TRANSPORTS AÉRIENS
Le retraité
n° 554 Décembre 2020
UNION SYNDICALE cgt DES RETRAITÉS D'AIR FRANCE / SYNDICAT CGT AIR FRANCE / SYNDICAT UGICT/CGT AIR FRANCE

Meilleurs vœux 2021 !!!!

ÉDITORIAL

Le titre est de saison mais aussi d'actualité, rien ne serait plus souhaitable que de meilleurs vœux pour l'année nouvelle après cette année 2020 pleine de soubresauts.

Résumons : une année difficile 2020 pour nous tous après cette pandémie mondiale, qui a interrompu nos rythmes et nos conditions de vie et affecté l'emploi.

Nous souhaitons donc une année où la reprise sera là, non pas pour courir après la productivité de tous et les profits pour QUELQUES-UNS, mais pour que cette reprise soit celle de ceux et celles à qui elle devrait profiter d'ABORD : les populations des gens d'ici et d'ailleurs, pour un monde nouveau à construire. Ce monde d'après c'est maintenant, en prenant en compte bien sûr l'après COVID.

Cet après COVID que tout le monde attend, devra tenir compte de ce qui l'a engendré : un dérèglement mondial de l'économie et de notre environnement affectant la planète et ses habitants, engendrant des virus et le dérangement climatique.

Nous voulons que les richesses de la planète puissent faire vivre les gens, là où ils habitent.

Travailler moins et mieux, vivre au pays, un slogan des années 70, est tout à fait d'actualité.

Il faut que le LOCAL, les circuits courts soient prioritaires pour l'emploi, et la vie de chacun sur la terre. Il y en a assez de la compétitivité capitaliste, qui au nom du profit fait fi des conditions de vie et d'emploi sur la planète.

À Air France, nous souhaitons bien sûr que les salariés soient protégés des conséquences de la pandémie. Ceux qui font vivre l'entreprise, produisent les richesses, ont droit à la considération de la part de la Compagnie.

L'État Français, actionnaire d'Air France KLM a accordé 7 milliards pour qu'AIR FRANCE vive malgré les vicissitudes. Cet argent doit servir le développement de l'entreprise et par conséquent des emplois et non pas à se débarrasser de ses salariés. Pour cela il faut réduire le temps de travail, la CGT demande 32 h par semaine, mais dans cette situation de crise ne faut-il pas aller au-delà ? Et en attendant mettre les gens en formation ? Faire partir les gens à la retraite comme en 1993 avec le plan Blanc, certains sont partis bien avant 60 ans ? Ne faut-il pas repenser la complémentarité des transports en France en tenant compte de la dégradation des liaisons FER de la SNCF que celle-ci n'assure plus ou mal. L'avion est nécessaire et Air France doit prendre toute sa part sans laisser la place aux low cost. Le transport aérien ne doit pas être UBÉRISÉ, il demande de la qualification et des salariés correctement payés selon le droit du travail. En tout cas toutes solutions avec l'aide de l'ÉTAT doivent se faire en concertation avec les organisations de salariés dont la CGT.

Nous souhaitons aussi que 2021 marque le début du retour de la représentativité de la CGT à Air France et que le syndicat retrouve la confiance des salariés lui qui depuis 1933 œuvre pour les droits et la défense des personnels de l'entreprise.

Nous souhaitons aussi pour 2021, que les retraités ne soient pas les victimes de la crise, ils ont eux aussi contribué comme anciens salariés à faire prospérer l'entreprise, et ont cotisé pour une pension de retraite toute leur vie. Il est normal que l'entreprise qui les employait, en tienne compte et contribue elle aussi à leur épanouissement.

Leur pouvoir d'achat diminue d'année en année. De 2013 à nos jours, ils ont perdu l'équivalent de 10 % de leur pension. Ça suffit !! Il est temps que les 16 millions de retraités qui concourent grandement à faire vivre l'économie française ne soient pas les vaches à lait du capitalisme en France

Enfin nous nous adressons à chacune et chacun de nos chers retraités, membres de l'USRAF CGT d'Air France :

– TOUS nos vœux de santé, bonheur pour vous et vos familles, et que ceux-ci vous accompagnent, tout au long de l'Année 2021…

– Et que nous soyons plus nombreux à l'USRAF, à la fin de l'année !!!! Pour NOUS défendre et VOUS défendre.

J.-C. Chazottes
Secrétaire national de l'USRAF
Responsable du journal « TA LE RETRAITE. »

La Bretagne : *zone blanche pour Air France*

Les ¾ des effectifs de l'aéroport de Lorient licenciés à cause de l'abandon des dessertes Paris Lorient et Lyon Lorient. Pas de repreneur en vue. Si à cela on ajoute l'abandon de la desserte de Quimper c'est toute la Bretagne Sud qui est délaissée par le transport aérien. Certains écolos de salon s'en réjouiront, mais cette situation constitue bel et bien un abandon de territoire à l'heure où la désertification des régions se pose de manière cruciale. Avec la SNCF, dans cette région, Paris reste à plus de 3 heures, même s'il est vrai que des progrès ont été faits et si toutefois on écarte la desserte des transversales (vers le reste de la province) qui demeure, pour cette clientèle, une vraie galère. Pour la plupart des usagers bretons, prendre l'avion c'est aller à Brest, Rennes ou Nantes, ce qui met ces aéroports pour beaucoup d'entre eux à plus d'une heure de route, quand ce n'est pas 2 heures.

Air France, dans sa nouvelle culture ultralibérale et anglo-saxonne a décidé de faire du ménage dans son réseau intérieur en surfant sur une vague écolo-bobo et en profitant de la crise sanitaire pour imposer au trafic domestique le modèle low-cost, avec à la clé les emplois supprimés dans les escales de province et à Orly. Ajoutons l'abandon de HOP à son triste sort qui constitue, là encore, de la part de la direction d'AF, un mauvais coup contre une ville de Bretagne, Morlaix, en fermant le site historique de la compagnie.

En cela, la direction de la compagnie s'inscrit totalement dans la logique libérale du pouvoir actuel qui demeure dogmatiquement attaché à la structuration des transports par la seule loi du marché. Car l'abandon ciblé du réseau domestique correspond à une stratégie qui était déjà dans les tuyaux, bien avant la crise sanitaire, cette dernière n'ayant été qu'un prétexte.

La suite s'écrira avec les compagnies low-cost, françaises peut-être, mais surtout avec les anglo-saxonnes qui elles sont, le plus souvent, libérées des obligations fiscales.

Sans jouer les anciens combattants, il fut des modèles qui sans être parfaits avaient une autre consistance. 23 ans après sa fusion-disparition, la compagnie Air Inter rappelle à tous ses anciens que globalement elle répondait aux besoins du pays et des utilisateurs. Les missions « d'aménagement du territoire » et la notion de péréquation tarifaire (les lignes bénéficiaires finançant les déficitaires) avaient encore un sens, même s'il fallait les défendre pied à pied. Alors un quart de siècle après, on peut légitimement se poser la question : « tout ça, pour ça ? »

En introduisant une fausse concurrence, telles que les AOM, Air Liberté et consorts, on a préparé de longue date le terrain pour le secteur low-cost, avec tout ce que cela comporte en termes de restrictions sociales, de chantage aux subventions et d'exploitation aléatoire des dessertes.

Quant à tous ceux qui veulent vraiment s'inscrire dans une démarche écologique qu'ils commencent à se pencher sur le transport des marchandises dans notre pays, il n'y a pas « photo » sur les gains potentiels en matière de bilan carbone et sans oublier le bilan social.

Willy TYTECA, section Bretagne

Dominique Cornil
Ma vie professionnelle

Dominique Cornil en route vers l'Italie en 1971

J'ai passé mes permis à l'armée en 71, à l'époque nous pouvions faire valider les permis dans le civil. Je suis rentré au transport Demaison à Orléans et j'ai vite appris au contact des anciens, les ficelles de la profession, par informatique embarquée, une entraide entre chauffeurs et une solidarité qui, hélas, a disparu avec les nouvelles méthodes de management.
Voulant voir du pays, je suis rentré dans une petite société qui était en constante augmentation d'effectif. Là, j'ai commencé à faire de l'international en Europe ce qui m'a permis d'avoir des échanges sur les différents modes de vie (une bonne école). Puis au moyen orient ou nous avions l'impression de vivre dans une autre époque je n'étais plus routier mais baroudeur.
Année 91 : J'ai fait des transports humanitaires en Ex-Yougoslavie pour une association de Coucy-le-Château dans l'Aisne. Le cent pour cent collecté était redistribué par nos soins. Moi, qui d'une génération n'ayant pas connu la guerre, que dans les manuelles d'histoire, j'ai pu voir, comprendre et échanger sur les conséquences pour la population. Des souvenirs gravés à jamais dans ma mémoire.
En Europe de l'Est (Pologne, Roumanie, Bulgarie, Hongrie et la Russie) lorsque l'on discutait avec les habitants on pouvait croire, au contraire des idées reçues qu'ils vivaient en paix tant sur le plan social que politique. J'ai fait partie des baroudeurs de la route.

Mon activité syndicale

En 91, l'entreprise qui m'exploitait prenait de l'ampleur sur les effectifs. J'ai vite compris que le paternalisme n'était pas la règle du dialogue social. J'ai pris contact avec la CGT cheminot de Tergnier (Aisne) qui m'ont expliqué le rôle d'un syndicat et partagé les valeurs de la CGT. J'ai donc construit une section syndicale et monter un rapport de force face à une direction qui ne voyait que les chiffres au détriment du dialogue social.
Après les formations niveau 1 et 2 je suis rentré au bureau de l'UL et par la suite à la CE de l'UD. L'entreprise a été vendue au groupe GIRAUD, c'était la création des groupes de transport et logistique.
Pour avoir des revendications communes, j'ai œuvré a développé la CGT Transport dans le département et dans le groupe GIRAUD qui est dans le peloton de tête en termes de déstructuration en rachetant des petites sociétés. La CGT première organisation dans le groupe, nous a permis de mettre des IRP en place. Nous avions à faire à des technocrates qui ne pensaient qu'à leur évolution de carrière sans aucune connaissance des contraintes du métier.
En 96, un ras-le-bol de la profession nous amène à bloquer la France, un conflit qui durera huit jours. Nous avions bloqué à nous seul, la CGT, le rond-point de Soissons avec 350 camions. À ce jour les acquis que nous avions obtenus par la lutte, ont fondu comme neige au soleil. La division syndicale n'a pas aidé.
En 97, je suis rentré à la CE de la FD ensuite au bureau fédéral où j'ai eu en charge la responsabilité du TRM. Travail au combien prenant pour défendre les valeurs et revendications de la CGT dans un semblant d'unité. J'en garde de bon souvenir notamment pour régulariser les camarades des sociétés de transport qui, vu leur situation de sans-papiers se faisait plus qu'exploiter. Le temps que j'ai passé à la FD m'a permis de former : stage DLAG, politique des transports et bien d'autres.
Pour anecdotes quand j'allais en Pologne ou en Russie nous passions des journées à attendre en douane ce qui m'a permis d'apprendre le code du travail et la convention collective presque par cœur.
Après trois mandats à la FD j'ai fait valoir mes droits à la retraite, bien mérité, avec 49 ans de travail ayant quitté l'école à 13 ans et demi.
Pour me rapprocher de mes enfants et petits-enfants j'ai élu domicile dans le Cher à côté de Bourges où je continue a milité au bureau de l'UD et chez les retraités à là CE de l'URFT.
Le syndicalisme c'est comme la vie plus on avance plus on reste motivé.

Collectif de réflexions et de propositions
sur le Transport Aérien

Dans un contexte de crise économique et de crise sanitaire, la direction d'Air France met en œuvre un nouveau plan social.
Depuis le début du processus de privatisation la recherche de la rentabilité orientée vers la valorisation du capital en direction des actionnaires a pris le pas sur le service public.
Ce "plan social" est construit dans la droite ligne des précédents qui ont vu le périmètre de la compagnie se rétrécir depuis la privatisation : abandon d'activité, externalisation, sous-traitance, synergie avec KLM !
Ainsi ce sont 18 000 emplois détruits avec l'abandon des lignes et des activités les "moins rentables" aux compagnies low-cost. La concurrence en profite pour prendre la place que le groupe Air France abandonne.
Le dogme de la concurrence rail /aérien a aussi contribué à l'abandon de lignes importantes pour la desserte du territoire.
Rajoutant à la crise déjà présente, les mesures prises pour des raisons de COVID19 ont mis le transport aérien en très grande difficulté. Le gouvernement en accord avec la direction d'Air France a mis en place un plan d'aide conditionné par de nouveaux abandons de lignes. Ces mesures sont supposées être des mesures écologiques mais nous savons qu'il en va bien autrement. N'ayant aucun compte à rendre sur l'utilisation des crédits ouverts par l'État Monsieur Ben Smith en est bien satisfait car cela va dans le sens de son plan : vers la rentabilité du capital en direction des seuls actionnaires ! Au lieu de favoriser le développement cela va accélérer le désengagement au profit des low-cost sur le territoire national.

Pour nous c'est inacceptable et une riposte doit être construite collectivement !

Nous avons proposé avec des militants CGT actifs d'Air France et sous la houlette de l'Union Fédérale des Retraités des Transports CGT de construire un collectif de réflexion et de proposition.
L'objectif est de créer un large rapport de force comme dans la lutte contre la privatisation d'ADP. Cette bataille de conviction rassemble un large panel syndical et politique, mobilise des élus et militants syndicaux et politiques, des citoyens et des salariés pour demander un référendum sur le projet de privatisation d'ADP. La mobilisation a recueilli plus d'un million de signatures et aujourd'hui le projet est en panne.
Avec ce collectif sur le transport aérien nous avons pour objectif de porter un large débat dans le respect des organisations, sans prééminence des unes sur les autres.
Nous avons tenu à ce jour treize réunions.
Chaque participant peut exposer ses idées.

À ce stade, nous proposons d'intervenir sur six axes :

1. L'urgence de la situation.
2. Un projet pour Air France.
3. L'intermodalité des transports
4. Le lien TA/industrie aéronautique.
5. Sensibilisation des politiques.
6. Des propositions à débattre.

Le collectif a produit un document mis en débat consultable sur :
http://www.retraites-cgt-af.fr/29.html

Sont en cours d'élaboration :
Une adresse aux députés une lettre de prise de contact avec d'autres organisations de la CGT va être finalisée.
Notre priorité c'est la défense des salariés actifs et retraités.
Nous mettons aussi au centre de nos préoccupations le développement d'un Transport Aérien moins énergivore et répondant aux besoins des territoires.
Cette réflexion passe par la nécessité de développer un large échange entre les militants, les syndiqués et les salariés.

Francis Martin
Membre du Secrétariat de l'USRAF CGT

1981 ! nouvelles avancées possibles

mais horizon incertain

En novembre 1980 le Syndicat Général du Personnel d'Air France tient congrès du 26 au 28. Paul Brazey a invité notre syndicat. Une page se tourne, c'est Alain Dubourg qui sera élu secrétaire général, Paul Brazey le dirigeait depuis 1968.

Le 19 janvier 1981 ont lieu les obsèques de Maurice Marty. Il avait été licencié d'Air France. Il est un des tous premiers mécaniciens avions Air Inter. Un militant de qualité. Le 10 mars le syndicat manifeste pour la retraite à 60 ans.

1981, Mitterrand président de la République :

Le lendemain de l'élection de François Mitterrand, nous avons rendez-vous à la cafétéria. Nous nous embrassons Madeleine et moi et sans doute dans mon élan je la fais tournoyer. Le président Vergnaud se pointe, et comme le décrit Willy *« il a tombé la cravate, porte un petit blouson ; il s'est déguisé, des fois que les chars des Soviets arriveraient ! Sa première question c'est de nous demander si nous y étions »*. À la Bastille, évidemment ! Gérard Hébert nous sert le champagne. Vergnaud, PDG, me dit, métamorphosé : *« mes bureaux, mes tiroirs vous sont ouverts maintenant »* !

Continuons par une séquence un tantinet récréative. Quelques jours plus tard je me trouve au local syndical. Le téléphone sonne. C'est Poirier, directeur général, qui appelle ; le Président de la République doit aller au Panthéon : *« il ne conviendrait pas qu'il n'y ait que la CGT Air France… »* Air Inter ne veut en aucun cas passer inaperçue dans le nouveau paysage politique, un syndicat CGT à Air Inter, il faut que ça se voie !

Petit Détour par UTA

En été à Roissy les mécaniciens avions jugent la situation opportune pour la mobilisation. Sans doute au Bourget les secteurs travaillant en 2X8 se sont mobilisés ainsi que ceux de l'escale de CDG1. Deux ou trois semaines de débrayages conduisent la direction à la table des négociations.

Une conquête plutôt rare : Vacances et Congés maladie payés en horaires décalés, c'est-à-dire en partie avec doublement du taux horaire.

Tous les travailleurs en horaires postés vont percevoir entre 500 et 1 000 francs pour les congés.

Retour à Air Inter.

En octobre Le Gourrierec, CFDT, organise des marches vers l'aérogare Ouest et des travailleurs se groupent jusqu'auprès des avions autour de Papa 20, C'est minoritaire et je ne me souviens pas que notre syndicat ait organisé la moindre heure d'information pour consulter. Tant à Air France que chez les cheminots de Villeneuve-Saint-Georges l'action s'est déployée. Y a-t-il eu intervention de la police à Orly ? Or pendant que nous sommes à Damas les initiatives revendicatives ont un peu monté, si bien que Sylvie a renoncé à venir à Damas. Elle convoque Willy et Michel Barrier, (ils sont militants du Parti Communiste) un samedi matin à la Fédération rue Lafayette. L'histoire ne dit pas si on leur a offert à boire ou tiré les oreilles !

À Nice en octobre 1981 Liliane Doréfice est enfin en CDI et elle est passée à plein temps. Liliane a travaillé à Lyon à la Chambre de Commerce, puis a été recrutée à Air Inter au Passage où elle est restée 2 mois. Ayant déménagé dans les Alpes Maritimes elle commence une saison à Air Inter en avril 1979 puis obtient un contrat TGV d'un an en 1980 qui est ensuite prolongé d'un an.

C'est probablement à la fin de l'année qu'ont eu lieu les élections au comité d'entreprise. Bernard Montagne en sera le secrétaire pendant plusieurs mandats. Evelyne Lebrun sera elle aussi au bureau, Lionel Minosio va être président de commission des activités sociales.

Une autre embauche aura une grande importance pour l'intéressé bien sûr mais aussi pour le syndicat, c'est celle de Frédéric Alliaume. Il est recruté en période d'essai pour un mois le 21 décembre et confirmé dans son emploi un mois plus tard à l'Assistance Piste. L'année 1981 aura été fort heureusement fatale aux contrats TGV ; on fait retour à l'accord d'entreprise.

En ce qui me concerne, un changement d'itinéraire s'annonce.

En ce mois de juin 1981 je viens d'avoir 45 ans. Le 1er juillet j'ai rendez-vous avec Sylvie à la fédération. Elle m'apprend que la confédération va s'équiper d'un organisme de réflexion économique suite aux élections. C'est Jean Brun qui en aura la responsabilité. En conséquence il sera moins disponible pour la fédération et Sylvie va être élue secrétaire-adjointe, ce qui appelle un nouveau responsable de branche pour l'aviation.

La fédération me sollicite pour cette responsabilité. J'ai donné mon accord 10 jours plus tard. J'ai été élu au bureau fédéral le 11 septembre lors d'une séance du Comité National Fédéral, CNF. Il y a eu une réunion de bureau au syndicat Air Inter au cours de laquelle la question a été abordée.

J'ai travaillé professionnellement jusqu'au 16 octobre. Après cette date je suis en congés payés et le 28 octobre je suis en partance pour Damas au congrès de l'UIS Transports, (Union Internationale des Syndicats), avec son président Jean Brun, Paul Brazey (Jean Brun m'a dit que j'allais remplacer Paul président de la commission), Gilbert Stoquert, la délégation des cheminots, etc.

PDG et directeur général prennent la poudre d'escampette ! Lapautre a pris les devants : le 1er avril 1981 il s'est vu élire PDG d'UTA : le privé reconnaît les siens ! Le 24 juin le Président Vergnaud quitte son poste pour 'raisons personnelles'. C'est Marceau-Long qui lui succède à ce poste.

Avancées importantes, ombres inquiétantes

Mauroy 1er ministre et Charles Fiterman ministre des transports, 1982-84

Durant cette période je suis responsable de la branche Transport aérien, tant au niveau national qu'international pour l'UIST. Ce dont m'avait parlé Jean Brun en 1981 s'est concrétisé plus tard. En septembre 1982 j'ai eu à remplacer Paul Brazey au pied levé du fait de l'état de santé de son épouse. A Berlin les responsables dont le secrétaire était allemand (RDA) m'avait dit on ne peut plus clairement 'qu'ils voulaient un président de branche de la CGT'.

Plusieurs conquêtes importantes sont à signaler parmi lesquelles : la durée du travail abaissée à 38 heures, l'élection d'administrateurs salariés, la restitution du droit de grève aux personnels de la Navigation aérienne. Par ailleurs, une étape supplémentaire est franchie dans la division syndicale avec une scission au sein de la CFDT. La création du SNPIT (Syndicat National du Personnel Air Inter) se traduira par le gain d'une influence décisive ; durant 10 années ce sera la 1er syndicat représentant le personnel au sol. Lors de la fusion en 1997 il sera affilié au Syndicat SUD à Air France.

L'ordonnance de janvier 1982 comporte une réduction hebdomadaire de la durée du travail qui passe à 39 heures. Un accord sur le droit à la retraite à 60 ans est signé le 4 février 1982. Sur ces points précis les salariés d'Air Inter vivront les mêmes avancées que tous les autres travailleurs.

La loi d'orientation sur les transports intérieurs est publiée le 30 décembre 1982.

Loi sur la démocratisation des Conseils d'administration du 26 juillet 1983. La compagnie Air Inter est sur la liste des entreprises publiques qui, à partir de 1984, auront des administrateurs salariés élus. 2 navigants seront élus, un cadre Le Gall, et s'agissant des non-cadres, pour la CGT Lionel Minosio, pour la CFDT Jean-Claude Tarrieux. Pour le SNPIT Charles Marion, j'y reviendrai plus loin.

La durée du travail : en 1983 une réduction de la durée du travail est décidée par un passage à 38 heures hebdomadaires, ce qui se traduira par une augmentation des effectifs de 590 emplois. Notons qu'à Air France les effectifs vont progresser de 926 emploie en 1982 et de 59 en 1983 (Regards sur 50 années de syndicalisme dans la Fédération des Transports, page 339).

La création du SNPIT en 1984 est suivie par celle des syndicats SUD de la Poste et de la Santé vers 1987-88.

(je me rapporte aux données que m'a fournies Charles Marion en mai 2020).

1ère phase : 1981. Guy Barbin, CFDT, a été désigné pour des tâches fédérales. Je me souviens qu'il a demandé ultérieurement le gel d'article de la convention collective pendant quelque 3 ans ; nous avons été seuls à voter contre. Des tensions internes à l'intérieur de la CFDT perdurent.

2e phase : 1984, la séparation entre CFDT et SNPIT se dessine : En début d'année des élections ont eu lieu, DP, CE. En DP une seconde liste CFDT est déposée au 2e tour. Le tribunal de Longjumeau valide cette seconde liste. C'est sans doute ce qui a conduit la fédération CFDT à retirer les mandats de délégués syndicaux à Julie Corbeau et Robert Le Gourrierec.

En janvier 1984 Pierre Schmidt a été désigné représentant syndical au CE, ce qui en faisait 2 pour la même organisation. Le président a suspendu la séance. Le CE aurait été bloqué pendant une quinzaine de jours.

Le SNPIT fait un tabac lors des élections au CA. Ces 1res élections ont dû avoir lieu à la fin mai 1984. La CFDT, appelons-la 'surnuméraire', a présenté une liste sur la base d'un article de loi ouvrant la possibilité aux listes 'politiques' qui auraient obtenu 10 % des voix de se présenter au conseil d'administration. C'est ainsi qu'une liste SNPIT a été déposée. Charles Marion a été élu ; il estime qu'elle a obtenu 34 % des voix. Je me demande si ce n'est pas davantage. Si chaque catégorie devait avoir un ou plusieurs élus de façon définie, (les non-cadres du sol 3 par exemple) il me semble qu'un PNC pouvait donner son suffrage à un candidat SNPIT ; c'est sans doute ce qui s'est passé, ce serait à vérifier.

Le transport aérien français, rapport au ministre des transports, Paul Funel et Jacques Villiers, décembre 1982.

C'est Charles Fiterman qui a demandé cette étude. On trouvera dans cet ouvrage, qui aborde nombre de points importants, des conceptions intéressantes dans la situation que nous vivons aujourd'hui. Elle traite de toutes les compagnies et des aéroports. Une quarantaine de pages sont consacrées à Air Inter avec 7 annexes.

Commençons par lister les points principaux : Réseau, flux de péréquation, situation de monopole ; avec quelles visées Air France et la SNCF ont participé au capital ? tarifs, aménagement du territoire, qualité de service, capacité d'innovation, amortissement des avions, coûts des navigants 'très supérieurs à ceux des compagnies US' ceux de l'entretien 'particulièrement élevés', efficacité et productivité comparées à celles des cies US, évolution des typologies des passagers, coopérations entre Air Inter et Air France (vols protocoles, assistance en escale, activité charters, informatique, accord de représentations)..., avec les cies régionales.

Perspectives : la question d'une fusion avec Air France est posée sans qu'aucun argument majeur ne permette de l'envisager.

Jacques Pavaux écrira lui aussi un ouvrage de plus de 400 pages publié chez Economica en 1984. Il traite principalement de la déréglementation américaine qu'il critique de façon très bien argumentée. J'espère que ces deux livres sont connus à la Fédération des Transports ; ce sont des ouvrages de référence.

Cette phase est alors terminée. Les événements ou changements de situation qui vont se produire alors concernent : 2 conflits majeurs, Entretien en 1985 et 1989, Composition des équipages de l'Airbus 320 en 1986, modification de la situation syndicale avec l'importance que prendra le SNPIT.

Une nouvelle convention entre Air Inter et l'État sera signée, et ce sera les tout débuts de la déréglementation dans l'aérien français avec les lignes ouvertes par Douffiagues à la concurrence durant le gouvernement Chirac.

Claude DEPOIL.

Commission Exécutive de l'Union Confédérale des Retraités

17 décembre 2020

Voici quelques informations concernant la réunion de la CE de l'UCR qui s'est tenue avec 33 participant-e-s.

1) Actualité :

L'UCR met l'accent sur la question du pouvoir d'achat avec la revalorisation des pensions et la fiscalité à venir. Un tract sera prêt dès les premiers jours de janvier.

Il faut donner une nouvelle impulsion à la pétition sur les 100 euros vers les 300 euros. Nécessité d'être plus à l'écoute des retraité-e-s et de prendre en compte la précarité.

Situation contrastée sur la mobilisation des militants.

Difficultés à faire rentrer les FNI et les cotisations et à mettre en œuvre nos décisions.

Soyons offensifs sur les luttes et la défense des revendications en lien avec les actifs.

2) Comité Général de mars 2021 :

Le Bureau a proposé :

De maintenir un Comité Général Extraordinaire avec à l'ordre du jour :

1) Un vote sur le document d'orientation après examen des amendements qui seront traité par la commission et envoyés à toutes les UFR et les USR afin qu'elles mandatent leurs représentant-e-s pour les votes.

2) Un vote pour élire une nouvelle direction.

D'élire un Secrétaire Général et de pourvoir au remplacement de Pascale Terrat à la direction de « Vie Nouvelle ».

Lors du débat, plusieurs camarades ont émis des réserves sur la tenue de ce Comité Général en substitution au Congrès.

Nous sommes intervenus pour exprimer nos points d'accords et de désaccords sur ces propositions, demander une information sur les réactions des USR et des UFR et nous avons fait des propositions.

À l'issue du débat, Marc Bastide a fait la proposition que le Comité Général débatte de l'opportunité de la convocation d'un congrès lorsque la situation le permettra. Il a répondu à une de nos questions : seulement 6 USR et 3 UFR sont intervenues contre le déroulement de ce Comité Général.

Décisions de la CE :

1) Convocation d'un Comité Général Extraordinaire du 16 au 18 mars (si la situation le permet) avec l'examen des amendements, le vote du document d'orientation et l'élection d'une nouvelle direction. Examen de la convocation d'un Congrès lorsque cela sera possible.

Vote largement majoritaire Pour – 1 contre – 4 abstentions (Nous nous sommes abstenus*)

* Nous sommes pour la tenue du Comité Général en mars. Une ouverture a été faite pour qu'il débatte de la tenue d'un Congrès et l'envoi de tous les documents avec les amendements à toutes les structures avant le comité général.

2) Élection du Secrétaire Général.

Vote : Le camarade Marc Bastide est élu à l'unanimité moins une voix contre (un camarade de la Haute-Garonne).

3) Validation des comptes 2019 :

Après les différentes présentations et le débat, la CE a validé les comptes 2019.

Votes unanimes pour la validation des comptes et l'affectation des résultats.

Philippe Bonnefous et Martine Brun
Membres de la CE de l'UCR

Projet Hercule

Les 26 novembre et 10 décembre, les travailleur.ses des industries électriques et gazières se sont fortement mobilisés contre le projet Hercule et la casse du service public. Le 10 décembre, on enregistrait 40 % de grévistes.

Larges mobilisations contre le projet Hercule

Les travailleur.ses du secteur de l'énergie se sont largement mobilisées les 26 novembre et 10 décembre contre le projet de réorganisation du groupe, dit « Hercule », qui pourrait aboutir à le diviser en trois entités :

- une entreprise publique (EDF bleu) pour les centrales nucléaires,
- une autre (vert) cotée en Bourse pour la distribution d'électricité et les énergies renouvelables et une troisième (azur) en charge des barrages hydroélectriques dont les concessions seraient remises en concurrence selon la volonté de Bruxelles.

L'ouverture du capital d'EDF « Vert », qui concentre les activités les plus rentables, conduira à une privatisation des profits et à une nationalisation des pertes.

"Cette réforme ne sert à rien sinon à remplir les poches des financiers", dénonce Thierry Raymond, délégué syndical central de la CGT EDF. "Isoler ainsi dans une filiale, le nucléaire deviendrait un mouroir. Les salariés ne pourraient pas être reclassés", continue Thierry Raymond, délégué syndical central de la CGT EDF.

Les emplois du secteur sont fortement menacés

Avec la filialisation, les fermetures de site et l'ouverture du capital prévus par ce projet Hercule, les emplois du secteur sont fortement menacés.

Mi-novembre, les fédérations syndicales ont interpellé par écrit, députés et sénateurs afin de les alerter sur les risques que ce projet de désintégration d'EDF fait peser sur ses missions d'opérateur public, celles d'un service public permettant l'accès à l'électricité.

L'électricité est un bien essentiel, qui devrait être vendu comme tel, c'est-à-dire avec un taux de TVA à 5,5 %, ce qui permettrait de sortir les millions de personnes (6,8 millions en 2020 selon les chiffres de l'Observatoire national de la précarité énergétique) touchés par la précarité énergétique.

"Il faut remettre en place un système d'Epic (établissement public à caractère industriel et commercial) et redonner la main aux travailleur.ses, aux citoyen.nes et aux élu.es", expose Thierry Raymond.

La FNME CGT a développé un Programme Progressiste de l'Énergie afin de répondre aux besoins des usagers, de la Nation et assurer une transition énergétique ambitieuse à la hauteur des enjeux posés par la crise climatique.

Vous souhaitez avoir plus d'informations sur nos activités, sur nos sections ou, tout naturellement, vous syndiquer. Merci de remplir cet emplacement et de nous le retourner à : usrairfrancecgt@gmail.com

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

Tél. : .....

Expression commune des 6 administrateurs salariés au conseil d'administration EDF du 16 décembre

Nous sommes à la veille d'une 3ème journée de grève des agents d'EDF après celles du 26 novembre et du 10 décembre qui s'opposent au projet de transformation hors sol de notre entreprise. Nous avons interpellé les élus de la République. Leur étonnement est grand face au décalage entre l'engagement de service public sur le terrain et la stratégie en sous-main de privatisation à petit feu, qui risque de faire échouer la transition énergétique. Pour les plus au fait -depuis LR jusqu'au PCF-, nous avons leur soutien, y compris sur les lieux de manifestation.

En tant qu'administrateurs salariés, nous devons porter dans cette enceinte les inquiétudes des salariés qui sont, par leur travail, finalement et depuis ¾ de siècle, les premiers investisseurs. Ces salariés, qui œuvrent chaque jour à la réussite de notre entreprise, ont droit au débat et aux informations sur le devenir d'EDF car ce sont bien les premiers concernés.

Le Conseil d'Administration et l'Etat, qui y exerce un rôle si particulier, doivent prendre en considération leur voix et leur avis. Actuellement, les exercices de communication descendante, les lettres uniquement adressées dans un premier temps à leurs managers, sont vécus comme autant de frustration qui risquent de se retourner contre cette hiérarchie, dont la tâche n'est pas facilitée sur le long terme.

Le budget n'est pas l'occasion d'évoquer l'avenir de l'entreprise en continuant de choisir le repli, de nouveaux gains de productivité dans l'attente d'un avenir reformaté Hercule supposé prospère. Il fait l'impasse sur les raisons qui ont amené à cette situation et les erreurs stratégiques de l'entreprise portées par l'Etat actionnaire. Il nous ramène aux débats que nous avons eus en 2005 lors de la mise en Bourse d'EDF qui, elle aussi, était supposée nous amener à un avenir radieux. Ce n'est clairement pas le cas.

En conséquence, les administrateurs salariés rejettent unanimement le projet de budget 2021 et le Plan Moyen Terme 2021-2023 d'EDF présenté ce jour au Conseil d'Administration d'EDF, qui se caractérisent par des gains de productivité qui s'accroissent alors que la reprise des versements des dividendes en cash est prévue dès 2022.

Les Administrateurs salariés le disent haut et fort : oui, la situation d'EDF est difficile mais non, la solution ne passe pas fatalement par le projet Hercule, qui est un démantèlement programmé d'EDF malgré toutes les communications garantissant un caractère intégré pérenne.

Alors que des promesses avaient été faites au plus haut sommet de l'Etat en début de crise sanitaire pour une aspiration à de véritables services publics et une résilience industrielle, il semble que le monde de demain ressemble à s'y méprendre au monde d'hier.

Tous les administrateurs salariés seront aux cotés des salariés demain pour s'opposer au projet de démantèlement et de privatisation d'EDF. Conscients de leur responsabilité, ils participeront aux votes des délibérations de ce jour mais s'abstiendront de tout commentaire sur les points 2 et 3 de l'ordre du jour.

La première prérogative d'un CA étant d'arrêter la stratégie en instruisant plusieurs options stratégiques, nous demandons que ce soit le cas. Nous ne pouvons accepter de n'avoir qu'une seule solution préformatée en toute opacité.

Nous devons travailler à des alternatives et c'est précisément ce qu'on attend d'un Conseil d'Administration qui jouerait pleinement son rôle. Dans cette période cruciale pour notre entreprise, chaque administrateur a une responsabilité particulière. Pour notre part, nous entendons l'assumer pleinement.

Nous regrettons profondément que la présence d'administrateurs salariés au sein du CA d'EDF soit encore en 2020 considérée par certains comme incompatible avec les prérogatives normales d'un CA, à savoir instruire les options stratégiques en son sein, à iso-niveau de confiance, d'information, de responsabilité de tous ses membres. **Notre présence ici n'est pas une indulgence accordée aux salariés, c'est la loi. Nous en demandons l'application.**

USRAF-CGT

Bonjour à tous, vous êtes adhérents à l'USRAF-CGT, et en tant que trésorier général, je me dois de vous informer de notre fonctionnement.

Un petit bilan à ce jour sur l'orga, nous avons 8 sections (Paris ; B-Nord ; B-Sud ; S-Est ; S-Ouest ; Bretagne ; Lyon ; Nice).

Vous pouvez voir sur ce tableau le Nbre d'adhérents par section, et le total à ce jour de 337 dont 328 FNI.

SEC	PAC	CHQ	TOTAL ADH
S-O	67	31	98
B-S	67	22	89
PAR	13	1	14
B-N	49	5	54
S-E	53	3	56
LYON	6	0	6
BRE	11	3	14
NICE	6	0	6
TOTAL	272	65	337

Pour les cotisations, nous avons prévu pour 2021 une augmentation de 0.5 % pourquoi ?
Vos cotisations servent à régler : Vie Nouvelle ; le COGETISE-CGT ; l'approvisionnement des sections ; notre journal ; et le fonctionnement général de l'USRAF. Certaines de ces rubriques augmentent tous les ans, aussi les +0.5 % sur 2020 nous permettent de maintenir notre fonctionnement en l'état.
Voici aussi, un point sur nos finances.
Nous avons à ce jour une recette de 49 500 € venant de vos cotisations.
Les dépenses globales s'élèvent à 36 700 €.
Avec le COVID nos dépenses sont en baisse, liée essentiellement aux frais de transport (les réunions diverses se faisant en visio), ce qui nous à permis de provisionner 10 000 € pour notre futur congrès.
À ce jour nous avons un résultat positif de + 2 800 €.
Bien à vous,

Guy BOURDEL,
Trésorier Général USRAF-CGT

Alexia Barrier,

fille de notre camarade Michel Barrier, retraité de la Section de Nice de l'USRAF CGT, s'est lancée dans le Vendée Globe

Déjà six semaines en course sur ce Vendée Globe pour Alexia. Cela nécessite quelques chiffres de rappel pour mieux mesurer la grandeur de l'aventure.
Au 42e jour de mer en solitaire elle continue sa route après être passée au nord des Kerguelen dans l'océan indien.
38 % du périple effectué ou près de 11 000 miles nautiques effectués (20 000 km) et 15 000 MN restant à faire (27 800 km).
Son prochain objectif est de franchir après le cap de Bonne Espérance, le second cap mythique des mers du Sud, celui du cap Leuwen (pointe sud ouest de l'Australie) en cadeau de Noël.
En attendant cette semaine passée a été en courant alternatif en termes de météo avec une suite de dépressions et quelques courtes accalmies.
Alexia a su les dompter sereinement avec la complicité de son valeureux « pingouin » de 22 ans.
Comme tous les autres concurrents il ne serait pas honnête de dire qu'elle ne rencontre aucun problème technique, mais ils ne sont pas d'une importance qui remettrait en cause son épopée.
D'ailleurs elle va profiter d'un vent plus calme dans quelques heures pour sortir la caisse à outils et dépanner ce qui doit l'être après une bonne sieste méritée.
Rendez-vous à Noël.

Vous pouvez suivre la course sur :
https://www.vendeeglobe.org/fr/cartographie
Le 19 décembre 14 h UTC la fille de notre camarade Michel BARRIER de Nice est en 25e position et elle poursuit son petit bonhomme de chemin au-delà des 40es rugissants (42°49 sud). Un dicton marin commente : « sous 40 degrés, il n'y a plus de loi, mais sous 50 degrés, il n'y a plus Dieu. ».
Tous nos encouragements à elle et à sa famille.
Vidéo de bord :
https://www.facebook.com/AlexiaBarrierOfficial/videos/1031530874021179/

ÉLECTION DES DÉLÉGUÉS
à L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA MNPAF

Ces élections se déroulent jusqu'au 6 janvier 2021 inclus.

À ce jour - 19 décembre 2020 - un peu plus de 12 % des adhérents de la MNPAF ont voté.

C'est trop peu !

Pour participer au vote :

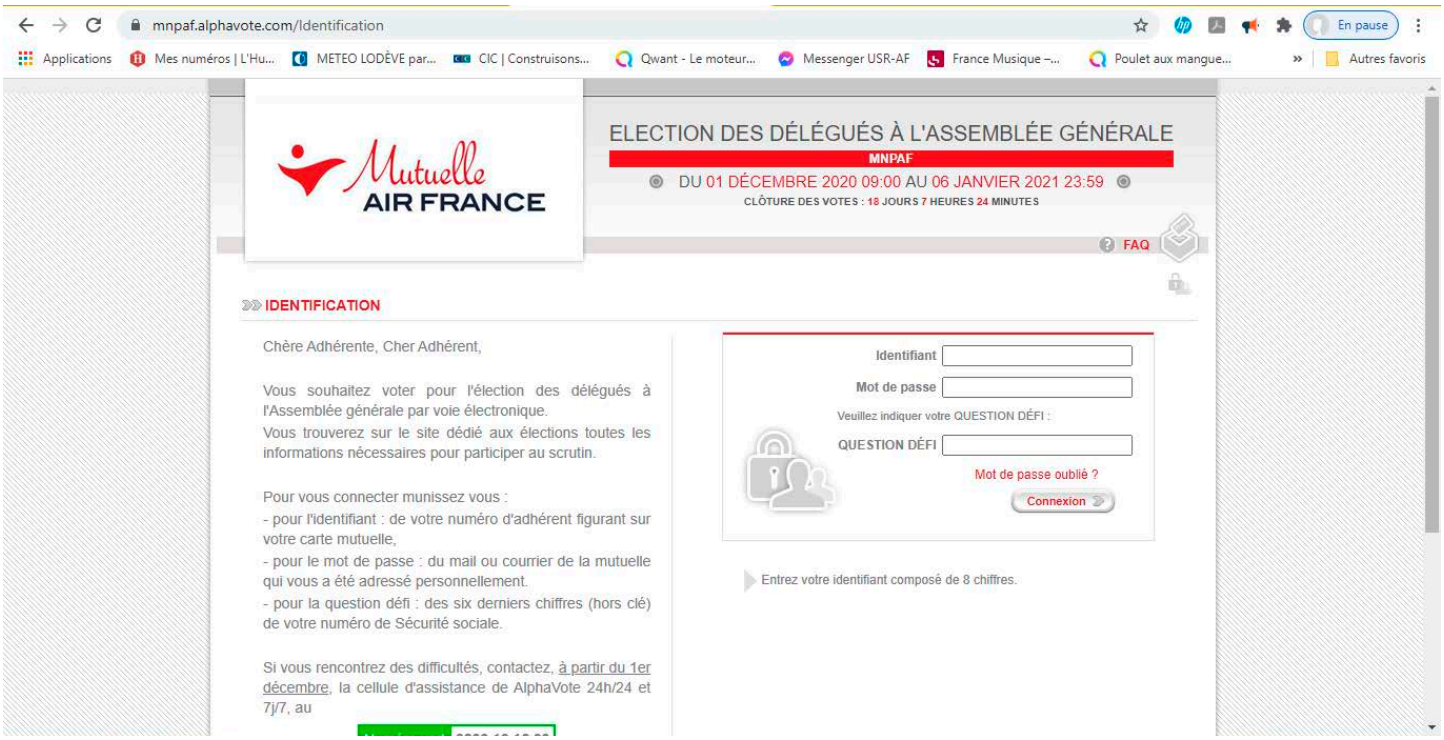
Si vous recevez habituellement, par mail, du courrier de la MNPAF vous êtes réputé voter par l'Internet. Si vous aviez voulu voter par correspondance il aurait fallu en faire la demande avant fin octobre. Mais pas de panique le vote par l'Internet n'est pas compliqué.

Pour voter par l'Internet vous avez reçu par mail les identifiants pour voter. C'est un mail du 1er décembre intitulé « nepasrepondre@alphavote.com »

• si vous n'avez plus le mail, **appelez l'assistance téléphonique au numéro vert 0800 10 12 30**, vous obtiendrez les nouveaux codes pour voter.

Pour les opérations de vote allez sur le site de vote :
https://mnpaf.alphavote.com
muni de votre carte MNPAF pour avoir votre numéro d'adhérent, du mot de passe reçu par l'Internet, et de votre numéro de sécurité sociale car il vous faudra les six derniers chiffres avant la clé ex : 1 50 02 75 999 111 99

• Vous arrivez sur cet écran entrez identifiant, mot de passe dans leur case et les 6 derniers chiffres du numéro sécu dans la case « QUESTION DEFI ».
• vous pourrez consulter les professions de foi et voter sur l'écran qui s'affiche alors. l'USRAF-CGT soutient la liste le Choix d'une Garantie pour Tous. Avant le nom de la tête de liste vous pouvez cliquer sur « profession de foi ».
• Pour celles et ceux qui n'ont pas d'adresse mail connue de la MNPAF ils ont dû recevoir automatiquement le matériel de vote par correspondance. En cas de problème, appeler le numéro vert 0800 10 12 30.



L'USRAF CGT soutient la liste
« LE CHOIX D'UNE GARANTIE POUR TOUS »

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.