

BIEN VIVRE SA RETRAITE

Une exigence forte pour 2022

ÉDITORIAL

La fin de la pandémie, le début d'une guerre et des élections nationales en France marquent le début de l'année 2022.

Dans ce contexte délétère, les importants besoins des retraités ne doivent pas passer à la trappe.

Au premier plan se pose la défense de la protection sociale dont la pension de retraite est un élément majeur.

En 7 ans les retraités ont perdu un mois de pension avec une nette accélération ces dernières années ce qui est d'autant plus criant que les prix repartent à la hausse.

La santé est depuis longtemps une préoccupation forte avec les difficultés croissantes à se faire soigner sans se ruiner. Encore faut-il trouver un médecin ou une place à l'hôpital public.

Dans ce contexte, la disparition programmée des services publics et l'obligation pour tous de passer par L'Internet aggravent les inégalités et isolent de nombreux retraités dans leurs difficultés.

Se mobiliser pour la hausse des revenus du travail, à savoir à la fois des pensions et des salaires, pour la protection sociale et la sécurité sociale, c'est ce que les retraités ont de mieux à faire et c'est urgent.

C'est le sens de la manifestation nationale et intersyndicale, organisée par pôles régionaux du jeudi 24 mars 2022.

Ce besoin d'action collective doit s'accompagner de la prise en compte d'une réalité : chacune et chacun vit sa retraite différemment.

Pour mieux identifier nos besoins, l'UCR CGT lance une grande consultation nationale disponible auprès des militants CGT ou sur internet :

<https://cgtafpa.fr/wp-content/uploads/2022/02/Consultation-nationale-UCR-CGT-janvier-avril-2022.pdf>

Pour Air France, au mois d'octobre, l'USRAF CGT organise son congrès pour renouveler ses équipes de responsables militants en étroite liaison avec nos camarades actifs qui affrontent une réalité sociale et économique sans précédent dans le Transport Aérien.

Ne restons pas isolés, retrouvons-nous dans l'USRAF CGT pour défendre nos intérêts et syndiquons nos anciens collègues restés sur le bord de la route.

Yvon Touil
Secrétaire Général de l'USRAF CGT

8m a l'exigence c pour les fem r

Actuellement, les écarts de pension entre hommes et femmes reflètent les inégalités sur le marché du travail (emplois, salaires), qui ont été amplifiées par les réformes successives des retraites.

Si la DRESS, Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques, affirme que les écarts de pension entre femmes et hommes se réduisent, l'enquête reconnaît que les différences restent élevées. Alors que l'écart de salaires entre hommes et femmes est de 27 %, les pensions de droit direct des femmes sont inférieures en moyenne de 40 % à celles des hommes : fin 2019, la pension moyenne brute de droits directs est de 1 145 euros

pour une femme contre 1 924 euros pour un homme. Il est vrai que l'écart s'établissait à 50 % en 2004 ! La DRESS explique cet écart par l'inégalité salariale et la durée de cotisation. Pourtant, du fait de carrières discontinues et de temps partiels souvent contraints, les femmes partent plus tardivement à la retraite pour ne pas avoir une pension trop faible (en moyenne à 62 ans et 5 mois contre 61 ans et 9 mois).

La place des femmes dans le monde du travail est inacceptable

Perdurent encore écarts de salaires et plafond de verre, sous-rémunération et dévalorisation des secteurs dans lesquelles les femmes sont sur-représentées, idée qu'il y aurait des métiers où s'exerceraient des « savoir-faire féminins » qui n'auraient pas besoin de beaucoup de formations ce qui légitimerait des salaires peu élevés. Pourtant la pandémie a bien montré le rôle essentiel des caissières, des soignantes (notamment dans le secteur de l'aide à domicile), etc.

Avec les droits dérivés (dispositifs familiaux et pension de réversion) confondus, les femmes perçoivent une pension inférieure de 26 %. Rappelons que la pension de réversion constitue un élément important de résorption des inégalités pour celles qui y ont accès. En 2019, on comptait 4,4 millions de bénéficiaires de pension de réversion dont 89 % sont des femmes et 96 % des 1,1 million de retraités qui n'ont que cette pension pour vivre, sont des femmes.

Effectivement ces droits familiaux et conjugaux ont permis de réduire l'écart entre hommes et femmes...

...même si les réformes intervenues depuis 1993 ont davantage pénalisé les femmes aux carrières plus courtes, aux temps partiels plus nombreux (30 % des femmes contre 8 % des hommes) et que dans la Fonction publique, les droits familiaux ont été radicalement remis en cause avec la suppression de la bonification d'un an par enfant (« rem-

placée » par une durée de 6 mois pour la seule durée d'assurance) pour les enfants nés après 2004. Certaines mesures destinées à adoucir un peu la dureté de ces réformes, comme les dispositifs de départ anticipé pour carrière longue, ont bénéficié davantage aux hommes, tandis que certaines mesures plus favorables aux femmes, comme la meilleure prise en compte du temps partiel (2014) ont des effets cosmétiques.

Mars : le droit à l'égalité des femmes retraitées

Si les luttes et la pandémie ont ajourné la réforme à points, la volonté d'inscrire rapidement une réforme, présentée comme une nécessité, est affirmée.

Retraite à points, recul de l'âge de départ : la situation pour tous mais notamment pour les femmes serait pire.

Contrairement à ce que dit le gouvernement, la réforme à points ne favorise pas les femmes qui verraient leur pension diminuer du fait de la prise en compte de toute la carrière et de la remise en cause des droits existants (droits familiaux et droits conjugaux).

Les incertitudes sur le maintien de la pension de ré-

version sont également inquiétantes. Si les droits actuels sont loin de compenser le manque à gagner des femmes, les dispositifs familiaux et conjugaux sont indispensables pour réduire les inégalités. Les remettre en cause serait lourd de conséquences.

Des propositions :

Fondamentalement, pour éviter de pérenniser l'assignation sociale des femmes aux tâches parentales, il est nécessaire de :

- revaloriser toutes les pensions en fonction de l'évolution du salaire moyen et rattrapage des sommes perdues,
- lutter effectivement contre les discriminations professionnelles,
- lutter contre les inégalités salariales tant dans le secteur privé que dans le secteur public où les femmes perçoivent des primes et indemnités inférieures à celles des hommes en fonction des postes occupés et des évolutions de carrière,

- faire céder le plafond de verre pour assurer l'égalité salariale entre femmes et hommes par une meilleure articulation entre vie personnelle et vie professionnelle, en favorisant la mixité des métiers et en garantissant l'égalité effective dans les parcours professionnels,
- améliorer les dispositifs familiaux et la pension de réversion,
- créer un service public de la petite enfance et ouvrir 500 000 places en crèche et modes de garde adaptés.
- améliorer la gouvernance pour un déploiement efficace de la politique en faveur de l'égalité hommes-femmes.

L'augmentation de l'activité des femmes sur le marché du travail a contribué de façon croissante au financement des régimes de retraite.

Si le taux d'activité des femmes rejoignait celui des hommes (il est actuellement plus bas de dix points), le financement des caisses de retraite en serait

grandement amélioré, tout comme le droit direct à pension des femmes.



Énergie et environnement : les enjeux



La fédération Mines Énergies CGT organise les mobilisations et propose son programme progressiste

La crise sanitaire liée au COVID19 montre que la société capitaliste et libérale est loin d'être en capacité de répondre aux enjeux de société en temps de crises majeures, comme en dehors, avec son lot permanent d'accroissement des inégalités. Seuls les services publics sont en capacité de mener la continuité d'activités afin que la population puisse continuer à vivre, en limitant les risques sanitaires et sociaux.

L'énergie est un besoin de première nécessité qui est au cœur des enjeux de la transition énergétique, la sortie de crise doit donc avoir un double objectif : répondre aux besoins de la population et de la Nation et lutter contre le réchauffement climatique.

Grâce aux mobilisations des électriciens et gaziers, le soutien des autres corporations mais aussi des députés communistes et insoumis, mais pas que, le gouvernement a été contraint de suspendre le projet Hercule de démantèlement d'EDF. On ne peut cependant en rester là quand on voit la flambée des factures d'électricité et de gaz ainsi que des carburants et la dernière injonction gouvernementale ordonnant à EDF de vendre à perte une nouvelle partie de sa production nucléaire à ses concurrents. La réaction des électriciens et gaziers a été immédiate et ils sont actuellement mobilisés dans des actions reconductibles.

Le Programme Progressiste de notre fédération repose sur 4 axes fondamentaux :

- * Une sortie du marché pour un service public avec pour mission centrale la lutte contre le réchauffement climatique.
- * Un tarif unique et basé sur les besoins.
- * Une fiscalité de l'énergie plus juste.
- * Une solidarité renforcée et un droit fondamental d'accès à l'énergie.

D'où l'exigence d'organisation nouvelle, d'outils de coordination et de pratiques démocratiques :

- * Un service public de l'énergie organisé par filières industrielles et composé d'Entreprises Publiques à caractères Industriels et commerciales (EPIC). La base pourrait être un EPIC Électricité, un EPIC Gaz et un Statut de l'énergéticien pour tous les salariés de la filière
- * Une gestion démocratique des EPIC de l'électricité et du gaz incluant des représentants des salariés et des citoyens, du local au national, afin de maîtriser les prises de décisions et ainsi inclure les préoccupations relevant de l'ensemble des territoires.
- * La création d'un service commun aux EPIC de l'énergie pour mener les activités d'efficacité et de performance énergétique dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Quel mix énergétique écologique permettant la réindustrialisation de la France ?

Le réchauffement climatique est incontestable. Il est le résultat des émissions de gaz à effet de serre produites par les énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz...). Pour lutter contre ça il faut aller vers plus d'énergie décarbonée.

Cela implique des politiques volontaristes dans plusieurs domaines : bâtiment, développement des transports en commun et notamment ferroviaire. Dans le domaine de la production de l'électricité, cela implique un mix énergétique basé principalement sur le maintien du nucléaire et le développement des énergies renouvelables (hydraulique, éolien, photovoltaïque). C'est aussi ce que propose le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) dans la grande majorité de ses scénarios. Cependant seuls les barrages hydroélectriques sont pilotables et peuvent produire de l'électricité en abondance.

L'éolien et le photovoltaïque sont liés aux aléas du vent et du soleil. Certes les éoliennes tournent 90 % du temps sur une année mais ne produisent en réalité de l'électricité que 25 % du temps faute de vent suffisant. Il en est de même pour le photovoltaïque avec le soleil. Par conséquent il faut un socle de production suffisant et pilotable pour produire l'électricité dont le pays a besoin, répondre à la nécessaire relance industrielle, cela à tout moment sans risquer de black out ou des coupures sur le réseau. En la matière l'énergie nucléaire sécurisée est incontournable.

La mise en œuvre du projet de réacteur nucléaire français de quatrième génération (ASTRID), plus sûr permettrait de fonctionner avec 90 % des déchets produits par les centrales existantes, ce qui réduirait considérablement la consommation d'uranium. Mais le pouvoir macronien a décidé d'arrêter le programme Astrid. Il est nécessaire de construire des centrales EPR (3^e génération qui ne fonctionne pas avec les déchets) dès à présent.

Il est néanmoins nécessaire de maintenir les centrales thermiques au charbon et au fioul (7,5 % dans le mix énergétique actuel) dont l'avantage est leur souplesse pour assurer la production dans les moments de pointe de consommation. De plus, les recherches dans les techniques de captage du CO₂ et de son enfouissement permettent d'espérer dans un avenir pas si lointain une diminution sensible des émissions de ce gaz à effet de serre dans la production d'électricité.

L'illusion des territoires à énergie positive ou régionalisation de l'énergie. Cela risque de créer des inégalités entre les territoires qui ont des moyens de production et ceux qui en ont moins, voire pas. Ce serait la perte de l'égalité de traitement, de la péréquation tarifaire et de la solidarité nationale. Cela aggraverait les inégalités sociales. Ainsi un maire, grâce à un parc éolien régi par une société d'économie mixte récupère 300 000 € pour refaire l'école ; or ces euros découlent d'une taxe appelée CSPE (Contribution au Service public de l'Électricité). Or un précaire qui touche 160 € d'aide sociale par an, va contribuer à hauteur de 140 € par an à la CSPE.

Il est urgent de soustraire l'électricité et le gaz au marché et au privé. Cela mettrait fin à une concurrence purement artificielle et permettrait d'apporter de véritables garanties tarifaires aux usagers, à l'industrie et aux collectivités locales.

Jean-Pierre Planson,
retraité, militant du syndicat CGT Energie 18





Démarches administratives en ligne :

« Il faut remettre de l'humain ! », demande la Défenseuse des droits

Synthèse d'un entretien d'un quotidien avec la Défenseuse des droits sur la dématérialisation des services publics.

La dématérialisation des services publics continue de porter atteinte à l'accès aux droits des usagers, estime la Défenseuse des droits, Claire Hédon, dans un rapport publié mardi 15 février. Il s'agit d'un « enjeu de cohésion sociale », affirme-t-elle. La dématérialisation est une chance, je ne la remets pas en cause. Le problème est de ne pas mettre en parallèle une alternative, sous forme d'un **maintien d'un accueil physique pour les usagers, notamment pour les dix millions de personnes qui sont en difficulté avec le numérique**, mais aussi, en fait, pour chacun d'entre nous parce qu'il peut arriver à tout le monde de ne pas avoir coché la bonne case... Qui n'a pas eu un problème avec sa carte d'identité, sa carte grise, le permis à points, le fait de faire valoir ses droits à la retraite, etc. ?

Nous avons d'abord été alertés par des personnes qui n'arrivaient pas à faire valoir leurs droits mais nous nous sommes aperçus que cela concerne beaucoup plus de gens.

Deux chiffres permettent d'en prendre la mesure : **une personne sur cinq n'a ni ordinateur, ni tablette à son domicile et un quart des 18-24 ans disent qu'ils ont des difficultés à réaliser des démarches en ligne !**

C'est au service public de s'adapter à l'utilisateur et là, on renverse les choses en demandant à l'utilisateur de s'adapter à la dématérialisation... On lui demande de s'équiper, de se former, de réaliser lui-même des démarches en ligne et de ne pas se tromper, sinon il peut se retrouver dans des situations de non-accès aux droits.

La question que l'on peut, et que l'on doit se poser, c'est :

quel type de service public veut-on ?

C'est au service public de s'adapter à l'utilisateur et là, on renverse les choses en demandant à l'utilisateur de s'adapter à la dématérialisation... On lui demande de s'équiper, de se former, de réaliser lui-même des démarches en ligne et de ne pas se tromper, sinon il peut se retrouver dans des situations de non-accès aux droits. On le ressent très bien dans les permanences de nos délégués : ils se retrouvent face à des gens épuisés et qui éprouvent un sentiment d'injustice. Ils ressentent un éloigne-

ment des services publics. Cela crée de la tension sociale, de la colère et ça fragilise la confiance que l'on peut avoir dans les institutions et, au final, dans l'État.

Il faut s'interroger sur la finalité première : au-delà des économies recherchées, quand on dématérialise les démarches, le but, c'est d'améliorer les services rendus à l'utilisateur et de simplifier les démarches. Mais on ne l'améliorera qu'en maintenant les accueils.

Des cas de rupture de droits

Des personnes qui ont été rayées de Pôle emploi parce qu'elles avaient envoyé leur CV par voie postale et non pas par mail. Une personne qui a été rayée du RSA parce qu'elle n'avait pas fait sa déclaration à temps, alors que l'espace France Services où elle avait l'habitude de se rendre était fermé l'été et que personne n'avait pris la peine de l'en informer... Ou l'exemple de MaPrimeRénov', qui s'adresse plutôt aux ménages les moins favorisés, dont la démarche est entièrement dématérialisée et où il est impossible de remplir un dossier avec qui que ce soit lorsqu'on est en difficulté avec le numérique...

Et il y a aussi les étrangers qui ne parviennent pas à prendre rendez-vous dans les préfectures ou les personnes qui font valoir leurs droits à la retraite et qui mettent parfois six mois, un an, ou même 18 mois, pour toucher leur pension parce qu'elles n'arrivent à joindre personne.

Si nous alertons aujourd'hui, c'est parce que nous voyons encore des accueils Caf fermés, sous prétexte qu'il y a un espace France Services à côté. Ce n'est pas possible ! Il faut remettre de l'humain !

Quand on dématérialise les démarches, le but, c'est de simplifier les choses pour les usagers. Mais on ne l'améliorera qu'en maintenant les accueils.

L'administration se défait ainsi de ses tâches et devoirs sur l'utilisateur.

Lorsque l'utilisateur ne peut pas faire, ce sont les associations qui doivent prendre le relais, en particulier pour les personnes précaires, et elles se retrouvent à être débordées et à faire le travail des services publics. Et l'autre réalité, ce sont des officines privées qui interviennent aussi bien pour les cartes grises que pour les rendez-vous en préfectures, en prenant des montants exorbitants. Nous demandons qu'il soit mieux précisé que ces services sont gratuits, qu'il n'y a pas à passer par des sociétés privées pour ce genre de démarches et que l'on fasse la chasse à la fraude dans ces domaines-là !

Nous sommes là devant une question de cohésion sociale !

Le sujet est plus large que la seule question des prestations et il préoccupe vraiment les Français.





Nicole, *C'est comme si on s'était quittées hier*



Il y a longtemps que je n'avais pas vu Nicole, même si nous nous promettions régulièrement de passer un moment ensemble. On pense toujours qu'on a le temps... Et pourtant, c'est comme si on s'était quittées hier. Son beau visage, ses rires, ses révoltes, ses enthousiasmes, tout ce qui faisait d'elle une personne si intensément vivante. Elle était de tous les combats, sans jamais renoncer ni à ses capacités d'analyse, ni à sa lucidité, ni à son sens de l'humour. C'était aussi une amie précieuse, toujours à l'écoute des autres. Une amie inoubliable.

Nicole HIRSCH, intègre Air Inter en 1972 en tant que PNC ; cette même année je passais Chef de Cabine après 3 ans en simple PNC. Un ou deux ans après 1974, année de nos maternités respectives, au cours d'une escale lors d'un courrier sur lequel nous étions toutes deux programmées, nous nous sommes un peu confiées sur nos vies.

Nous avons découvert que nous étions nées la même année au mois de juillet, à 3 semaines d'écart, et que nos enfants étaient tous deux du mois de janvier 1974 à 3 semaines d'écart également.

Cet énorme point commun nous a rapprochées lorsque j'ai retrouvé Nicole au SNPNC en intégrant l'équipe des Délégués du Personnel en 1979. Ainsi est née une profonde amitié entre nous au point de partir en vacances avec les séjours proposés par notre CE, elle avec son fils Alexandre et moi avec mes deux filles Cécile et Claire. L'année de nos 40 ans nous avons décidé d'organiser une énorme fête avec familles et amis IT ou autres.

Quelques années après, Nicole, suite à un problème médical à la colonne vertébrale, perdait sa licence de vol PNC. Elle a alors fait le choix d'un reclassement au sol et a ainsi intégré l'équipe de l'hôtellerie.

L'année 1996 arrive avec ses nombreuses manifestations contre la fusion IT/AF au cours desquelles nous nous retrouvions. Mais 1996 est aussi l'année de nos 50 ans et comme nous l'avions fait 10 ans plus tôt, nous avons décidé de les fêter ensemble. C'est ainsi que nous sommes parties avec un des derniers voyages du CE au Rajasthan...

Puis 1997 c'est l'année de la fusion. Chantal a pris la décision de partir avec le Plan Social proposé par Air Inter aux PNC ; Nicole est restée dans son service à l'Hôtellerie à Orly jusqu'à ce qu'Air France propose un plan de départ intéressant.

Le lien de grande amitié ne se rompt pas pour autant, et l'année de nos 55 ans se dessine doucement. Ainsi nous partons toutes les deux vers une ville que nous rêvions l'une comme l'autre de parcourir : VENISE.

Même si après, la vie a fait que nous nous sommes moins rencontrées, le téléphone est resté un lien précieux.

Madeleine Leclerc et Chantal Mir-Leroy (ex-Arménault)

Roland Dupré, *un dynamique militant de terrain*

Quand je suis entré à UTA en 1975, Roland DUPRE était déjà en poste à la maintenance de Roissy entretien. Muté en 1977 dans la même équipe de travail que lui, tous les deux syndiqués à la CGT UTA section Roissy entretien, adhérents au PCF cellule Aragon section Roissy et jouant au rugby à l'AS UTA, nos chemins ont été communs durant une vingtaine d'années. Ce n'était pas qu'un hasard de la vie, c'était d'abord une vision commune du social, de l'amitié, du travail et de la solidarité. Roland a toujours eu le souci du combat uni des travailleurs pour défendre et acquérir des acquis sociaux. Il a au quotidien défendu les salariés et les a amenés à la prise de conscience de la syndicalisation. À la retraite il prolongera sa vie militante à l'USRAF dans le Var et à la FNACA comme trésorier Adjoint à Six Fours. Je suis particulièrement touché et attristé par la disparition de notre camarade Roland DUPRE. Il aura été un acteur majeur de la vie syndicale, politique et associatif. Toutes mes pensées vont à sa famille, à ses proches et ses nombreux amis.

Christian Bourdet





Les jeunes années d'Air Inter

Après la création de cette compagnie en novembre 1954 on peut résumer quelques étapes principales. Trois ans plus tard, en 1957, le ministre des transports accorde l'autorisation d'exploitation dans le cadre du 4^e plan par lequel une mission de service public et d'aménagement du territoire est confiée à Air Inter.

C'est en 1958 qu'auront lieu les premiers vols, en mars vers Strasbourg. À partir de juillet trois types de services vont être effectués, des lignes radiales reliant Paris à Marseille, Nice, Lyon, des lignes transversales incluant en plus Toulouse, Bordeaux, Nantes et Tarbes, et enfin des lignes saisonnières vers Biarritz, Pau, La Baule, Vittel et Dinard.

En octobre l'activité est arrêtée et ne reprendra, modestement certes mais plus sûrement, qu'en 1960 avec Paul Hébrard comme PDG. Les vols reprendront en juin. Ici se terminent les années 1950, celles d'un démarrage cahotant. Il me semble que l'on pourrait résumer cette décennie ainsi : il y avait bien l'idée d'un réseau intérieur, mais ceux qui l'ont portée soit ont pensé qu'on pouvait démarrer avec rien, soit ils n'ont pas trouvé les

moyens essentiels pour le mener à bien. Sans doute ont-ils rencontré des obstacles de différentes natures. Les recrutements ne vont intervenir que plus tard.



Une première décennie prometteuse et difficile 1961-1970

Qui était l'amiral Hébrard ?

Pour y répondre je vais solliciter Jacques Adda qui l'a bien connu : *« C'était un gaulliste dans la tradition sociale, très partisan de la participation, très 'capital travail'. On l'a vu quand il s'est agi de la loi sur la participation. C'était un militaire ; il était amiral, mais il ne faut pas s'y tromper : c'était un homme extrêmement original, qui avait fait toute sa carrière dans le civil ; c'était un pilote d'essai, un pilote d'essai prodigieux, qui avait dirigé Air France en Indochine. Il avait aussi commandé un porte-avions ; ce n'était pas un militaire culotte de peau »*. Je l'ai un peu connu vers la fin des années 1970 alors que j'étais représentant du Comité pour la catégorie 'employés' au Conseil d'administration.

Concernant l'ensemble de ces années 1960 je ne suis pas encore embauché à Air Inter ; aussi je vais utiliser à





nouveau la longue et passionnante interview de Jacques Adda de 1998, pilote instructeur, commandant de bord.

En 1961 le réseau compte 12 lignes dont 3 saisonnières ; en 1966 ce sont 43 lignes permanentes et 7 saisonnières et cette même année le trafic dépasse le million de passagers. Le nombre de passagers transportés va être multiplié par 3,2 entre 1965 et 1969. La flotte se compose en 1966 de 14 Viscount et de 4 Nord 262, 2 caravelles étant affrétées à Air France. Des Caravelle sont acquises à partir de 1967, ainsi que des Fokker 27 neufs qui seront livrés à partir du second semestre 1968.

Ces années seront difficiles car, bien que Paul Hébrard soit aux commandes, les moyens sont faibles pour se développer. En même temps la situation se montre favorable pour Air Inter. D'une part nous sommes dans les années 1960 et il y a une réelle dynamique à la fois sociale et économique dans les régions. D'autre part la fin de la guerre d'Algérie pourrait avoir eu un impact favorable pour Air Inter qui peut recruter des salariés expérimentés. Par ailleurs, et ce n'est qu'une hypothèse, l'indépendance de l'Algérie redessine d'une certaine façon les contours de la France, les resserre sur la métropole et la Corse.

On trouve page 172 de « *Regards sur 50 années de syndicalisme CGT* » la reprise d'une brève que Paul Brazey, militant CGT à Air France et dirigeant de la Fédération des Transports avait écrite dans « *100 ans histoire* » page 74 « *la création d'un réseau aérien métropolitain est envisagée* ». Cela aboutira à faire d'Air Inter le transporteur ayant vocation privilégiée à l'intérieur de l'hexagone, avec la signature le 1^{er} janvier 1967 d'une convention entre l'Etat et Air Inter. Il s'agit d'une vocation privilégiée pour le transport de passagers, de fret, de poste en France métropolitaine Corse comprise.

Jacques évoque ses débuts à Air Inter : « *Je suis entré à Air Inter qui a existé en tant que société deux fois. Les deux fois, ça a abouti à un fiasco. Des avions étaient affrétés, à la T.A.I. par exemple. Il y a eu deux essais de lignes intérieures, et on a coutume de dire qu'Air Inter a démarré en décembre 1962 avec 10 ou 12 personnes dans les bureaux de Castiglione à Paris avec 5 avions, 10 équipages, pas de mécanicien au sol ; l'enregistrement c'était l'Aéroport de Paris* ».

Jacques est un ancien du travail aérien membre du S.N.P.N.A.C, le premier syndicat de navigants, à l'origine issu de la C.G.T. Ces pilotes ont quitté la C.G.T. au moment de la scission de F.O. « *Avant il n'y avait pas de syndicat ; juste une association. C'est encore très embryonnaire Air Inter de 1962 à 1963. Je suis rentré dans les 5 premiers pilotes d'Air Inter, j'ai fait le premier, et presque tous les premiers vols ; j'étais copilote bien sûr, je venais d'Algérie où j'étais commandant de bord, dans la compagnie Aérotec, qui a fourni les cadres et beaucoup de gens à Air Inter ; elle a fermé au moment où Air Inter s'est créée* ».

Avec Jacques Adda nous allons évoquer quelques points, j'en retiendrai quatre ; un cinquième fera l'objet du chapitre suivant concernant mai 1968 :

- D'où venaient les premiers embauchés ?
- Que pense-t-on à Air France de la création d'Air Inter ?
- Comment se crée le syndicat CGT à Air Inter ?
- Le maintien dans l'emploi des hôtesses qui se marient.

D'où venaient les premiers embauchés ?

Jacques apporte des précisions sur la provenance des premiers embauchés : « *Le chef pilote était l'ancien chef pilote d'Aérotec, filiale d'Air Algérie, d'Air France et de la banque de Paris et des Pays Bas, qui entraient dans le capital d'Air Inter. Cette compagnie Aérotec fonctionnait bien ; elle était structurée grâce à ce chef pilote de façon très solide, et elle effectuait des vols d'affrètements pour Air France, Air Algérie, pour l'armée, ainsi que des vols charters. Elle travaillait énormément pour le pétrole saharien. Tous les pilotes civils venaient soit d'Aérotec soit d'Air Algérie ; c'était des gens qui avaient été condamnés à mort par l'O.A.S. et qui étaient obligés de quitter l'Algérie dans des conditions difficiles. Il en venait aussi d'U.A.T. et de la T.A.I. C'était une période bénie pour les pilotes, il y en avait peu sur le marché. Tous venaient de compagnies civiles et ils étaient syndiqués au Syndicat National des Pilotes de Lignes. À ce moment-là dans le transport il n'y avait plus que le S.N.P.L. Ceux qui venaient de l'armée pouvaient faire de très bons syndicalistes par la suite* ». Les hôtesses venaient d'Aérotec ou d'Air Algérie, en particulier l'encadrement, avant qu'Air Inter n'aie ses propres avions.



Que pense-t-on à Air France de la création d'Air Inter ?

Selon Jacques Adda la création d'Air Inter avait suscité beaucoup d'animosité chez le personnel d'Air France. *« On est en train de prendre le pain d'Air France. La direction d'Air France avait toujours refusé de faire les lignes intérieures »* Jacques rapporte les propos du directeur d'exploitation d'Air France *« Quand je suis allé faire mon stage inter-compagnies à Air France, le professeur disait dans son cours en 1957 : imaginez qu'on fasse une ligne Paris-Lyon, ce serait complètement ridicule ; il y avait des oppositions à la création d'un réseau intérieur »*. Dans la plaquette de l'IHS *« La CGT et le transport aérien français 1948-1962 »*, Paul Brazey présente ainsi le transport domestique : *« Dans les années 50 le transport aérien domestique... qu'exploite Air France couvre 4 liaisons au départ de Paris : Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux. Or il n'y a pas de prospective de la compagnie nationale sur d'autres axes et l'on voit fleurir un trafic régional et interrégional couvert par le 3^e niveau... »* Le syndicat CGT Air France fait ressortir que ce trafic intérieur devrait être assuré par la compagnie nationale... *« Dès 1957 la réalisation d'un réseau métropolitain indépendant est envisagée ; il aura la mainmise sur les axes Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Lyon par la suite, très rentables »*.

Les syndicats CGT de la branche aviation sont plus que réservés. On trouve dans cette même plaquette *« 100 ans d'histoire de la CGT dans les transports »*, page 74 leur positionnement en avril 1958 : *« Au 32^e congrès fédéral les syndicats d'ADP, Air France, TAI, UTA (UTA n'existe pas encore c'est UAT) partisans du développement du transport aérien français dénoncent la création d'une compagnie Air Inter comme une entreprise au bénéfice des capitalistes français et étrangers. Ils demandent que soit décidé un plan de construction d'avions et de moteurs français pour l'équipement des compagnies aériennes françaises »* Ce texte semble provenir d'un numéro du *« Travailleur des Transports spécial 1 »*.

Jacques a raison de mettre en valeur certains atouts : *« Air Inter c'était quelque chose de neuf, on avait nos étiquettes syndicales, mais il y avait une pensée imaginative ; on faisait des lignes là où on nous disait qu'on ne pouvait pas en faire. L'entreprise était neuve, elle n'était*

pas faite, elle avait un caractère non administratif, sortait de la routine, elle avait une utopie, une grande espérance... des gens se retrouvaient pour faire quelque chose ensemble ».

Les embauches c'est dynamique

Pourquoi Air Inter a fait l'atterrissage tous temps alors que les autres n'y croyaient pas ? Il y avait beaucoup d'imagination, beaucoup d'ardeur, et à tous les niveaux. C'est une formidable source d'innovation d'accueillir du nouveau personnel qui entre dans l'entreprise. C'est une dimension de mise à jour permanente, de contestation et de créativité.

Ces atouts ont permis la constitution d'un réseau avec une cohérence entre des radiales desservant de nombreuses régions et des transversales qui vont se développer au fil du temps. C'est une sorte de tissage national de relations entre les régions. Car les passagers empruntent et les unes et les autres ; le réseau c'est un tout avec une péréquation entre les résultats des lignes. La péréquation en quelques mots : c'est moins de 10 lignes d'Air Inter qui sont équilibrées financièrement ; leurs excédents permettent d'équilibrer tout le réseau, les lignes très rentables sont un peu plus chères, les autres voient leurs tarifs écrêtés.

Henri Bertaud, cadre d'Air France et militant CGT, considérait qu'Air France n'aurait pas été à même de développer une telle activité au même niveau. Une ligne intérieure a sa propre finalité ; elle ne peut être réduite à l'état de prolongement ou de tronçon d'une ligne internationale. Ce sont ces tronçons que les salariés d'Air France, et singulièrement ceux des escales concernées, Marseille, Lyon, Toulouse, ne veulent pas perdre d'abord à cause de l'emploi.

Comment se crée le syndicat CGT à Air Inter ?

Jacques Adda nous raconte les 1^{er} recrutements : *« Il y a des mécanos je pense en 1963 ou 1964. Je peux te dire les 10 premiers, parce que c'est nous qui avons exigé leur embauche. C'était les mécaniciens d'Air France qui assuraient nos départs, alors les avions n'étaient jamais prêts à l'heure. Nous les pilotes, les délégués, on a été voir le président et on lui dit : il faut embaucher des mécani-*





ciens, on va s'effondrer. Il y a une discussion parce que ce n'est pas prévu dans le plan budgétaire. Mais Hébrard est tout de suite convaincu... Il décide d'embaucher 10 mécaniciens ».

Création du syndicat. « Je ne peux pas te dire comment se crée la section. D'abord il y a des élections de délégués du personnel, il y a Acquino qui est magasinier et qui vient d'Air France ». Maurice Acquino est certainement dans les premiers délégués et il doit avoir un rôle dans la création de la section syndicale C.G.T.

Paul Brazey note la naissance du syndicat CGT d'Air Inter dans « 100 ans d'histoire » page 74 : Janvier février 1964, « création d'un 1^{er} syndicat CGT à Air Inter ». Travailleur des Transports n° 162.

Le maintien dans l'emploi des hôtesses qui se marient.

Jacques Adda semble bien connaître son sujet : « Pendant 2 ans on a des délégués communs et on défend la clause de mariage des hôtesses, c'est moi qui l'ai fait faire pour que les filles ne soient pas licenciées quand elles se mariaient. On décide de faire un règlement intérieur, il va être approuvé par les délégués du personnel, en l'absence de comité d'entreprise qui n'a pas encore été élu. Dans ces délégués il y a Dusart, moi, et il y a un article disant, jusqu'en 63-64 : 'les hôtesses qui se marient quittent la compagnie, elles sont licenciées.' Comme à Air France.

Le procès Barbier : Il faut tenir compte du type d'organisation des navigants. Il y a des syndicats inter-compagnies, technique pour les pilotes, un syndicat des personnels de cabine pour les navigants dits commerciaux mais qui en fait sont là pour la sécurité. « Il y a le procès

Barbier dans les années 1964-65 qui est le 1^{er} procès où - l'on tente de faire - supprimer cette clause en France ; le procès vient d'être perdu, et moi j'ai un arrêt de la Cour de Cassation sur une embauche, un licenciement à Strasbourg d'une femme qui s'était mariée dans une entreprise. Alors la Cour de cassation dit, on n'a pas le droit, c'est une entreprise franco-allemande, et on applique le règlement allemand. La Cour de Cassation dit : on ne peut pas. On soumet le règlement intérieur à l'inspection du travail avec les remarques des délégués dans lesquelles nous disons que nous refusons cette clause illicite et l'Inspecteur du travail approuve le règlement intérieur. Et c'est à partir de ce moment là que les hôtesses qui se marient peuvent rester à la compagnie. L'embauche d'une femme mariée ça n'existe pas ». Quelque 20 années plus tard la même avancée a été obtenue à Royal Air Maroc.

Claude Depoil

1. Pour apprécier ce texte il est nécessaire de tenir compte du contexte de ces années à Air France. Dans son livre 'Alfred Dufour se souvient', l'auteur revient à six reprises sur l'environnement dont souffre Air France. Page 100 il évoque le départ de Ziegler et ne manque pas de préciser qu'il avait participé à la naissance et au développement d'UAT. Page 102 il cite Garcias, secrétaire fédéral, qui avance que la défense d'Air France passe par la lutte contre l'impérialisme américain et la mainmise des trusts internationaux. Il précise que la flotte d'Air France est composée alors de 90 avions américains et seulement 12 de fabrication française. Page 109 il fait état d'une résolution du congrès en 1955 exigeant que soient abrogés les privilèges des trusts aéromaritimes. Page 124 il fustige la nouvelle appellation d'UAT en Cie française d'Afrique et les concentrations opérées. Et page suivante il fait état d'une déclaration de 1959 avec les syndicats d'ADP, TAI et UAT contre la concentration en cours. La création d'Air Inter en 1958 apparaissait comme ayant une parenté un peu trop étroite avec Aéromaritime et les Chargeurs.



Communiqué de presse

ORPEA, KORIAN et les autres... : la Bourse ou la Vie !

Le scandale n'est pas nouveau de voir les EHPAD privés à but lucratif faire des profits indus au détriment des résidents, mal-traités de façon éhontée. Il secoue ORPEA aujourd'hui, mais ce n'est que l'arbre qui cache la forêt.

La publication du livre de Victor Castanet « Les Fossoyeurs » libère la parole des familles, des personnels, de cadres, voire d'anciens directeurs d'établissements. Le gouvernement et la direction du groupe ORPEA se livrent à des opérations de communication. L'entreprise fait sauter quelques fusibles, comme il est de coutume dans une telle situation. Le gouvernement annonce qu'il va faire preuve de la plus grande sévérité et diligenter une enquête.

Comment croire en un tel discours alors que, depuis plus de 20 ans, des personnels, des professionnels, des organisations syndicales, des associations, alertent sur la situation des EHPAD, en soulignant combien les conditions de travail imposées aux agents ont des conséquences directes sur la vie des résidents ? Le 30 janvier 2018, toutes les organisations syndicales des secteurs des EHPAD et de l'aide à domicile appelaient à une journée de grève et d'action. Les organisations de retraité-e-s appelaient à soutenir ces initiatives et à participer aux manifestations. Mais ceci n'a pas conduit le gouvernement à modifier la politique suivie et le scandaleux abandon de la « Loi Grand âge et Autonomie » en septembre 2021 a bien montré le mépris du pouvoir sur ces questions. Il fallait que le

secteur pèse le moins possible dans les budgets publics et soit rentable pour les « investisseurs ».

Après la carence des enquêtes menées par les agences de notation et par les ARS, assez de nouvelles promesses, de nouvelles enquêtes, de nouveaux rapports ! Il faut des mesures concrètes pour financer correctement et développer un secteur public dans le cadre d'un grand Service public de l'autonomie ce qui évitera d'ouvrir le « marché de l'or gris » aux capitaux avides de rendements financiers. Il faut des établissements accessibles sur l'ensemble du territoire, avec du personnel en nombre suffisant (permettant d'avoir un soignant par résident) correctement formé et rémunéré. Il faut une prise en charge à 100 % de la perte d'autonomie par la branche maladie de la Sécurité sociale dans le cadre d'un service public de l'autonomie et une diminution sensible du reste à charge concernant les frais d'hébergement. Pour cela 200 000 embauches sont nécessaires dans les EHPAD et 100 000 dans le secteur de l'aide à domicile. Pour l'ensemble des EHPAD, il faut des contrôles par des services administratifs indépendants des entreprises et des professionnels. Il faut également assurer partout une gestion démocratique.

Vivre vieux dans la dignité et le respect, c'est aussi un objectif de santé publique que le groupe des 9 rappellera lors des prochaines mobilisations notamment le 24 mars prochain.

Entre la Bourse et la Vie, nous choisissons la Vie !

Pour les 9 organisations de retraité-e-s :

Marc Bastide	(UCR-CGT, 263 rue de Paris, 93515 Montreuil cedex)
Didier Hotte	(UCR-FO, 141 avenue du Maine, 75680 Paris cedex 14)
Jacqueline Valli	(UNAR-CFTC, 45 rue de la Procession, 75015 Paris)
Daniel Delabarre	(UNIR CFE-CGC, 59 rue du Rocher, 75008 Paris)
Marylène Cahouet	(FSU, 104 rue Romain Rolland, 93260 Les Lilas)
Gérard Gourguechon	(UNIRS-Solidaires, 31 rue de la Grange aux Belles, 75010 Paris)
Marc Le Disert	(FGR-FP, 20 rue Vignon, 75009 Paris)
Roger Perret	(Ensemble Et solidaires - UNRPA, 47 bis rue Kléber, 93400 Saint-Ouen)
Michel Denieault	(LSR, 263 rue de Paris, 93515 Montreuil)

Pouvoir d'achat des retraites : *la mobilisation de tous et toutes est nécessaire*

Alors que la publication des résultats du Cac40 pour 2021 fait apparaître un record de profits à 137 milliards, le pouvoir d'achat des pensions continue de baisser inexorablement année après année.

Les récentes revalorisations de 1,1 % pour le régime général ainsi que pour les régimes complémentaires sont largement inférieurs à l'inflation qui augmente de 2,8 % en 2021, et s'accélère début 2022 pour atteindre 3,3 % en glissement annuel à fin janvier. Cette augmentation du coût de la vie touche plus nettement les bas revenus car elle est induite par l'augmentation des prix de l'énergie (+18,5 %) ainsi que celle de l'alimentation (+1,4 %). L'association Famille rurale a enquêté pendant 2 ans sur les hausses des fruits et légumes dans 148 magasins et a constaté une hausse de +9 %.

Quand on sait que 5 à 6 millions de citoyens n'ont pas les moyens de se nourrir correctement chaque jour, ce décrochage du pouvoir d'achat des retraités prend toute sa dimension dans les dépenses quotidiennes.

Sans oublier la non-revalorisation du taux du Livret A depuis plusieurs années qui est pour beaucoup de retraités leur seul produit d'épargne leur permettant de couvrir les dépenses imprévues.

Considérer que les retraités sont des nantis et qu'il n'est pas nécessaire de maintenir le pouvoir d'achat des pensions du fait qu'ils ne produisent plus, comme c'est le leitmotiv des économistes libéraux qui nous gouvernent, est une aberration économique mais aussi un total manque de respect pour cette population qui a œuvré toute sa vie pour assurer le fonctionnement de la société et du pays.

Il faut rappeler qu'un ménage de retraités sur trois vient en aide aux enfants et petits-enfants souvent victimes du chômage et de la précarité. On sait aussi que les retraités font du bénévolat dans beaucoup d'associations caritatives.



Voilà qui justifie pleinement la revendication de l'UCR-CGT, soutenue et reprise par l'USRAF-CGT pour une revalorisation des pensions nettes de 300 € pour tous et maintenant. Mais aussi de répondre à la consultation nationale de l'UCR-CGT qui s'adresse à tous les retraités pour qu'ils s'expriment sur leurs besoins pour vivre dignement (Consultation format papier en pages centrales de Vie nouvelle de Janvier-Février 2022).

Bernard Robin

Secrétaire de la Section de Paris de l'USRAFCGT