

RELÈVEMENT DES PENSIONS: **URGENCE!**

ÉDITORIAL

Le Président Macron a été réélu, avec une très faible participation électorale, pour un second mandat en avril parce qu'il se trouvait face à Marine Le Pen au second tour, comme en 2017. Privé de majorité parlementaire en juin, il envisage de collaborer avec les députés du Rassemblement national (RN) pour mettre en œuvre son programme de remise en cause des services publics et de financiarisation de l'économie. Afin d'obtenir le soutien de l'extrême droite, les parlementaires LREM ont voté majoritairement pour élire deux députés RN aux postes de vice-présidents de l'Assemblée nationale. Ce qui a permis à Mme Le Pen de déclarer récemment que son parti voterait toutes les lois présentées par le gouvernement.

Fortes attentes

Les attentes des salariés comme des retraités étant fortes, le gouvernement dirigé par Elisabeth Borne laisse entendre qu'il prendra rapidement des mesures en faveur du pouvoir d'achat en augmentant de 4 % les pensions de retraite payées par la Caisse nationale d'assurance vieillesse (Cnav), cet été. Comme sur un an, la hausse moyenne des prix mesurée par l'Insee devrait atteindre 7 %, dès le mois de septembre 2022. Alors que leur apport est proche de 50 % de la pension mensuelle en moyenne, on nous annonce que les complémentaires de l'Agirc-Arrco ne bougeront pas avant novembre et aucune information n'a filtré sur le niveau de la revalorisation. Malgré la somme fabuleuse dont dispose l'Agirc-Arrco comme « réserves », aucune révision des pensions n'est envisagée avant le 1^{er} novembre, bien que les réserves atteignent 68 milliards d'Euros soit 9 mois de prestations pour 6 mois obligatoires.

Donc mécaniquement la revalorisation des pensions de base de 4 % ne stoppera pas le recul du pouvoir d'achat



des retraités et surtout des retraitées. Car, si la pension nette moyenne atteignait 1 341 € par mois pour les 17 millions de retraités que compte le pays, celle des femmes n'était que de 1 145 € en moyenne. Comme elles sont plus nombreuses que les hommes après 60 ans, elles subissent une double peine en cette période de hausse des prix.

Dépenses contraintes toujours en hausse n'ont jamais été aussi élevées

Pourtant une note de l'Insee, datant de septembre 2020, indiquait que les ménages modestes, locataires, accédants et propriétaires confondus, consacraient à cette date 29,3 % de leurs dépenses mensuelles au logement, à quoi s'ajoutaient 17,2 % pour l'alimentation, 11,4 % pour les transports et 11,1 % pour différents services dont les assurances, soit un total de 69 % pour ces quatre postes. En juin 2022, plusieurs journaux ont relevé que, si le taux d'inflation moyen subi par les ménages était de 4,9 % sur un an, il était déjà de 5,9 % pour les personnes de plus de 75 ans, lesquelles sont plus nombreuses à vivre seules que dans la moyenne des ménages.

La poursuite de la guerre en Ukraine favorise une spéculation durable sur les produits énergétiques et l'alimentation. En France, de semaine en semaine, les prix alimentaires augmentent dans les grandes surfaces, en dépit de quelques promotions marginales de façade.

Voilà pourquoi les revendications de l'Union confédérale des retraités CGT, soutenues par l'USRAF, sur la revalorisation des pensions sont plus actuelles que jamais. Et la mobilisation des retraités sur l'augmentation du pouvoir d'achat des pensions plus nécessaire que jamais.

Bernard Robin

**Secrétaire de la Section de Paris
Secrétaire de l'USRAF CGT**

Mai-juin 1968 à Air Inter :

un tremplin qui ouvre des perspectives

« **Q**uand un mouvement aussi fort que mai 68 arrive, il ne peut pas avoir les mêmes effets à Air Inter que dans d'autres entreprises. C'est très jeune, une boîte qui a 4 ans, on est en construction » Jacques Adda.

Le conflit de mai-juin 1968 à Air Inter va se traduire de façon différente selon les catégories professionnelles de la compagnie. Seules les hôtesses de l'air, profession 100 % féminine à l'époque, feront grève à l'appel du SNPNC (Syndicat National des Personnels navigants Commerciaux). Les pilotes sont dans l'incapacité de voler s'agissant des Caravelles par la grève à Air France, à Aéroport de Paris et au Contrôle aérien. Le personnel au sol est souvent en difficulté pour aller au travail.

Georges Séguy dans son livre « Le mai de la CGT » indique page 67 que l'on évalue à 9 millions le nombre de grévistes dans notre pays.

Les sources pour rendre compte de cette période à



Air Inter sont peu nombreuses. Les deux principales sont de nature orale, il s'agit des entretiens que j'ai eus avec Jacques Adda et Danièle Dutertre, hôtesse en 1998. Et il y a une source écrite retrouvée dans le garage d'Albert Morisse en Seine-Saint-Denis ; Albert était responsable syndical au HN6 pour la section de la Postale à l'époque.

Jacques Adda est invité à Bouguenais.

Jacques Adda effectue des vols vers Nantes qui est une ligne du réseau Air Inter. Il nous raconte son temps d'escale quelques jours avant le 13 mai 1968.

« Je suis à l'escale de Nantes ce jour-là avec des mécaniciens ; ce sont d'anciens militaires et ils sont syndiqués à la C.G.T. Ils me disent : « Viens voir ce qui se passe à Rézé, à l'usine Sud Aviation. Les ouvriers viennent de se mettre en grève. Deux directeurs sont soudés dans le bureau. Ça m'a marqué. En rentrant à Paris j'apprends qu'un mouvement se déclenche ».

Georges Séguy rapporte le fait que depuis le 8 mai l'action et de puissantes manifestations se produisent dans 9 départements de l'Ouest. Il évoque page 32



les 2 000 métallos qui, à Bouguenais, occupent leur usine et séquestrent M Duvauchel de Sud-Aviation. Pour Jacques, « ces mécaniciens d'Air Inter de Nantes ne sont pas des virulents. La Chambre de Commerce de Nantes intervient auprès d'Air Inter pour qu'on ne paye pas les salariés qu'on venait d'embaucher au tarif parisien parce qu'on allait mettre en concurrence les salaires locaux ». Il y a à cette époque des zones entre lesquelles les salaires sont différents en France.

Jacques poursuit : « On est mal vus dans les Chambres de commerce ; on en a discuté d'ailleurs au C.E. : Air Inter est une entreprise où le personnel doit être payé partout pareil. Ça a été une constante depuis le début ». « Regards sur 50 années » évoque la parité des salaires Paris-Province à propos de la grève du personnel au sol de novembre 1970 à Air Inter, page 247.

La situation de l'entreprise à ce moment-là.

Jaques explique : « C'est très jeune, une boîte qui a 4 ans, on est en construction, et qu'est-ce que représente dans cette boîte la lutte syndicale... ou la mémoire syndicale ? On avait des mémoires transportées par chacun d'entre nous. Il ne faut pas oublier qu'y a eu 2 faillites à Air Inter et que le personnel, en se mettant en grève, a le sentiment qu'il risque de foutre la boîte en l'air ».

Il y aura les hôtesses qui feront grève, il y aura les personnels au sol, vraisemblablement les mécaniciens et les agents de la Réservation, qui tiendront assemblée à Orly et voteront la grève, et il y aura les élus au Comité d'entreprise qui engageront une négociation avec la direction. Un accord en sortira qui sera contesté par le SNPL (Syndicat National des Pilotes de Lignes) pour qui il ne peut y avoir d'accord qu'avec les syndicats.

Viens écoute ces mots qui vibrent
sur les murs du mois de mai
Ils nous disent la certitude
que tout peut changer un jour.

Le texte retrouvé chez Albert Morisse

TRAVAILLEURS D'AIR INTER – ORLY

Dans tout le pays des millions de Travailleurs sont en grève. Alors que nos camarades d'AIR France et de l'Aérogare de Paris ont cessé le travail depuis lundi, Air Inter n'a pas débrayé, bien que 75 % du personnel d'Orly et 70 % de celui des réservations se soient prononcés pour la grève.

Pourtant, les circonstances actuelles sont exceptionnellement favorables pour faire aboutir, nous aussi, nos revendications, par exemple :

- Le rétablissement du règlement du personnel au sol
- Définition des postes (à travail égal, salaire égal)
- Pas de salaire inférieur à 1 000 francs par mois pour 40 heures de travail par semaine
- Et toutes nos autres revendications générales et particulières.

Mais pour cela il est essentiel maintenant d'agir, de nous réunir pour définir nos revendications et la manière de les faire aboutir.

Agissons sans tarder, la situation ne sera pas toujours aussi favorable.

Un groupe de travailleurs d'Air Inter

Brève analyse de cette déclaration :

Les revendications sont au nombre de trois : le rétablissement du règlement du personnel au sol, la définition des postes de travail, un salaire minimum mensuel de 1 000 francs pour 40 heures de travail hebdomadaires. Ce texte fait état de consultations qui auraient été organisées à Orly et dans les réservations, 75 % et 70 % des salariés seraient favorables à la grève. En dépit de ces consultations les dirigeants des syndicats auraient manœuvré avec la direction pour éviter à tout prix la grève. Il faut noter qu'à cette date





il n'y a pas encore d'accord d'entreprise ; il sera signé en été 1969 suite à un conflit au sol.

La direction réunit un CE spécial.

Selon Jacques Adda, *« La C.G.T (d'Air Inter) a subi des pressions des gens d'Air France... comme beaucoup de petites entreprises qui se joignent peu à peu au mouvement de grève. Hébrard réunit un comité d'entreprise spécial, en disant « ça peut pas durer, il y a des revendications, qu'on fasse un accord. On rédige un accord dans lequel il y a la reconnaissance de la section syndicale d'entreprise, la 5^e semaine de congés payés, il me semble qu'on l'a eue à Air Inter avant Grenelle. Il y a 2 ou 4 éléments qu'on retrouve à Grenelle 8 jours après. Il y a assez d'éléments pour que le comité de grève central parisien dise : ils peuvent reprendre le travail. Quant aux hôtesses elles ne signent pas, elles ne reprennent pas ».*

L'activité d'Air Inter est transférée à Brétigny.

A compter du 24 mai, suite à un accord entre la direction et les syndicats de pilotes et des personnels au sol au comité d'entreprise, l'activité va reprendre à partir de l'aérodrome de Brétigny sur Orge, (Essonne), quand les avions seront débloqués par les grévistes d'Air France à Orly.

La scène se passe sur le parking avions au sud du N6. Jacques raconte : *« Une fois qu'on a signé cet accord au CE on va voir les gens de la C.G.T (d'Air France) On leur montre l'accord, ils sont allés voir et ils nous ont répondu : « on donne notre accord ».*

Comme condition j'ai dit : *« on reprend, mais si je vois le moindre policier je ne passe pas ; et je me souviens très bien des gens d'Air France qui tirent les chevaux de frise, et je passe avec l'avion. En arrivant en bout de piste, les gens du contrôle disant : « comment vous êtes passés » ? Et nous : On a le droit de passer. La reprise du travail se fait avec l'accord de la C.G.T. Il n'y a pas de reprise en force. On emmène les Nord à Brétigny d'où*

on partira. Les Viscount continuent à ne pas voler sur la Corse où le conflit dure un peu plus longtemps. À Air Inter, c'est la dernière phase consensuelle ».

Les hôtesses d'Air Inter que voulaient-elles gagner ?

« La considération », dit Danièle Dutertre.

Les raisons qui font que seules les hôtesses sont en grève à Air Inter c'est qu'il existe un syndicat national, le Syndicat National des Personnels de Cabine regroupant les PNC d'Air France, d'UTA et d'Air Inter. Il en est presque de même chez les pilotes mais le SNPL n'a pas pris les mêmes décisions pour la grève.

Une autre raison est qu'elles sont très mécontentes de leurs conditions sociales. Pour Jacques *« Claudine Dusart, militante, aurait dû être cadre. C'est très école primaire. On les traite comme des petites filles ».*

Le syndicat inter-entreprise, a sans doute une plateforme revendicative, mais les hôtesses d'Air Inter que voulaient-elles gagner ? *« La considération », dit l'une d'elles, Danièle Dutertre. « C'est pour ne plus avoir peur quand on sera convoquée chez la chef hôtesse », (cette chef vient d'Aérotec, compagnie ayant eu son activité en Algérie, comme le chef pilote et d'autres salariés, compagnie antérieurement affrétée par Air France). Pourquoi étaient-elles convoquées ? « Une absence, un retard, une lettre d'un passager », dit Danièle. L'attente est immense, elle ne sera qu'en partie satisfaite « On allait tout changer, on n'aurait plus jamais peur. Il ne fallait plus trembler quand on était convoquées ».*

Il est vrai que l'attitude de la direction de l'entreprise est à peine croyable. En séance du comité d'entreprise, un directeur nommé Bérard rétorque un jour à une hôtesse qui fait valoir une revendication : *« on devrait vous donner une fessée ».*

Comment ces hôtesses d'Air Inter vivent-elles la grève ? Danièle est syndiquée dans un syndicat corporatif ; elle est très jeune, 22 ans environ. *« Je m'occupais des piquets de grève. J'adorais faire ça. J'allais voir les filles chez elles », (à cette époque Air Inter ne recrute pas de stewards) .*

Les équipages allaient en navette à Brétigny, *« je me jetais devant les navettes, après avoir téléphoné au planning en changeant ma voix, pour savoir les vols ».*



Comment cette hôtesse vit-elle le rapport avec son syndicat ?

La section d'Air Inter est jeune et petite. « Ils (les responsables) nous disaient ce qu'ils voulaient bien nous dire. J'ai commencé à n'être plus d'accord avec eux : il fallait continuer la grève. J'ai dit : *il faudrait faire le point. Ils n'ont pas été d'accord. Pour informer les hôtesse j'ai organisé une réunion, j'ai été traitée de jaune. Je suis passée en conseil de discipline et renvoyée du syndicat* ».

À Brétigny sur Orge à 6 heures du matin sont conduites celles qui remplaceront les hôtesse. En guise d'hôtesse pour les vols, « des secrétaires du sol formées en une heure ! plus quelques saisonnières », (elles ont peur d'être virées) « Nous essayions d'arrêter les estafettes, mais c'était peine perdue. L'essence, très rare, nous était fournie par le syndicat. ».

Un autre jour de grève, « *des sbires sont envoyés par la direction pour enlever nos pauvres voitures (2 CV). L'une d'entre nous, plus rapide, a grimpé dans sa voiture et a démarré en trombe. Le sbire s'est retrouvé aplati sur le capot* ».

« *Le président Hébrard nous appelait les pétroleuses et nous avait écrit une lettre qui valait son pesant d'or. En gros : mes petites filles, soyez raisonnables et gentilles, remettez vos gants et vos chapeaux et remontez dans nos beaux Viscount* ». Bref, le paternalisme à outrance.

Le conflit des étudiants n'est pas sans effet pour l'avenir des mobilisations à Air Inter. Nombre de jeunes ayant participé à la lutte de 1968 seront recrutés dans les années qui suivent, c'est-à-dire dans les années 1970.

Claude Depoil.

Dossier GP – RETRAITE

1. Adresse pour déclarer – modifier ou supprimer des partenaires de voyage :

mail.gestion.administrative@airfrance.fr

Seules les demandes par mail seront traitées. Aucune demande reçue par courrier postal ne sera prise en compte.

Un formulaire en ligne sur GPnet :

Réglementation > bénéficiaires > ayants-droit > déclarer - modifier vos ayants-droits > vous êtes salarié à la retraite...

2. Calcul de l'ancienneté au moment du départ à la retraite :

Année de naissance + 44 = ancienneté X





Paul Brazey nous a quittés, il allait avoir 97 ans



Grand militant syndical, Paul est une référence dans le syndicalisme CGT du Transport aérien avec une activité qui s'est déroulée sur plusieurs décennies au niveau d'Air France mais aussi au niveau national et international à travers la Fédération CGT des Transports.

Secrétaire Général du Syndicat Général du Personnel d'Air France de 1967 à 1980, à la suite d'Alfred Dufour fondateur

de la CGT Air France en 1933, Paul a mis toutes ses convictions et son engagement au service de l'intérêt collectif des salariés de la compagnie. Cette responsabilité le conduira à animer la vie syndicale de la CGT et à diriger les délégations CGT lors du grand conflit de 1968, et aussi lors du conflit à Air France de 1975 pour s'opposer aux licenciements.

Paul a marqué les esprits, et forcé le respect des directions de la compagnie, par sa profonde implication dans son travail syndical et la qualité de sa réflexion, encore aujourd'hui pertinente, sur les intérêts des salariés du Transport Aérien et au-delà.

Les témoignages saluent aujourd'hui un homme attentif aux autres, motivant, encourageant, donnant des responsabilités aux jeunes, ne laissant personne sur le bord de la route. Paul avait cette qualité rare d'écouter tous les avis avec la préoccupation de trouver le bon équilibre permettant le plus large rassemblement.

Les qualités de Paul et son engagement seront reconnus par sa décoration de la Légion d'Honneur qui lui sera remise en 1983 par le Président de la République, François Mitterrand.

Les responsables de l'USRAF CGT, ainsi que les nombreux militants CGT qui l'ont connu, saluent la mémoire de Paul et nous présentons nos sincères condoléances à sa famille à laquelle il a toujours marqué son attachement et qui est indissociable de son implication au service des autres.

Les militants qui ont compté dans la Fédération : Paul Brazey



Paul entouré de ses camarades de la délégation d'Air France et de Danièle Cler au Congrès de l'UFRT à Ronces les Bains en 2004



Paul et ses camarades de la Nièvre



1983-Réunion UIS-T avec Sylvie Salmon

Paul est né le 10 août 1925 dans le 19^e arrondissement de Paris. Son père était imprimeur, il travaillait à la fabrication des billets de banque pour la Banque de France. Il était membre de la Section Française de l'Internationale Ouvrière (SFIO) sa mère était de religion catholique.

Sa scolarité en école primaire a été couronnée par l'obtention du Certificat d'Etudes en 1937. Il reprendra ses études après la guerre et obtiendra un Certificat d'Aptitude Professionnelle de comptabilité en 1950.

Il débuta sa carrière professionnelle comme ouvrier boulanger-pâtissier, apprenti en 1941 et 1942, puis comme ouvrier en 1943 et 1944, ces quatre années passées à Tours. Ensuite, le service militaire, il est engagé volontaire de 1945 à 1948. Il sort de l'armée avec le grade de maréchal des Logis. Il travaille chez Bozel Malétra (Fuzzo Alliage) de 1948 à 1952. Puis il entre à Air France où il passera le reste de sa carrière, de 1952 à 1984, année de sa préretraite. Après l'armée, il est employé, agent de maîtrise et cadre, son déroulement de carrière est freiné par son activité militante à Air France.

Ils ont eu deux enfants, dont un est décédé à 37 ans de maladie. L'autre est en activité dans un village d'enfants.

Paul a adhéré à la CGT le 1^{er} janvier 1949, et chemin naturel pour lui, au Parti Communiste Français en 1956, pourtant ce n'était pas une période facile. Sa première responsabilité syndicale a été Secrétaire de la section syndicale d'Air France Paris en 1954.

La vie syndicale de Paul a été riche et il a occupé les responsabilités suivantes : membre du bureau du Syndicat Général du Personnel d'Air France (SGPAF) en 1955. Puis il est élu Secrétaire général du SGPAF de 1966 à 1980. Membre du bureau fédéral de 1966 à 1980. Il représentera la CGT aux commissions



Initiative de l'UFRT à l'occasion du centenaire de la CGT à Courcelles : Paul, Raymonde Brandely, Sylvie Salmon, André Joly - Décembre 1995



Congrès de l'UFRT à Gassin en 1986

des 4, 5 et 6^e plan, de 1962 à 1970. Il est également membre de la CE confédérale de 1972 à 1978. Il est président de la commission de l'aviation civile de l'UIS-T (Union Internationale des Syndicats-de Transports de la Fédération Syndicale Mondiale) de 1966 à 1983. Il participe aux conférences tripartites de l'Organisation Internationale du Travail à Genève en 1974 et 1977. Il est élu en 1983 à la direction de l'UFRT, puis au Bureau et Secrétariat, puis bureau de 1997 jusqu'en 2000, où il laisse sa place à un plus jeune. Il est également membre du bureau de l'USRAF, (Union Syndicale des Retraités d'Air France) de 1985 à 2000. Il est à la commission des retraites de 1985 à 2000.





Il est membre du bureau de l'Union Syndicale des Retraités de la Nièvre de 1985 à 2005.

Il est membre du Conseil d'administration de l'Institut CGT d'Histoire Sociale des Transports depuis 2003, il en est membre honoraire depuis 2007. Il a apporté sa riche expérience notam-

ment en contribuant aux documents sur le centenaire de la Fédération, et au livre « regards sur 50 années de syndicalisme CGT dans la fédération (nationale) des moyens de transports ».

Interview réalisée par André Joly le 23 septembre 2013

Témoignage de Paul Brazey

membre du CA de l'Institut CGT d'Histoire Sociale des Transports

1952- Embauché le 15 juillet 1952, mon premier lieu de travail se situe au « Carlton » sur les Champs Elysées à Paris. Il avait été réquisitionné par l'armée allemande d'occupation (pendant la guerre 39-45). Je suis syndiqué (à la CGT) depuis le 1^{er} janvier 1949. Je suis affecté au « SR » (100 agents) c'est le service « rouge ». Il comptabilise la totalité des billets émis à travers le monde.

1953. Juillet-août. Les « décrets Laniel », c'est la mise en cause des acquis sociaux du secteur public et nationalisé depuis la Libération. C'est le pays paralysé par l'action des personnels de la SNCF, de la Poste, de la Ratp, des Mineurs, des Transports Urbains, Air France débraye...

Je viens d'être embauché comme agent de comptabilité à Paris. La centaine d'agents du « SR », 5^e étage du Carlton où je suis affecté débraye. Ça sera ma première grève à Air France. Ça ne s'oublie pas. Je ne reste pas muet sur la nécessité de poursuivre l'action et de mieux organiser notre activité syndicale qui est morcelée sur une dizaine de points dans la capitale (on sort de l'occupation), les activités de la Compagnie intramuros étant très diverses à Paris et dispersées : le Carlton et son agence, Poissonnières (anciennes écuries de Murat), station fret, « Marbeuf », siège de la Compagnie, 2 immeubles autres que le Carlton, l'agence de la rue Aubert, et un dépôt à la porte d'Ivry.

Cet éparpillement ne facilite pas l'activité syndicale.

1954. La suite ne s'est pas fait attendre. Mettre en place une coordination pour développer l'action commune s'appuyant sur les revendications qui rassemblent devient une évidence. Je deviens secrétaire de la section (syndicale) de Paris.

1955. Dans la foulée, je vais devenir membre du bureau central du SGPAF. Pendant des années, ça sera mes heures de « délégué du personnel » largement dépassées avec les rappels de la direction qui pèseront sur mon avancement.

1960. L'évolution des techniques de travail s'accélère, tout est subordonné à l'ordinateur. Les classifications des person-

nels administratifs, comptables, commerciaux sont menacées. Suite aux actions, les directions doivent reculer.

1964. Avec Georges Séguy je participe à la Conférence des Transports de la Fédération Syndicale Mondiale qui se tient à Sofia. Le transport aérien est sur la « touche ». Je serai le seul intervenant dans ce domaine (la raison de ma présence voulue par Georges).

Le principe d'une commission spécifique du transport aérien est retenu. J'en serai l'animateur.

Cette période des années soixante sera également marquée par des actions pour le 13^e mois et l'amélioration du régime de retraite qui va progresser de 8 % en 1965.

1966. Le Congrès du SGPAF va m'élire secrétaire général, le secrétaire précédent, le camarade Alfred Dufour partant à la retraite.

Je serai également au niveau national, élu membre du bureau de la Fédération Nationale des Moyens de Transports (FNMT) et au niveau international, je serai élu président de la commission de l'aviation civile de la Fédération Syndicale Mondiale (FSM) que j'assumerai jusqu'en 1982. En effet, après plusieurs tentatives et démarches, un collectif est mis en place, avec le concours des camarades de l'Aéroflot et de la RDA. Cette commission fut un « outil » à la base de mon activité internationale, notamment au plan de la « conférence tripartite de l'aviation civile à Genève en 1974. Cette conférence fut une confrontation avec le patronat dont celui d'Allemagne de l'Ouest (fédérale) qui n'apprécia pas mon intervention sur la lutte des classes.

A ce titre également, je participerai à la conférence de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur le transport aérien mondial, en 1976 et 1977.

Pendant 14 ans je vais m'efforcer de faire face aux activités qui m'incombent. Raymonde, ma femme, mes deux garçons Luc et Michel ont vu souvent, une chaise vide à la maison.

1968. 20 jours de grève victorieuse en mai et juin, pendant



lesquels les militants du SGPAF ont su, tant en région parisienne qu'en province être les animateurs d'une lutte responsable qui aboutit à des acquis importants, notamment : réduction du temps de travail, augmentation des congés annuels, relèvement des coefficients ouvriers et employés, augmentation des salaires... et mesures en faveur du droit syndical.

1971. Un événement majeur a eu lieu dont je pris l'initiative : le « Séminaire de Moscou ». Il rassembla 68 responsables syndicaux dont une majorité non membres de la FSM. Ce fut une réussite internationale, il adopta à l'unanimité une déclaration commune. Les camarades de l'Aéroflot qui en assurèrent l'organisation et la charge, m'avaient donné un sacré coup de main.

A ce stade de mon activité syndicale, une réflexion quant à ma démarche. Elle fut fondée sur une activité collective, qui ferme la porte au « maître à penser », enrichit la démarche revendicative, accroît les capacités d'action de chaque membre en rassemblant les diversités.

1974. L'Airbus A300 devient le premier moyen courrier supersonique en coopération franco-anglaise. C'est l'ouverture de l'aéroport international de Roissy.

1975. Avril-mai, développement des actions sur les lieux de travail avec le 22 mai un rassemblement à Maine-Montparnasse. Octobre et novembre 8 semaines de luttes décidées sur le tas* par les personnels ouvriers. Ce fut un exemple de la « démocratie ouvrière ». Certes elle ne déboucha pas sur des résultats immédiats mais les réductions massives de personnel furent stoppées. Je m'en souviens, ce ne fut pas simple. Mais les discussions qui s'engagèrent début 1976 débouchèrent sur des résultats appréciables. Une pratique domina pendant ce conflit : la consultation quasi quotidienne et la prise de décisions collective.

1977. Avec les camarades de la SNIAS, nous mettons en échec l'accord « Douglas-Dassault », c'est le développement de l'Airbus qui sera entrepris.

1978. C'est « l'an 1 » de la « déréglementation » du transport aérien imposé par l'administration Carter (USA) En réalité, il s'agit d'imposer une nouvelle réglementation de type purement libérale, qui tourne le dos aux conceptions de service public, favorise la concurrence (à outrance) et les lois du « marché ».

1990. Air France absorbe l'Union des Transports Aériens (UTA) et devient société anonyme. C'est « le seuil des années noires » dicit le journal de la direction.

Avec la nomination de Christian Blanc en 1993, c'est la fin de la « nationalisation » et du « statut » du personnel.

1984, je suis en préretraite. Je vais habiter à Andenas dans la Nièvre. C'est une nouvelle vie militante que je mènerai.

D'une part à l'échelon de l'Union Fédérale des Retraités des Transports, avec les camarades Gilbert Stoquert, André Joly, Raymonde Brandely, Danièle Cler, Michel Barnier, Marcel Bac-

teman, Claude Depoil... et tous les autres que je m'excuse de ne pas citer mais qui se reconnaîtront. J'aurai des liens avec les camarades de Bourgogne, de Lyon, de Bourges, de Toulouse, de Saint Etienne, de Marseille, etc.

D'autre part, avec le camarade Boissay, dirigeant de l'Union Départementale de la Nièvre, je vais avoir des contacts pour développer une organisation des retraités dans la Nièvre. Le concours notamment des camarades cheminots de l'UL de Cosne, d'Alfa-Laval, va permettre la constitution en 1986 d'une

Union syndicale des retraités de la Nièvre. En 2006 j'ai 81 ans, mon état de santé ne me permet plus de militer, mais syndiqué je suis, syndiqué je reste.

Paul Brazey

Mars-avril 2015

Ajoutons que Paul a été de la création de l'Institut CGT d'Histoire Sociale des Transports (I-CGTHST) dès 2002/2003 et a apporté sa contribution à notre connaissance d'Air France et du Transport aérien. Tous les textes qui figurent dans le livre « regards sur 50 ans de syndicalisme CGT dans la FNMT » concernant le Transport aérien – hormis la navigation aérienne, fruit du travail de notre camarade François Ancelin – ont fait l'objet de recherches et ont été rédigés par Paul Brazey qui reste membre d'honneur du Conseil d'Administration de l'Institut. Il a également apporté sa contribution avisée à la plaquette du centenaire de la Fédération éditée en 2002 pour le secteur du transport aérien (noté par nos soins-I-CGT-HST).

* Vous trouverez plus de précisions sur ce conflit dans le livre « Regards sur 50 années de syndicalisme CGT dans la Fédération (Nationale) des Moyens de Transports ».





cgtairfrance.fr
Tél. : 01 41 56 72 82 - contact.cgtairfrance@gmail.com



AGEPP : Qui perd, qui gagne ?

A Air France, les personnels moins bien traités que dans les entreprises de moins de 1000 salarié(e)s !

N° 15 - Roissy,
07/2022

La direction continue sa destruction de l'outil de travail.

En effet les salarié(e)s du CC ont connu 7 PSE avec des plans de départs volontaires et même la possibilité d'être licencié(e) concernant le dernier PSE à partir du 01 janvier 2023.

La direction est prête à perdre une partie des 15 millions de passagers transportés qui sont passés par le CC (chiffre 2019) avec son plan Vesta et ses 40% de pertes d'activités (15% de fermetures de lignes et 25% de son activité au profit de Transavia) qui, de fait, entraîne une perte de plus de 25% de recette pour le CC, ce qui fragilise encore plus son économie. Le tout au profit des compagnies Low-Costs qui ouvrent systématiquement des lignes où AF se retire, et viennent en concurrence à TO alors qu'elles ne le faisaient pas quand il s'agissait de vols AF.

La direction d'AF a décidé de se débarrasser de son personnel de province, juste par choix politique et non économique. La dernière preuve étant que cet été, toutes les escales du CC font appel à des renforts CDD et intérimaires, puisqu'AF a fait partir les agents rapidement par le biais d'un PDV. Mais l'activité, elle, n'a pas encore été réduite.

Pensez-vous qu'il soit pertinent de faire appel à des CDD et MOE alors que plus de 200 salarié(e)s AF sont en DFC (Dispositif Fin de Carrière), et qu'ils sont payés 70% de leur salaire brut et DISPENSE de travail ?

Pensez-vous qu'il soit pertinent de faire appel à des CDD et MOE alors qu'il y a encore des salarié(e)s en activité partielle au CC ?

Pensez-vous qu'il soit pertinent de réduire l'activité AF du CC au profit des Low-Costs alors qu'il nous faut rembourser les prêts garantis de l'état et les achats des nouveaux avions (plus de 8 Milliards) ?

Les personnels du CC sont à bout, pressés comme des citrons et c'est sur quoi compte la direction pour se débarrasser à nouveau d'une partie de ses effectifs de province en proposant un Accord Pacte 2023 - 2024 (en mettant celles et ceux qui restent encore plus en difficulté, dégradant encore plus leurs conditions de travail et déséquilibrant encore l'équilibre vie au travail/vie privée).

Nous n'avons eu de cesse de dénoncer les conditions de départs des salarié(e)s qui sont partis en PDV et ce depuis le premier PSE. Mais la direction ayant trouvé suffisamment de syndicats représentatifs signataires pour les 7 PSE et l'AGEPP, cela lui a permis de faire des PSE et un AGEPP au rabais.



Nous vous laissons seuls juges de qui a été et est vraiment gagnant avec tous ces départs en PDV, voir des licenciements.

L'article L1233-71 dispose que lorsqu'une entreprise emploie au moins mille salarié(e)s, il doit être proposé un congé de reclassement à chaque salarié(e) dont elle envisage de prononcer le licenciement économique (ce que fait la direction AF, mais avec 8, 10 et 12 mois de reclassement avec 70% du salaire brut).

Pour les entreprises qui sont en dessous de 1000 salariés, les employeurs **ont pour obligation** de proposer le C.S.P. (Contrat de Sécurisation Professionnelle) pour permettre un retour à l'emploi. Il dure 12 mois et le salarié perçoit 75% de sa rémunération brute.

Comme vous pouvez le constater dans les entreprises de moins de 1000 salarié(e)s, en acceptant le C.S.P., un salarié licencié économiquement à 12 mois de reconversion et est rémunéré 75% de son brut.

Quant à AF, un agent (qui est parti en PDV ou comme cela est proposé dans le Projet d'Accord PACTE 2023 – 2024) peut se retrouver avec seulement **8 ou 10 mois de reconversion iso 12 mois et a perçu ou percevra une indemnité de 70% du salaire brut iso 75%.**

Pour les entreprises de plus de 1000 salarié(e)s le code du travail dispose que cela passe par une négociation avec les syndicats représentatifs (dont la CGT ne fait pas partie au niveau entreprise). C'est ce que fait AF. Pour la CGT, la base de négociation doit être a minima l'équivalent de la C.S.P., afin de ne pas créer de discrimination entre les salarié(e)s des entreprises de plus de 1000 avec celles de moins de 1000.

Or malgré nos différentes alertes depuis le premier PDV la direction n'a proposé que des accords en deçà de la C.S.P. et elle le renouvelle encore une fois, sous offre dans le nouvel accord. Pire comme dans le 7^{ème} PSE, si la direction procède à des licenciements pour motif économique (qu'elle appelle **congé de mobilité**), les salarié(e)s concerné(e)s ne percevront que **65%** de leur salaire brut pendant le reclassement **ISO 75% pour les salariés(e)s des entreprises de moins de 1000.**

Vous pouvez céder aux chants des sirènes de la direction d'AF ou préférer lutter car d'autres choix économiques sont possibles plutôt que la politique mortifère de notre direction. Mais pour cela, il faut que notre direction entende et écoute ses salarié(e)s qui sont les seuls à vraiment s'investir pour leur entreprise.

LA CGT
SA FORCE C'EST
VOUS
SYNDIQUEZ-VOUS!





Communiqué de Presse de l'UCR CGT Après le vote du projet de loi sur le pouvoir d'achat

Ce Gouvernement n'aime vraiment pas les retraités !

Grâce aux mobilisations impulsées par la CGT, le gouvernement a été contraint d'annoncer et de faire voter au Parlement, une augmentation de 4 % des retraites, étant observé que cette augmentation n'est pas rétroactive au 1^{er} janvier 2022.

Tout en prenant en compte cette mesure, la CGT a immédiatement annoncé que nous étions encore loin du compte par rapport au niveau de l'inflation qui dépasse les 5.5 %, à ce jour et l'année n'est pas terminée, avec une prévision de 7 % minimum.

Ceux qui annoncent que cela représente 5.1% d'augmentation des retraites depuis le début de l'année, oublient volontairement, que les 1.1 % le sont au titre de l'année 2021.

A la perte cumulée depuis 10 ans, équivalente à 1 mois de pension, aucune mesure n'est prise à ce jour.

Le Mardi 26 juillet au soir, le centriste Charles de Courson (proche des idées macronistes) présente un amendement pour la hausse des retraites, prenant en compte le niveau réel de l'inflation pour 2022, soit 5.5 % à ce jour, contre 4 % comme proposé par Bercy.

Malgré un appel du gouvernement à voter contre, cet amendement passe avec une majorité de l'Assemblée nationale présente.

Face à cette situation, le gouvernement a fait revoter les députés, en pleine nuit, pour annuler cet amendement.

Quel scandale ! Une fois de plus, ce gouvernement et son président des riches démontrent leur vision de la démocratie à l'égard de l'assemblée nationale et leurs intentions néfastes à l'envers du monde des retraités.

Seule la mobilisation la plus puissante possible du 29 septembre prochain, en convergence avec nos camarades actifs, fera reculer ce gouvernement ultralibéral et antisocial.

ON NE LACHE RIEN !

Montreuil, le 28 juillet 2022

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.

