Des perspectives d'actions communes existent pour les retraités !



En tant de retraité(e)s, notre vie n'est plus au travail, mais désormais sur notre « lieu de vie ». Dans ce contexte nouveau, il est important de recréer du lien syndical distendu par l'éparpillement des syndiqué(e)s sur tout le territoire national.

Le contact entre nos adhérents est primordial. Il crée les conditions pour que chacun, chacune, compte pour un(e), selon ses vœux et ses moyens, dans le fonctionnement de l'outil syndical.

Pour cela il importe de bien connaître notre état d'organisation et celles et ceux qui le composent.

Être retraité n'est pas monolithique. Cela dépend de notre âge, notre situation personnelle, nos moyens, notre état de santé. On doit prendre en compte aussi, l'état physique, on n'est pas le même retraité à 60 ou à 80 et au-delà.

Tenant compte de cela, nous devons tout faire, pour que chacun(e) trouve sa place et puisse s'approprier nos décisions prises en Congrès à tous les niveaux de la CGT.

En 2019/2020 l'UFRT et l'UCR-CGT nos organismes syndicaux de retraité(e)s au plus haut niveau, tiendront leurs Congrès.

Dans ce cadre, l'USRAF CGT a lancé par courrier une consultation individuelle des syndiqué(s) à laquelle il est encore temps de répondre.

Le document du congrès de l'UFRT, en cours d'élaboration, est disponible sur :

<http://www.retraites-cgt-af.fr>

Le syndicalisme des retraité(e)s, est un syndicalisme jeune, qui se cherche, expérimente, prend en compte la diversité de la vie à la retraite.

Il est ou se doit d'être, un syndicalisme spécifique, prenant en compte les besoins des retraité(e)s, du départ à la retraite, à la fin de vie, sur la base de revendications nationales, professionnelles, locales.

Les lieux de vie, sont des points déterminants, afin que la ou le retraité(e) s'associe au combat syndical et rejoigne l'outil que la CGT a créé pour ses retraité(e)s.

Aussi, nous adaptons nos structures en alliant le professionnel et le local.

Nous devons les adapter afin de nous retrouver au plus près des lieux où vivent les retraités tout en perpétuant le lien professionnel qui reste fort dans l'esprit de chacune et chacun de nous.

Nos revendications sont bien sûr de tout ordre, en fonction de la distance qui nous sépare de ce qui nous fait vivre (transports, hôpitaux, habitat, santé).

Elles doivent prendre en compte les moyens qui conditionnent cette vie (pension, solitude, isolement, loisirs, culture).

Nous devons donc nous adresser et faire vivre le local, en rassemblant nos forces ou en s'alliant avec d'autres.

Ne pas laisser à d'autres de prendre soin de nos affaires (municipalités par ex).

Nous devons demander d'être partenaire dans les communes afin d'être associés et décider pour nous-mêmes.

La CGT retraités est une force qui doit se faire entendre, seule ou avec d'autres.

Elle est un partenaire incontournable.

Elle le prouve en participant au rassemblement de 9 organisations au niveau national (CGT, FO, CFTC, CFE-CGC, FSU, Solidaires, FGR, LSR et UNRPA).

Nous nous donnons les moyens d'être sur le chemin des retraités afin que ceux-ci, nous rejoignent dans l'action et trouvent leur place parmi nous.

La question de l'adhésion se pose afin que nous devenions une force encore plus rassembleuse, créatrice de l'avenir.

J.-C. Chazottes, Secrétaire National de l'USRAF.



Blagnac, 13 juin 2019 !

AG de juin, des adhérents de la section Sud-Ouest



La désormais traditionnelle AG de juin des toulousains et de la section s'est déroulée dans un climat fraternel, comme les autres années, à la salle Victor Hugo du restaurant d'« Aero Constellation ».

Ce sont près de 30 adhérents qui avaient répondu présents et s'étaient déplacés, pour y assister. Il faut ajouter à ce chiffre, une dizaine d'excusés, qui n'avaient pu être parmi nous.

La matinée démarra, avec le traditionnel café, animé par notre chère Dominique.

Yvon Touil Secrétaire général de l'USRAF était présent, et c'est Gérard Gilabert secrétaire de la section qui déclara ouverte cette journée, non sans avoir nommé le Président de séance.

Gérard Gilabert déclina le rapport d'activité, les nombreux mauvais coups portés à notre pouvoir d'achat, la volonté de réduire encore nos droits, et rappela les nombreuses manifestations auxquelles nous avons participé, pour se faire entendre, défendre nos revendications et notre dignité. Renforcer le syndicalisme, mener la bataille des idées, amène tout naturellement à parler de l'état d'organisation, de la nécessité d'élargir nos rangs, en prenant en compte, malheureusement, celles et ceux qui nous ont quittés.

Il fut débattu de notre Comité Général qui devait se tenir quelques jours plus tard et à laquelle devaient participer les

membres de la CE, élargi à un membre supplémentaire par section.

Le thème de ce Comité général est « QUI SOMMES NOUS ? QUE FAISONS-NOUS » ??

Cela passe puisque nous avons mis au centre de notre activité, par l'ADHERENT(E).

Une lettre aux adhérent(E S) a été envoyée, ou il est demandé à chaque ADHERENT (E), de s'exprimer sur ses préoccupations, ses besoins dans sa vie de RETRAITE E. Une dizaine à ce jour de réponses sont arrivées au national.

La Mutuelle AIR France, à laquelle Dominique GRIMOUX nouvellement élue participera, désormais, nous fit tableau à l'appui la démonstration de notre lutte au sein de cet organisme pour défendre les retraités.

Une demande de révision des cotisations plus équitables, fait l'objet de rencontres à notre demande avec les autres organisations de retraités. Après un large débat autour de la table, l'heure était venue pour le traditionnel « apéro » et le repas clôtura cette sympathique journée appréciée de nos anciens.

A l'année prochaine, en attendant aux journées de PENNE, après la rentrée qui auront lieu cette année du lundi 14 au jeudi 17 OCTOBRE !

Inscrivez-VOUS !!!

J.-C. Chazottes, SECTION SUD OUEST





Quelques mots à propos de notre mutuelle, la MNPAF et de sa dernière Assemblée Générale du 5 juin 2019....



Cette assemblée générale a vu l'arrivée de trois nouveaux délégués de la liste « **Mutualité et Démocratie, le choix d'une garantie pour tous** » : il s'agit de Nicole Cocles (collège « collectifs », de Bernard Robin et de Dominique Grimoux (« collège individuels -retraités ») pour

remplacer respectivement Frédéric Mordenti, Elise Le Cadre et Francis Vitel tous trois démissionnaires. Pour information, la MNPAF comptait au 31 août 2018 : 84 mille adhérents et plus de 163 mille personnes protégées.

Parmi tous les points à l'ordre du jour, nous en retiendrons deux : le bilan financier 2018 et la réforme du 100 % santé (le 0 € à charge pour l'assuré, promesse électorale présidentielle)

En ce qui concerne le bilan financier 2018 il est excellent, la MNPAF est en bonne santé financière, avec un excédent comme en 2017 ce qui lui permet d'avoir une assise solide avec des réserves financières qui représentent 300 % des recettes annuelles contre 200 % recommandées et 120 % obligatoires... Cette solidité financière explique l'apport de contrats collectifs en 2018 de compagnies telles que Hop, Transavia, Vueling France et Joon, démontrant ainsi que la MNPAF est fiable avec une gestion rigoureuse. A ce propos, sachez la MNPAF s'est engagée à être « responsable » et à rembourser « raisonnablement » les frais médicaux... suite à des décisions gouvernementales pour limiter les dépassements de

tarif des praticiens... Hélas, sans aucun effet probant... d'où la mise en place du « Pass Santé », surcoût de cotisation pour faire face aux dépassements d'honoraires pour les adhérents qui le souhaitent et qui le peuvent financièrement !...

Toutefois, notre liste « **Mutualité et Démocratie, le choix pour une garantie pour tous** » s'interroge sur le fait d'engranger des excédents... et d'augmenter le fond de réserves pour des placements et de ne pouvoir utiliser ces excédents pour de meilleures prestations et/ou pour une baisse des cotisations. Notre liste « Mutualité et Démocratie, le choix pour une garantie pour tous » œuvrera dans ce sens d'amélioration.

En ce qui concerne la réforme du 100 % santé, et son impact sur les cotisations, bonne nouvelle, compte tenu de la situation financière de la mutuelle, il n'est pas prévu d'augmentation à ce jour. Cela concerne « trois paniers de soins » : le dentaire, l'optique et l'audioprothèse, secteurs où les prix pratiqués sont souvent un obstacle à l'accès à ces soins. Avec la revalorisation de la base de remboursement de la Sécurité Sociale et le reste à charge pris par les mutuelles, le reste à charge sera 0 € pour l'adhérent avec des modalités. Cette réforme entrera en vigueur en 2020 pour l'optique et le dentaire puis en 2021 pour l'audioprothèse, avec l'instauration d'un PLV (prix limite de vente) dans chaque secteur.

A suivre.....

Pour l'USRAF,
Dominique Grimoux



Comité Général de l'USRAF

Montreuil 19 juin 2019

Le Comité Général à réuni 18 participants venus des différentes sections



Le Congrès de juin 2018

Après une introduction présentée par le camarade Yvon Touil, le débat s'est articulé autour de deux axes :
Le matin, « QUI SOMMES NOUS ? », l'après-midi 'QUE FAISONS NOUS ? »

En premier lieu, un petit bilan du 52^e congrès Confédéral a été tiré, plus particulièrement en ce qui concerne les retraité(e)s.

La délégation de l'UFRT a pris acte d'une meilleure prise en compte de la défense des intérêts des retraité(e)s qui demande à être confirmée et développée dans la durée.

Le Syndicat CGT Air France des actifs a envoyé deux représentants, les camarades Vincent Salles et Laurent Dahyot qui nous ont fait un large tour d'horizon tant à la fois sur la situation d'Air France que celle du Syndicat CGT Air France.

En particulier, Laurent a fait un point sans concessions sur l'échec électoral de son syndicat aux élections des CSE et la volonté, en lien avec la Fédération et la Confédération de réhabiliter une meilleure pratique de terrain.

Notre camarade Fabrice Michaux, Secrétaire Général de la Fédération des Transports nous a accordés un long moment pour faire le point sur l'évolution de la situation à la Fédération et au syndicat Air France dans le cadre d'une confiance partagée.

Nous retenons en particulier une réunion de travail avec la Confédération, les UD et l'UGICT à Fontenay-lès-Bris pour faire progresser la CGT à Air France.

Nous notons avec satisfaction le désir de Fabrice de rencontrer l'USRAF à la rentrée.

Sur l'enjeu écologique, avec l'implication du transport aérien, une expression de l'usraf sur le court courrier est en préparation.

Philippe Bonnefous est intervenu sur le prochain congrès de l'Ufirt et la place de l'USRAF dans l'UFRT.

Il insiste sur le besoin de féminisation et de renouvellement. En particulier, la porte reste ouverte sur la Banlieue Nord.

Le Comité Général a abordé le projet Macron sur les retraites et son implication possible pour les retraités actuel.

Si le gouvernement rabâche sa ritournelle sur les Perdants et les Gagnants; il y aura surtout des Perdants.

L'expérience vécue par les Canadien(ne)s et les Suédois(e)s est claire à cet égard.

Le référendum sur ADP et la bataille à mener pour l'obtenir restent d'actualité pendant l'été.

L'initiative « la parole aux adhérents », la place que doivent prendre les adhérents dans notre activité et l'élaboration des revendications sera poursuivie

aussi pendant l'été.

A ce jour une dizaine d'adhérent(e) a répondu, le travail doit s'amplifier jusqu'à la prochaine CE qui aura lieu à Marseille le Mercredi 2 octobre.

Des idées ont été évoquées sur l'enjeu écologique, le carburant, la gratuité des transports, les navettes, l'implication sur l'emploi, le digital, la nécessaire réduction du temps de travail.

Nous avons aussi à faire connaître l'USRAF au sein de la population active de la compagnie avec la possibilité de travail et d'échanges en commun avec les actifs, afin d'avoir une bonne continuité syndicale.

Une date de rencontre a été fixée pour le 4 septembre à Montreuil

Un premier débat a eu lieu sur les journaux de sections.

Notre combat à la mutuelle pour établir une cotisation des retraites plus équitable se poursuit par la prise de contact avec les autres listes pour obtenir que cette question puisse être mise à l'ordre du jour.

Vote des délégués pour le congrès de l'Ufirt d'octobre :

Charly Otavi et Francis Martin

Vote des candidatures pour la Commission Exécutive de l'Ufirt :

Philippe Bonnefous, Jean Pierre Herniot, Rémy Levasseur, José Rocamora, Bernard Toudic, Yvon Touil, Michel Wagnez

Vote de la candidature pour la Commission Financière de Contrôle de l'Ufirt :

Frédéric Alliaume

Élection à la Commission Exécutive de l'USRAF :
Aimé Musto, Michel Galet



Communiqué de l'Union Syndicale des Retraité(e)s CGT d'Air France

Sur la suppression de vols intérieurs

Montreuil 19 juin 2019



Orly Ouest.

Les retraités de l'Union Syndicale CGT d'Air France rendent public ce texte pour qu'une réelle réflexion s'engage. Un débat est indispensable. La perspective pour réduire la pollution signée par un certain nombre de députés relève du symbolique et ne touche pas à l'essentiel. Il convient de

procéder à des changements de fond.

Quelques mesures peuvent être mises en application rapidement. Il s'agit par exemple du tractage électrique des avions. Quelque 4 % d'utilisation de carburant mais aussi d'heures de fonctionnement des moteurs peuvent en résulter. Par ailleurs, les mises au point sur les carburants, celle de générateurs à hydrogène sont à poursuivre. De plus des travaux sont à poursuivre en matière d'aérodynamisme des fuselages, de combustion des carburants, de limitation des rejets.

Il convient de poursuivre plusieurs pistes parallèlement.

1. Tout d'abord l'arrêt total des fermetures de lignes SNCF, la remise en état du réseau ferré, sa modernisation, son adaptation aux besoins.
2. Il faut considérer les vols intérieurs pour ce qu'ils sont. Ces vols ne sont pas des liaisons entre des villes mais entre des plates-formes aéroportuaires où embarquent et débarquent, des passagers, des personnes durant leur activité professionnelle – regardons les zones d'activités près des aéroports, du fret en soute. Depuis les années 1950, c'est un maillage de lignes entre une, puis deux plates-formes franciliennes, et les aéroports provinciaux, et d'autre part les lignes transversales. Un tel réseau fonctionne de telle façon qu'il doit permettre d'aller en une journée, par exemple, d'Orly à Marignane, puis à Blagnac et de retourner à Orly le soir sans passer par les villes. Une telle organisation dans une journée de travail permet de supprimer des déplacements terrestres tant entre Marseille et la zone d'activité qu'entre Toulouse et la sienne, aller et retour, dans la journée, et donc de raccourcir le temps de travail.
3. Il convient de prendre en compte les vols en correspondance, tant pour le trafic international que pour celui avec les DOM-TOM.

4. Il est impératif de supprimer la concurrence entre compagnies aériennes ; depuis 1991 elle a multiplié les dessertes inutiles et encombré la circulation aérienne, et aussi entre l'avion et le train : ils doivent avoir une complémentarité organisée. Par exemple, la suppression de la ligne Nice – Toulouse par Air France est une aberration au profit du Low-cost. De plus l'avion permet de desservir des zones dans lesquelles le train n'est pas actuellement en mesure de répondre aux besoins. Dans l'aviation il faut remettre sur les lignes principales des appareils de 300 à 400 sièges (type Airbus 330), ce qui a prévalu pendant 20 ans, et qui est plus économique.

5. Autre élément, la péréquation tarifaire dans un réseau cohérent permet de desservir des lignes à faible trafic à un prix accessible, les lignes les plus rentables permettant leur financement, hors contexte concurrentiel, bien sûr.

6. Un tel débat ne peut être entrepris sans une vision globale d'une politique publique d'aménagement du territoire au service de l'intérêt général et sous contrôle démocratique. L'aménagement du territoire doit être poursuivi. « *Entre 2008 et 2018, les liaisons transversales ont augmenté de 64,4 %... La France connaît, ces dernières années, un développement sans précédent d'ouvertures de lignes transversales... Ces nouvelles connexions permettent aux régions françaises d'être mieux reliées entre elles... Ces lignes répondent avant tout à une attente de mobilité rapide des Français... Ainsi un Caen-Toulouse ou un Strasbourg-Marseille en avion peut se faire en 1 h 30 contre plus de 6 h en train, rapporte le journal La tribune du 20 juin.*

7. Enfin, les privatisations d'aéroports dont la seule finalité est la réalisation de gros profits immédiats par de grands groupes privés ne peut être qu'un obstacle à la recherche de diminution de la pollution en particulier dans les rapports avec les riverains.

Les aspects structurants du transport, qu'il soit aérien, ferroviaire ou routier n'ont rien à gagner dans la mise en concurrence des moyens de transport entre eux, ni dans celle entre opérateurs ; seule une complémentarité raisonnée et contrôlée démocratiquement peut permettre de répondre aux défis écologiques, économiques et sociaux.





Cet été, on continue ADP RIP : on ne lâche rien !

556 000 soutien



Référendum ADP : 556 000 soutiens, une très légère accélération

Libération – 22/07/2019

Chaque jour, CheckNews publie son compteur des soutiens à la proposition de loi contre la privatisation des aéroports de Paris.

C'est une accélération inédite depuis le début du mois de juillet. Le nombre de soutiens au référendum d'initiative partagée (RIP), visant à affirmer le caractère de service public des aéroports de Paris atteint 556 000, ce lundi 22 juillet. Soit environ 6 000 nouvelles signatures depuis hier, d'après les estimations que CheckNews réalise quotidiennement. Il n'y a en effet pas de compteur sur le site officiel du RIP pour suivre la progression des 4717 396 signatures nécessaires à la proposition de loi.

Cette estimation est proche de celle du développeur David Liebeau ou de celle du site ADP Rip, qui comptent respectivement 555 000 548 275 soutiens validés et publiés sur le site du RIP. L'écart avec ce dernier chiffre est dû au fait que certains noms manquants, comme ceux n'ayant qu'un seul caractère, n'apparaissent pas sur le site du RIP.

Malgré ce sursaut - il faut remonter au 6 juillet pour observer une progression quotidienne supérieure à 6 000 signatures - la mobilisation réelle, en bleu dans le graphique ci-dessous, a

pris du retard par rapport à l'hypothétique courbe rouge des soutiens nécessaires. Selon cette courbe théorique, le compteur devrait afficher 663 000 soutiens aujourd'hui. Pour la première fois, cette courbe distance de plus de 100 000 celle de la progression réelle des signatures.

De son côté, le Conseil constitutionnel communique le chiffre officiel de soutiens validés sur le site du référendum d'initiative partagée, mais seulement une fois par mois. Au total, 480 300 soutiens avaient été enregistrés au 1^{er} juillet 2019, dont 465 900 ont été validés. Soit 20 000 de plus que les différents compteurs existant, à cette date, sans que l'on puisse expliquer pourquoi. Le ministère de l'Intérieur, qui a désactivé une page du site pour empêcher les tiers de compter facilement le nombre de soutiens, a de son côté indiqué n'avoir « aucun autre élément à [nous] fournir ».

Référendum ADP : les anti-privatisation en quête d'un second souffle

Le Point – 22/07/2019

À Lyon, un « pique-nique » citoyen a été organisé pour tenter de redynamiser la mobilisation contre la privatisation d'Aéroports de Paris.

« Ce qu'on fait là, c'est le gouvernement qui devrait le faire ! » Ce vendredi 19 juillet en fin de journée, Fabrice, Gilet jaune,





est venu aider à organiser un « pique-nique citoyen » dans le 8^e arrondissement de Lyon. À travers cet événement festif, avec barbecue, jeux et musique, des citoyens de tous bords se mobilisent pour sensibiliser les habitants du quartier au référendum d'initiative populaire (RIP) sur la privatisation des Aéroports de Paris (ADP), déplorant le silence de l'État sur le sujet.

« Beaucoup de gens ne sont pas informés, regrette Flora, une des organisatrices. Quand on tracte sur des marchés, sept fois sur dix, les gens n'en ont même pas entendu parler, c'est énorme. » Il faut dire que depuis que le site permettant de récolter les 4,7 millions de signatures nécessaires pour que le RIP passe à l'étape supérieure – un examen par l'Assemblée d'une loi « visant à affirmer le caractère de service public national » d'ADP – est en ligne, le gouvernement n'a pas déployé beaucoup d'efforts en communication.

Tractage « apolitique »

« Il devrait au moins y avoir des spots d'information sur la télévision publique », estime Olivier*, engagé contre la privatisation. Alors ces citoyens ont décidé de mener eux-mêmes la campagne de communication. « Ça se veut apolitique, on est là pour dire aux gens que le RIP existe et qu'ils peuvent signer, qu'ils soient pour ou contre la privatisation », explique Alice*, jeune militante LFI, qui distribue des tracts à la sortie du tram près de l'événement.

Si certains écoutent attentivement les citoyens leur expliquer le fonctionnement du RIP et prennent un tract en promettant d'aller faire un tour sur le site, dans ce quartier populaire, la majorité des passants est difficile à intéresser. Certains ne s'arrêtent pas, repoussent le tract d'un revers de main, font part de leur désintérêt pour la question... « Je m'en fous, je ne vais jamais à Paris », lance une dame pressée d'aller faire ses courses. « C'est aussi pour ça qu'on est ici, dans le quartier des États-Unis, pour toucher une autre classe de la population que celles plus informées », rappelle Flora.

Plateforme difficilement utilisable

Partout en France comme à Lyon ce soir-là, les initiatives citoyennes autour du RIP se sont multipliées. Le site Signons.fr permet par exemple de signaler les événements de ce type, et propose également des affiches et tracts. « L'idée, c'est de donner les outils pour que les gens puissent agir au maximum », explique Maxime Senzamic, l'un des quatre cofondateurs. L'équipe d'une vingtaine de bénévoles reçoit aussi de nombreuses questions de gens « qui ont des soucis avec la plateforme ».

C'est d'ailleurs l'autre gros point de blocage sur ce RIP : la plateforme en ligne permettant de récolter les signatures est depuis son lancement le 13 juin pointée du doigt comme étant trop complexe. Dans les faits, le formulaire à remplir est très sensible aux majuscules et accents mal placés, aux tirets et aux

espaces dans les noms de villes... Et surtout, quand il y a une erreur dans l'une des entrées du formulaire, il ne se valide pas, mais n'indique pas pour autant quel champ doit être corrigé.

« Ils ont réussi une prouesse avec ce site : qu'on soit technophile ou technophobe, on n'arrive pas à l'utiliser, tacle Maxime Senzamic. C'est tellement loin de ce qui se fait techniquement sur Internet aujourd'hui que c'est incompréhensible d'avoir un site comme celui-là. » Si le site date de 2015, année où le RIP a été institué, il n'a pas été mis à jour depuis. Alors lorsque les citoyens se mobilisent pour communiquer sur le référendum comme à Lyon, ils en profitent pour installer un ordinateur sur lequel ils peuvent aider les gens à signer en ligne, et être sûrs qu'ils ne se découragent pas devant la complexité du site une fois chez eux.

Faible de sécurité

Un manque de communication et un site peu ergonomique qui conduisent certains soutiens du RIP à accuser le gouvernement de mettre des bâtons dans les roues du processus, ou, au mieux, de ne rien faire pour le faciliter. À leur grand regret, il n'y a d'ailleurs aucun compteur en temps réel du nombre de signatures enregistrées.

Certains ont alors entrepris de les compter eux-mêmes, comme nos confrères de CheckNews ou le site adrip, fondé par Pierre, développeur indépendant. « Au début, je voulais juste montrer au gouvernement que dès qu'une liste de noms est sur Internet en public, n'importe qui peut aspirer les données, explique-t-il au Point. Nous, on le fait en tant que citoyens pour faire un compteur, mais des entreprises peuvent le faire pour de mauvaises raisons. »

Fin juin, le ministère de l'Intérieur a d'ailleurs bloqué une page regroupant toutes les pages de la liste de soutiens et facilitant le comptage – il suffisait de multiplier le nombre de pages par le nombre de noms sur chacune. Il se targue alors d'avoir mis des bâtons dans les roues des compteurs, rappelant que « le législateur a confié au Conseil constitutionnel et à lui seul le décompte des soutiens ».

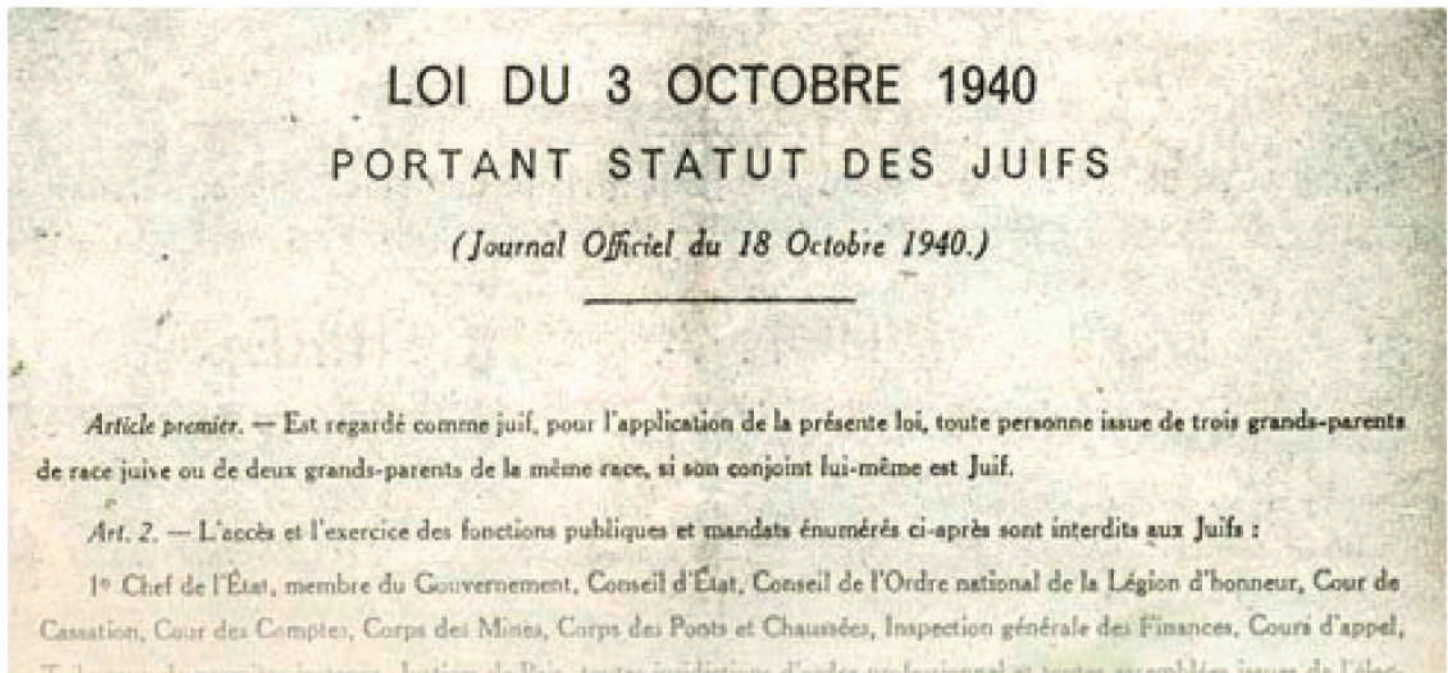
« Mais heureusement qu'ils l'ont bloquée cette page !, s'emporte Pierre. Cette horrible faille n'aurait jamais dû passer sur un site public, c'est lamentable. » Même sans elle, il parvient toujours à compter les signatures sans problème. Ce lundi 22 juillet, il y en avait selon adrip 548 275, soit 11,6 % des 4,7 millions à récolter avant le 12 mars prochain.

** Les prénoms ont été modifiés.*





16-17 juillet 1942, la rafle du Vél' d'Hiv



Les 16 et 17 juillet 1942, 9 000 policiers et gendarmes opèrent la rafle de 13 152 juifs dont 4 115 enfants, dans Paris et sa banlieue. C'est l'arrestation la plus massive intervenue durant la Seconde Guerre Mondiale. Les forces de l'ordre de Pétain veulent démontrer au III^e Reich que la collaboration de l'Etat français avec le régime nazi est effective, diligente et dévouée.

Sous la 3^e République, dès 1938, le gouvernement Daladier a établi un premier fichier recensant les communistes dont le parti est le seul en France à s'être opposé au traité de Munich. Cette même année, on recense également les étrangers établis en France, dont beaucoup ont fui l'Allemagne nazie, l'Italie de Mussolini ou l'Espagne de Franco bientôt vainqueur sur la république espagnole. Sont fichés notamment les juifs allemands qui se croient en sécurité dans la patrie des droits de l'homme et du citoyen.

Le 12 juillet 1940, le maréchal Pétain, par un coup d'État, renverse la 3^e République et se proclame "Chef" de l'Etat français. On dit Führer en Allemagne, Duce en Italie et Caudillo en Espagne. Dès cette date, les deux fichiers précédents vont être réactualisés par la police française.

André Tulard, sous-directeur au "Service des étrangers" à la préfecture de police de Paris, qui avait fiché les communistes

sous le gouvernement Daladier, devient sous Vichy responsable du "Service des étrangers et des affaires juives". Sous ses ordres, près de 150 000 juifs sont recensés. Son fichier fort de 600 000 personnes est précis : ordre alphabétique, nationalité, adresse et profession. Les nazis n'auront que le choix pour y puiser leurs otages pour être fusillés en France, décapiter pour les femmes, et ceux qu'ils enverront dans leurs camps de la mort.

La collaboration des autorités de Vichy et de leurs forces de l'ordre est parfaite avec les nazis. Après l'ordonnance allemande du 21 septembre 1940 obligeant les juifs de la zone occupée à se déclarer comme tels dans les commissariats, Pétain promulgue le premier "statut des juifs" et André Tulard en est sa cheville ouvrière côté police.

Le 2 juin 1941, Vichy organise un deuxième recensement tant en zone occupée ou ses services collaborent avec la police nazie, que dans la partie dite "libre" de la France qu'il administre.

A Berlin, le 20 janvier 1942, 15 hauts dignitaires nazis décident de mettre en œuvre la **Solution finale** voulue par Hitler en personne.

En mars 1942, la SS convoque en France une réunion des responsables nazis aux questions juives.





Le 26 juin, le Conseil des ministres, présidé par Philippe Pétain et qui a pour chef du gouvernement Pierre Laval, entérine de livrer à l'Allemagne hitlérienne 10 000 juifs de la zone sud et d'en arrêter 22 000 autres de la Seine et de Seine-et-Oise, dont au moins 40 % de Français. Pétain estime que la mesure est "juste" et qu'elle serait "comprise par l'opinion."

Les modalités pratiques sont fixés dans le bureau du SS Dannecker à Paris, en présence notamment de **Louis Darquier de Pellepoix** commissaire aux questions juives et de **René Tulard**.

En juillet, **René Bousquet**, chef de la police française, propose aux nazis de **déporter les enfants avec leurs parents**, alors que les Allemands n'en avaient pas fait la demande.

Le 13 juillet est signée la **circulaire n° 173-42** de la préfecture de Paris. Elle ordonne l'arrestation de 27 391 juifs étrangers. Des centaines d'autocars de la STCRP (ce qui sera la RATP) sont réquisitionnés. Les 9 000 fonctionnaires de police français « n'ont pas à discuter les différents observations qui peuvent être formulées » par ceux qu'ils arrêtent. « Ils n'ont pas à discuter non plus sur leur état de santé... les opérations doivent être effectuées avec le maximum de rapidité, sans paroles inutiles et sans aucun commentaire ».

Les célibataires et les couples sans enfants arrêtés partent de Drancy en plusieurs convois pour le camp de la mort d'Auschwitz.

Les parents avec leurs enfants, les vieillards et les malades, dont certains sont tirés de leurs lits d'hôpital et vont décéder, sont rassemblés au vélodrome d'hiver, dans le 15^e arrondissement de Paris, sans nourriture, avec un seul point d'eau et dans les plus atroces conditions d'internement. Ils sont envoyés dans le Loiret, dans les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande, pour être déportés à leur tour vers Auschwitz. Dans le Loiret, les enfants sont séparés de leurs parents et sont aussi déportés.

Près du **quart des 42 000 juifs étrangers déportés de France ont été arrêtés les 16 et 17 juillet 1942**. Pour la rafle du Vel' d'Hiv, la préfecture de police de Paris a recensé 13 152 juifs, dont 3 135 hommes, 5 902 femmes et 4 115 enfants. Seulement 811 des juifs raflés sont revenus des camps d'extermination nazis.

Condamnés à mort, **Laval** sera fusillé et **Pétain** gracié par le général de Gaulle. Interné à l'île d'Yeu, il y mourra en 1951. François Mitterrand fera fleurir sa tombe. **Darquier de Pellepoix** est mort en Espagne franquiste en 1980 où il s'était réfugié. **Bousquet** occupera divers postes à hautes responsabilités après la Libération. Mis en examen en 1986, il sera finalement assassiné en 1993 sans avoir été jugé pour ses crimes. **Tulard**, lui, décédera dans son lit en 1967. N'ayant fait l'objet d'aucune poursuite après guerre, il a conservé son grade de chevalier de la Légion d'honneur.

70 ans après, le travail de mémoire ne doit pas s'éteindre mais se renforcer.





Poisson d'avril

La grève la plus longue



L'année 1974 commence très fort. Je repère une inter-syndicale le 15 janvier, une autre le 14 février, des négociations les 25, 28 et 29 mars. Des consultations du personnel ont lieu les 26 et 29 mars avec respectivement 80 et 61 % d'opinions favorables à la grève. C'est Daniel Neil qui est à la pointe de l'initiative consultative à Orly-Nord. C'est là qu'est le cœur du syndicat et de l'action, mais des évolutions sont en cours.

Quatre données sur la situation de ce printemps 1974

Les travailleurs d'Air Inter dont un nombre important ont été embauchés récemment ont des inquiétudes en ce début de printemps. Le contenu des revendications et aussi leur résultat nous l'indiquent clairement. Les préoccupations sont de deux ordres étroitement liés : le pouvoir d'achat et l'emploi, peut-être l'emploi encore plus dans la jeune génération.

Les prix augmentent : le chiffre de 13,7 % pour l'année 1974 en France est donné par l'OCDE. De plus les salaires sont bas pour une population dont une partie importante commence de travailler. Marcel Bacteman, secrétaire fédéral, nous l'a confirmé quand il a vu nos feuilles de paie à Evelyne Lebrun et à moi.

S'agissant de l'emploi on n'en est pas encore aux contrats TGV qu'on connaîtra à partir de 1978 mais on y va ; la précarité, le temps partiel s'épanouissent surtout dans le salariat féminin à l'enregistrement, les réservations. A la réservation, ce sont des mi-temps, et généralement volon-

taires. C'est d'ailleurs une minorité des contrats. A l'escale de Lyon-Bron avec le rendez-vous lyonnais est de loin la plus impactée.

N'oublions pas que nous sommes dans l'aviation. Les à-coups conjoncturels sont très violents tant l'élasticité de ce type d'activité est grande. Jacques Pavaux la situe à + 1,7 par rapport à l'évolution du PIB pour le transport aérien intérieur français dans ces années-là. Ajoutons enfin que notamment depuis 1971 avec l'ouverture d'Orly-Ouest et globalement avec la croissance de l'activité, les embauches ont été nombreuses.

Les Super Caravelles (un avion assemblé sur les chaînes de l'Aérospatiale remontées suite à la grève de 1968 en 12 exemplaires) avec leurs quelques 130 sièges sont en activité depuis un peu plus d'un an : c'est le plus grand avion d'Air Inter à cette époque, le Mercure de Dassault doit arriver à partir de juin (Air France n'a acheté ni l'un ni l'autre). Et en même temps le premier choc pétrolier fait son effet.

Il faut néanmoins ajouter encore une autre dimension, c'est l'évolution de la direction d'Air Inter. Vergnaud est PDG depuis 1970 et en 1974 Lapautre prend ses fonctions de directeur général. C'est un tout autre monde qu'avec l'amiral Hébrard et Marland.

La grève concerne le personnel au sol et commence le 2 avril. Et voilà que Georges Pompidou passe de vie à trépas suite à sa maladie. La grève est bien suivie. Les populations qui font grève sont souvent très jeunes. C'est aussi la fête notamment au hangar à Orly ; certaines ou certains ne rentreront pas chez eux durant les 18 jours qu'elle va durer. C'est dans cette période que Tom (Christian Doulay, un aide-mécanicien) va décider de se syndiquer. « *Le militant CGT le plus visible dans le secteur mécanique de la piste c'est, dit-il, Jean-Claude Lecieux, ancien quartier-maître. Son discours est le suivant auprès des jeunes embauchés : « Si la soupe est bonne c'est qu'on l'a rendue bonne, si vous la trouvez pas assez bonne on va s'occuper de l'améliorer.* »

A Toulouse Gérard Gilibert travaille alors à l'administration des ventes à l'agence en ville. Il a été embauché en octobre 1971. Ils ne sont que 4 chefs. Gérard n'est pas encore syndiqué. A cette époque Jean-Paul Lemarchand est en formation à l'Ecole Nationale de l'Aéronautique à Toulouse et il passe voir ses collègues : « *Le chef proclame haut qu'il va le faire expulser manu militari.* »

Pour la première fois Lapautre va présider les négociations.





Ce monsieur n'était-il pas au ministère au moment du lock-out des pilotes de 1971 ? Il s'était fendu d'un rapport célèbre. Il y a eu des négociations les 9 et 18 avril mais il y a vacance du pouvoir politique !

Je veux citer la tenue du congrès de l'Union départementale du Val de Marne à partir du 9 avril. Je m'y suis rendu et ai pris la parole. Nos camarades d'Orly-Nord d'Air France ont souligné assez vertement notre incompetence à conduire une grève. Ce qui n'était pas faux mais on avait à découvrir et à s'adapter à une réalité qui bouge (l'aveint-ils perçu ?) en ce début 1974 : la grève au Centre de Tri postal d'octobre suivant sera elle aussi longue et très difficile ; l'époque Giscard pointe le bout du nez.

Madeleine Leclerc perçoit qu'à la Résa on parle de reprendre. « S'est posée alors la question de continuer ou non pour obtenir plus. Le décès de Pompidou allait-il pousser la Direction à négocier ou à faire traîner ? La majorité des grévistes a décidé de continuer malgré les réticences de la CFDT. Je me souviens de piquets de grève, d'interminables réunions, et aussi d'avoir été avec des collègues faire la manche à l'entrée de plusieurs entreprises pour soutenir la grève. Il y avait une indiscutable solidarité chez les employés d'autres entreprises. Certains d'entre nous ont eu du mal à « tenir ». Je me souviens d'un collègue dont la femme, qui travaillait dans une banque, était également en grève depuis 3 semaines ». Les négociations sont difficiles et la grève s'étire en longueur. Certaines catégories, dont la mobilisation est très utile comme les mécaniciens d'Orly Ouest, pensent à reprendre le travail. Nous les avons réunis pour nous mettre d'accord sur un point : reprendre ensemble pour ne pas que ça s'effiloche.

Pour Madeleine Leclerc « L'échéancier pour les rendez-vous des négociations salariales était très important, même si la direction négociait systématiquement sur l'indice INSEE... En ce qui concerne la fin de la grève (nous avons grosso modo obtenu la même chose qu'au bout de 2 jours de grève), je me souviens que les syndiqués ont été consultés, puis les grévistes. La CFDT (en la personne de Le Gourrier), qu'il avait fallu traîner tout au long de la grève, a pris la parole après Daniel Neil pour nous traiter de traîtres briseurs de grève. J'avais trouvé Neil bien courageux ce jour-là... Quant à l'engagement de négociations quadri annuelles, il n'a pas fait très long feu ».

Le conflit tire à sa fin. Après la négociation du 18 on consulte : 48% pour continuer. On n'en sort pas sans rien ; voilà ce que j'écrivais sur l'emploi dans mon mémoire en 2000 :

« Ce conflit de 18 jours s'est traduit par un résultat intéressant, la signature d'un accord sur la garantie de l'emploi. Celui-ci a été signé le 28 juin 1974. L'introduction précise que les procédures de formation s'appliquent « aux licenciements collectifs... à la suite de modifications apportées aux activités ou aux méthodes d'exploitation », ainsi qu'aux salariés

qui deviendraient « inaptes à l'exercice de leurs fonctions », que ceci résulte d'un accident du travail, ou d'une maladie professionnelle, d'une désadaptation aux sujétions de leur poste en raison de leur âge ou de leur état de santé, de leur inadaptation à des techniques nouvelles. La compagnie Air Inter s'engage « à développer des actions de formation permanente et technologique ». La procédure comporte deux phases, l'une d'orientation, permettant de déterminer les souhaits et aptitudes des intéressés, l'autre de reclassement, comprenant la formation proprement dite, un examen, une période d'adaptation, la confirmation dans un nouvel emploi. En cas d'échec, un examen de repêchage sera organisé ; en cas de nouvel échec, la procédure sera reprise au début ». Par ailleurs sur l'évolution des salaires nous avons obtenu un échancier avec quatre rendez-vous annuels.

Ce conflit a été très important à beaucoup d'égards. On peut se demander si ce n'est pas le dernier du genre. Les conflits concernant toutes les catégories, qui y participent à de degrés divers, sont désormais derrière nous. 1976 ouvrira une toute nouvelle phase dans l'ordre revendicatif.

Posons-nous la question suivante : où en est le syndicat dans cette tornade de printemps ? Plusieurs des premiers dirigeants ont pris leur distance. Albert Bloch vise un changement de poste du côté de la formation professionnelle. Il a déjà un pied en dehors du syndicat. Pierre Robin a dû rejoindre la CGT Cadres. Le protocole sur l'emploi c'est surtout moi qui l'ai négocié pour la CGT avec Yves Pratz qui s'efforce de mettre sur pied l'UGICT.

Le premier congrès des 19 et 20 octobre 1973 avait été compliqué ; en 1974 il reste un peu plus d'un an avant le second et d'ici là Daniel Neil aura quitté Air Inter.

Il y a beaucoup de jeunes militants dans divers secteurs. A Paris C'est une section syndicale qui se met en place avec Christiane Maesen, Jean-Claude Tytéca, Madeleine Leclerc, Evelyne Lebrun, Jacques Blanrue, Blondeau, Olivier Fauquet, Daniel Baudry ; à Blagnac avec Christian Querre ; à Lyon avec Jean Nisol André Boudou, André Maneval ; à Orly-Ouest avec Pierre Schmidt, Georges Baratin, Jean Lacoste, Jean-Paul Lemarchand ; à l'hôtellerie Roger Douté ; à Orly-Nord avec Michel Barrier, Claude Lorentz, Jack Rabineau, et sans doute beaucoup d'autres.

Dans les faits ce sont certainement les militants de l'enregistrement à l'escale d'Orly-Ouest qui vont prendre les commandes, c'est-à-dire Pierre Schmidt, jusqu'à ce qu'il soit élu secrétaire du CE suite aux élections des 22 et 23 mai 1975, et Georges Baratin qui seront successivement les secrétaires jusqu'au prochain congrès en 1975. En mai 1974 Bernard Montagne est embauché à l'enregistrement pour un contrat de 6 mois. Il a travaillé à la Poste où il a été représentant commercial pendant 4 ans. Bernard est vite dans le bain d'un secteur où l'influence de la CGT est prédominante.



Que chacune et chacun s'exprime !

La parole aux adhérent(e)s



Le dernier Congrès de l'USRAF CGT en juin 2018, a réaffirmé la place centrale de l'adhérent(e) au sein de notre organisation de retraité(e)s.

Cette année, un comité Général de l'USRAF (Commission Exécutive plus un représentant par section) s'est tenu le 19 juin à Montreuil.

A cette occasion, nous avons fait le point sur l'évolution de la situation des retraité(e)s durant l'année écoulée.

Si nous pouvons nous réjouir du bon fonctionnement de nos instances comme la Commission Exécutive, le Secrétariat et de la participation aux organismes fédéraux et locaux, il reste que nombre d'adhérents sont isolés et n'ont pas ou peu l'occasion de participer au travail collectif.

En vue d'une meilleure prise en compte des points de vue et des problèmes rencontrés par chacune et chacun, une consultation individuelle est organisée.

Chaque adhérent(e) est appelé à s'exprimer librement par écrit.

A titre uniquement indicatif et sans exhaustivité, des pistes sont suggérées pour aider chacune et chacun devant la feuille blanche:

La vie de l'USRAF CGT son fonctionnement localement, nationalement et les améliorations à apporter.

L'information et le communication (Transports aériens- « Le retraité », Vie Nouvelle, journaux syndicaux -Site internet USRAF etc..).

L'autonomie et la dépendance, le grand âge.

Les revenus des retraités, leur imposition et taxes.

La protection sociale, Sécurité Sociale et Mutuelles.

L'accès aux services publics et leurs proximité (Poste, services médicaux, administrations, transports).

L'accès aux commerces

L'accès à l'informatique et la question de son utilisation

La possibilité d'utiliser un véhicule et son coût,

Les rapports avec le voisinage et les situations d'isolement social,

Pour répondre, deux possibilités :

Par courriel adressé à :

usrairfrancecgt@gmail.com

Par courrier postal adressé à :

Union Syndicale des Retraités d'Air France CGT et UGICT CGT
Orly Fret 693
94394 ORLY AÉROGARE CEDEX

La parole de chacune et chacun concourt à la réflexion et à l'action collective pour la défense et l'amélioration des retraites.