

ÉDITORIAL

## Salaires – Pensions - 32 heures Urgence !

Les événements vécus ces trois derniers mois ont renforcé notre conviction de la nécessité de changer le monde. Le Covid 19 a accéléré une crise économique et sociale déjà bien engagée avec en corollaire une répartition des richesses de plus en plus injuste engendrant une augmentation de la pauvreté et de la précarité.

La pandémie a été une illustration de l'indispensable besoin de Service Public. L'hôpital, bien qu'affaibli par les attaques des gouvernements successifs, a su faire face et se mobiliser. Il ne suffira pas d'applaudir, de remercier ou de promettre des décorations. L'heure et à la reconnaissance des métiers et de leurs qualifications, à l'attribution de moyens et au renforcement des Services Publics en général et urgemment des Hôpitaux et des EPHAD.

Nous n'accepterons pas que les salarié-e-s et les retraité-e-s payent leur crise. **Il faut rapidement augmenter les salaires et les pensions de retraites, enterrer le projet de loi sur la réforme des retraites à points et ouvrir des négociations pour réduire le temps de travail à 32 heures.**

Nous n'accepterons pas plus que les milliards insufflés par l'Etat, servent à poursuivre les plans de casse et de pertes d'emplois, tandis que les actionnaires continueraient de se gaver. Nous serons très attentifs à ce qui va se passer pour Air France, déjà très affaiblie par les conséquences de la déréglementation du Transport Aérien.



C'est la raison pour laquelle, un collectif de travail, initié par l'UFRT et des dirigeants de la CGT d'Air France, a été mis en place sous l'autorité de Fabrice Michaud, Secrétaire Général de la Fédération des Transports CGT. Il s'agit de mener une réflexion, la plus collective possible, permettant de proposer un projet pour une nouvelle nationalisation d'Air France passant par une nouvelle réglementation du transport aérien. Ceci à l'image de ce qui a été fait par la CGT d'Aéroports de Paris (ADP) pour empêcher la privatisation. **Ce projet pour Air France devra se faire en relation avec la SNCF, les Transports Urbains et l'industrie aéronautique.** L'idée étant de peser sur les décisions du gouvernement et de la direction d'Air France dans l'entreprise et à l'assemblée nationale en s'inscrivant dans un syndicalisme « force de propositions » en adéquation avec la campagne de la CGT « Le progrès social et environnemental c'est possible et urgent ! »

La période qui s'ouvre avive la lutte des classes. Déjà, les valets du capital ont commencé à avancer leurs pions en s'attaquant aux droits sociaux, aux libertés et à la démocratie.

Gageons que nous saurons réaliser les conditions d'un rassemblement le plus large possible pour inverser cette spirale du déclin social et renouer avec les succès revendicatifs afin de construire ce changement de société.

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



# Courrier des lectrices et des lecteurs

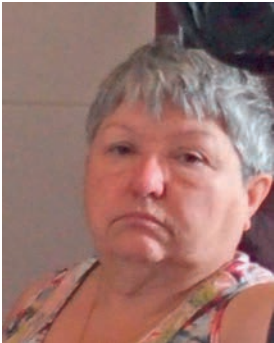
Expériences vécues, problèmes rencontrés, Transports Aériens ouvre ses colonnes aux événements du quotidien.

Aujourd'hui, c'est Arlette Busson qui nous informe.

Toujours, Arlette a tendu la main aux personnes en difficulté.

Elle nous livre, brut de fonderie, des échanges pendant le confinement avec des retraité.e.s pénalisé.e.s par l'isolement et la fracture numérique.

## BUSSON ARLETTE :



« Je vous alerte sur un phénomène qui est amplifié par le confinement coronavirus.

Je m'occupe d'aider des personnes âgées qui n'ont ni internet, ni pc, ni sms, ni possibilité de se déplacer – pas de voiture – pas de permis.

Je fais le courrier pour leur compte sur mon pc je leur fais signer et le courrier part par la poste soit par

lettre suivie soit par accusé réception.

Depuis le 16 mars il y a le confinement et la fermeture des bureaux de postes.

Dans la région d'Anet le seul bureau de poste ouvert est à Dreux soit 20kms aller et 20 kms retour.

Rouvres est mal couverte par le réseau portable en attente d'antenne.

J'ai résolu de mon poste de travail les problèmes de demande de réversion pour l'envoi et j'ai reçu pour les caisses ARRCO AGIRC l'accusé réception sur mon email et mon pc.

Concernant la CARSAT j'ai tenté de faire la même chose mais il n'y a pas sur le site de prévu cette solution réponse au phone

Ce que l'on propose c'est que j'ouvre sur mon pc avec les numéros du conjoint décédé un espace site et que j'envoie dessus cela me paraît compliqué et curieux.

En ce moment de nombreuses personnes âgées décèdent et toute les familles conjoint enfants ont des démarches à faire or ce volet après un décès que faire en période de coronavirus pour les démarches et beaucoup de personnes agrées n'ont pas internet, si j'en crois les statistiques Insee et Credoc.

Ces situations ne sont absolument pas évoquées en termes de procédure et de délai – les femmes sont plus douloureusement touchées car les femmes veuves bien souvent n'ont pas de retraites complètes et cette réversion est indispensable d'autant que le compte retraite du conjoint est arrêter dès l'envoi sur certificat de décès rappel délai imposé.

Par ailleurs je vous mets en copie d'un échange mai que j'ai eu avec la Ste auxia concernant la phase pratique PFG prévoyance – OFG-assurances prévoyance- cimetière chaque commune a son règlement – remise ou pas d'un avis de reçu de la demande de concession – certificat d'inhumation tenue d'un listing des inhumation et pompes funèbres et mon interrogation dans le contexte coronavirus et testament obsèques impossible à respecter ref décret du 2 avril 2020.

Les prestations payées non effectuées seront-elles remboursées ?

Afin que les choses évoluent.

PS – Les lettres du 18 mars 2020 ont pu être postées seulement le 11 mai après déconfinement. Dans un rayons de 20 kms il n'y avait qu'une poste et pas tous les jours. Merci

Je préviens également ufc que choisir et ma mairie de domicile

## LA RÉPONSE :

Re-bonjour Mme BUSSON

Comme convenu ensemble, je vous confirme avoir fait transférer votre email ci-dessous à OGF, le siège des Pompes Funèbres Générales afin que ces derniers prennent connaissance de toutes vos remarques.

J'ai également apporté la précision suivante, à savoir :

Quelles seront les dispositions prises par OGF pour des prestations funéraires comprises dans les contrats d'obsèques des assurés qui ne pourront être réalisés suite à la crise sanitaire actuelle (les soins du corps non réalisés actuellement seront-ils ainsi remboursés aux familles ? La cérémonie religieuse pourra-t-elle être reportée une fois le confinement levé ?

En vous souhaitant une très bonne réception,

**Cordialement**  
**Experte Réclamations**  
**AUXIA / AUXIA ASSISTANCE**  
**Groupe Malakoff Humanis**  
**Direction Service Clients**





# Collectif Femmes et Syndicalisme Retraité

On connaît toutes et tous la situation catastrophique que vivent les hôpitaux actuellement face à la pandémie du coronavirus. Depuis plus de 30 ans, la Santé a été soumise aux exigences du capitalisme qui a voulu en tirer le maximum de profit, au détriment des besoins humains. Il porte aujourd'hui une grande responsabilité dans cette situation, générée par des choix et des coupes budgétaires qui ont été mis en place dans l'hôpital public, en optant pour une gestion liée à des obligations de résultats et de rentabilité.

Ces choix ont amené les retraité.es et les salarié.es à dénoncer et à se battre depuis des années contre la dégradation de l'hôpital public qui ont vu les dépenses de personnels et de fonctionnement dériver au fil du temps, au profit de la rentabilité. De tout cela, le gouvernement n'en a que faire, ce qui le préoccupe actuellement, c'est que le confinement ait le moins d'impact possible sur l'économie française en appelant les salarié.es à faire encore plus de sacrifices.

Mais ce qui est encore moins sa préoccupation, c'est l'augmentation des violences conjugales faites aux femmes, du fait de ce confinement.

Nous pensons que vous avez dû recevoir en tant que membres de la CE de l'UFRT, le numéro 62 de l'« Activité Confédérale du jour », il y a un état fait par le secteur Femmes/Mixité sur les violences conjugales et intrafamiliales au temps du confinement.

Nous sommes confinés.es mais cela ne doit pas nous empêcher d'être attentifs, attentives à ce qui se passe autour de nous, c'est notre rôle de retraités.es, de syndiqués.es CGT d'être à l'écoute de notre entourage, de ce qui se déroule près de chez nous. A la fin de cet état il y a les conseils en cas d'urgence - peut-être nous suffit-il de l'avoir toujours à proximité et de le diffuser à toutes celles et ceux que nous connaissons qui peuvent être nos voisins, nos amis, la famille... Actuellement on ne peut le faire que par mail, sms... ou tout autre moyen électronique. Il y a aussi possibilité de l'afficher dans les halls d'immeubles, voire si nous avons la possibilité de le reproduire dans les boîtes aux lettres.

Il y a, malgré tout, quelque chose de dérangeant dans cet encart, mais qui ne met en rien la responsabilité du secteur Femmes/Mixité bien évidemment, c'est plutôt à la secrétaire d'Etat chargée de l'Egalité entre les femmes et les hommes que la responsabilité en revient. Il est signifié que pour avoir de l'aide, il faut appeler le 3919 de 9 h à 19 h et dorénavant le dimanche également. Pour autant, de 19 h à 9 h du matin aucune aide alors que les violences doublent en soirée et la nuit... Madame SCHIAPPA, Secrétaire d'Etat ne doit pas se contenter d'effet d'annonce, mais doit pousser la réflexion plus avant, notamment en donnant les moyens nécessaires à ce service d'ouvrir 24 h sur 24 et 7 jours sur 7.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020, le 114, le numéro habituellement réservé aux sourds et malentendants est accessible par sms aux femmes victimes de violences conjugales. C'est une bonne chose mais cela ne suffit pas à masquer le manque de volonté et d'ambition du gouvernement pour éliminer la violence à l'égard des femmes.

Quoi qu'il en soit, il faut agir vite et affirmer la détermination politique pour résoudre ce problème et d'y adjoindre les moyens financiers, matériels et de suivis psychologiques.

La situation est trop grave ! Irons-nous jusqu'à l'indécence de rajouter des mortes à la longue liste des victimes du coronavirus ? D'après les chiffres annoncés, c'est ce qu'il est en train de se passer.

Le Collectif Femmes et Syndicalisme Retraité de l'UFRT, vous adressent toute leur fraternité dans ce moment délicat à vivre. Prenez bien soin de vous et de vos proches.

A bientôt.



**Martine VILLALON**  
Membre du Bureau de l'UFRT





# La direction d'Air Inter fourbit ses armes

## 1978 – 1980 : Précarisation des emplois, Attaques sur les qualifications, Action en justice contre la Fédération



### 1<sup>re</sup> ligne TGV Paris-Lyon et les contrats TGV

La direction générale lance plusieurs offensives. Son raisonnement me semble partir de la piste, c'est-à-dire de l'assistance en piste. Cette activité se réalise sur les parkings de stationnement des avions où l'on achemine les bagages et le fret, où l'on charge et décharge les soutes.

Le calendrier de la SNCF sert de prétexte à Air Inter pour précariser des emplois pendant 3 ans. Les travaux de la ligne TGV entre Lyon et Saint-Florentin avancent. Pour 1981 on nous annonce un premier choc. En 1983 Lyon sera à deux heures de Paris. Cette ligne comporte un changement d'itinéraire. La ligne coupera tout droit par le Morvan ; elle ne fera pas le détour de Dijon. Raccourcie, cette ligne nouvelle permettra de maintenir les tarifs - provisoirement.

**Lapautre et Cauwin à la manœuvre : le chiffre d'affaires HT au beau fixe augmente de 32,4 % en 1978 !**

Lapautre a flairé la manière dont il pourrait freiner le développement des initiatives revendicatives. Il va recruter systématiquement en CDD. Ce sont les « *contrats TGV* », des contrats d'abord de 3 ans, puis l'année suivante de 2 ans, etc. De plus il va assigner la Fédération CGT des transports en justice.

**L'embauche d'Agnès Couverchel :** « *J'ai été embauchée à Air Inter le 1<sup>er</sup> avril 1980. A cette époque je n'avais pas 20 ans et Air Inter ne recrutait qu'à partir de 21 ans les agents de résa. J'étais inscrite à l'ANPE. On m'a dit qu'il y avait un recrutement et de me présenter à telle date telle heure. Je ne connaissais rien ni à l'aérien (d'ailleurs je n'avais jamais pris l'avion) ni à cette compagnie et je ne savais pas quel était le travail d'un agent de résa je croyais que c'était un agent d'escale !!*

*Pour ma part je voulais devenir avocate rien à voir avec le transport aérien et je venais de tenter le concours de la police où j'avais réussi la première partie !!*

*La veille de la journée de recrutement, il fallait se présenter à 9h au siège social à Paray vieille poste ; j'ai reçu un appel téléphonique chez mes parents où j'habitais encore. Je n'ai jamais su qui m'a appelé, même après, malgré mes recherches.*

*Une personne se présentant du service recrutement m'a effectivement demandé la raison pour laquelle je postulais et m'a dit que si je voulais avoir une chance d'être prise, ne surtout pas dire que je cherchais un travail mais une façon de me payer des études puisqu'à l'époque je suivais des cours d'anglais après l'obtention de mon baccalauréat.*

*Le lendemain nous étions une trentaine à nous présenter dont 3 ou 4 hommes pas plus, alors que la compagnie attendait une centaine de candidats. Ce fut pour moi une chance car sinon je n'aurais pas été recrutée, dit la psychologue du travail qui nous recevait après les tests psychotechniques car je n'avais pas menti et il ressortait des tests que j'étais rétive à l'autorité et n'avais pas les compétences nécessaires pour un bon commercial (impossible de faire semblant et dire amen aux gros cons sans doute !!) sans compter que toujours d'après la psychologue, j'étais trop jeune et que la compagnie n'avait pas besoin de personnes inexpérimentées !!*

**L'entretien avec Mme Jouron.**

*« La chef de la résa Mme Jouron à tenu, contre l'avis de la psychologue, à me recevoir. L'entretien a duré une bonne demi-heure et à un moment est venue la question sur ce que je faisais en dehors des heures de travail et pourquoi choisir la résa. J'ai réfléchi deux secondes en me disant c'est quitte ou double, soit je dis la vérité ou je dis ce qu'on m'a dit de dire. Finalement j'ai choisi la version : je suis étudiante et ce travail me permettra de concilier études et job. Mme Jouron a eu l'air d'apprécier et j'ai été retenue alors que pour moi je pensais ne pas du tout être repêchée.*

*Sur la trentaine de personnes à passer les tests nous avons été vingt à être embauchés (dont Guilaine que j'ai connue à ce moment-là puisqu'elle était assise à côté de moi.) et nous commençons dès le lendemain en formation accélérée 15 jours à Paray puis ensuite 15 jours en double à Corentin car c'était des contrats TGV pour répondre à la concurrence.*

*Les contrats TGV étaient des CDD à mi-temps de un an renouvelable. Il rentrait un nouveau stage d'une vingtaine de personnes tous les mois et demi en gros ».*

**La section de la Résa n'est pas restée l'arme au pied :** « *En 1983, il y a eu une grève à la résa pour l'embauche des CDD et passage à plein temps. C'est là que j'ai connu Willy et Bernard qui étaient venus épaulés Narré et Betty qui avaient du fil à retordre avec la CFDT (comme toujours à la résa) surtout avec Guy Barbin qui faisait tout, pour casser le mouvement qui tenait bon. Pour ma part j'étais*





*syndiquée depuis 1980 (bon chien chasse de race) je n'ai jamais pensé une seconde qu'on puisse travailler sans être syndiqué et à la CGT (mais je tiens ça de mon grand père ancien mineur à Douai, adhérent PCF - CGT Renault - résistant déporté, mon père délégué CGT - PCF.) Nous avons réussi et je suis passée CDI et Temps plein début 1984».*

**La direction est confrontée de nouveau au dynamisme de la jeunesse.** Ils sont arrivés de la rue de Ponthieu depuis peu. Dans ce service des Recettes commerciales les employés sont traités comme des gamins. L'encadrement se permet d'ouvrir leurs tiroirs pendant qu'ils travaillent. Le rite du feutre vert est des plus grotesques : ils doivent rendre le feutre usé pour disposer d'un neuf !

Ils travaillent au rendement ; chargés de vérifier les coupons de vol des billets Air Inter, chaque salarié doit en rendre 2000 par jour. Pour les coupons concernant les autres compagnies, Air France fait voyager des passagers sur les numéros de vols IT, chacun doit en rendre 600. En cas d'erreur le salarié est appelé.

**La destruction des carnets.** Ce sont les jeunes qui sont passés aux actes et initié ce dont les autres rêvaient sans doute depuis des années. Pendant quelques jours ils ont détruit les carnets. Si tous ont eu un avertissement des aménagements ont été négociés pour ces opérations de contrôle.

## Les assistants de piste chargés des arrivées et départs et les mécaniciens navigants font des visites au sol

Cauvin lui aussi a une nouvelle idée. Ceux qui ont regardé attentivement la une de couverture de mon livre se rappellent cette photo : un technicien en blanc communique par radio avec l'équipage qui met en route les moteurs d'une Caravelle 12. La photo prise un peu plus tard aurait montré un homme en jaune. Cauvin imagine de placer dans cette fonction des assistants de piste – leur tenue est jaune – qui n'ont pas de formation aéronautique. Le gain espéré pour la direction est de 2 à 3 échelles auquel s'ajoutent des économies de formation.

Enfin le dispositif sera complété en sollicitant les mécaniciens navigants. Ils « bénéficieront » de tâches effectuées par les techniciens du sol. Un peu de zizanie entre catégories professionnelles ça peut toujours servir !

On peut penser que Lapautre ne chantonnait pas « Le temps des cerises » en se rasant. Pourtant il va en trouver une à placer sur ce gâteau déjà bien garni. Il se dit qu'il pourrait attaquer le syndicat. Les grèves ça fait perdre de la recette. Nos 'en-tête' de tracts comportent le nom de notre fédération ; c'est elle qu'il assigne en justice. Evelyne et moi sommes invités rue Lafayette. Avec Marcel Caille, secrétaire confédéral CGT et la fédération on tente d'organiser notre réplique. Ça chauffe contre les militants CGT dans cette période : c'est le moment où on parle, entre autres, de l'assassin chez Citroën, où sévit la CFT.

C'est la seule période où j'ai pris des précautions pour mes déplacements de nuit dans les couloirs déserts du hangar. Si j'allais au local la nuit j'avertissais un magasinier ; il devait venir à ma rencontre si je n'étais pas de retour d'ici un quart d'heure par exemple. La venue d'un nombre important de collègues de Paris avait occasionné des changements dans le gardiennage : plus de gardien d'Aéroports de Paris en permanence au hangar, ni d'Air Inter de jour, mais recours à une société privée dans laquelle ma confiance n'était pas acquise.

**Une nouvelle page s'ouvre au comité d'entreprise, Bernard Montagne s'appête à prendre la relève.**

En 1979 je ne serai pas réélu. Nous avons été durant toutes les an-

nées 1970 avec la CFDT à égalité de sièges. Lors des élections des 2 et 3 octobre la CGT a progressé d'environ 2 %. Le jour de l'élection du secrétaire en séance préparatoire du 11 octobre c'est Gerbus, un pilote, qui siégeait comme suppléant de Jean-Pierre Couraye du SNOMAC (Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile) ; Gerbus vota pour Pierre Schmidt, CFDT transfuge de la CGT. Aussi j'ai refusé d'être secrétaire adjoint ce qui aurait pu consister à faire le boulot de ceux qui ne font pas le leur, suivez mon regard ! Aussi c'est Bernard Montagne qui a été élu secrétaire adjoint et le mandat suivant, en 1981, il a été secrétaire.

**C'est parti comme une trainée de poudre !** Ce qu'on a appelé « Le conflit des jus d'orange » en 1979 c'est une grève à retentissement international pour deux bouteilles de jus de fruit vraisemblablement entamées dans un galley d'avion et deux menaces de licenciement. Ce qui est remarquable c'est l'importance des arrêts de travail immédiats. C'est la première fois que les personnels au sol et navigants étaient en lutte ensemble. On a obtenu un reclassement, proposition que la salariée d'Air Inter n'a pas acceptée.

Je m'interroge sur cette grève que je qualifierais plutôt de soulèvement social que de conflit à proprement parler. De plus on pourrait sans doute situer cet éclat de colère dans une période précisément sans véritable conflit.

## 3<sup>e</sup> congrès du syndicat en 1980

Claude Combe est élu secrétaire lors du congrès qui a lieu du 3 au 5 mars 1980. Michel Barrier avait été désigné par le bureau pour être proposé aux suffrages du congrès. Or vraisemblablement – je n'y étais pas – la commission des candidatures a fait un autre choix. Je pense avoir été le seul à voter contre sa candidature. Quand en 1982 ce mandat a pris fin Sylvie a offert le champagne rue Lafayette !

## L'horaire continu fait retour, 1<sup>re</sup> offensive

Un conflit sur la durée du Travail démarre au secteur Fokker en 1980. Du fait des nouvelles organisations du travail il y a une nouvelle pénibilité, surtout à travers les horaires des mécaniciens qui travaillent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, par équipes successives. D'où l'émergence d'une revendication dans le secteur Fokker, qui est de dire : il faut qu'on ait l'horaire continu, qu'on travaille de manière à pouvoir diminuer le temps de travail, et notamment inclure le temps de repas dans le temps de travail effectif. Voilà la réflexion d'un militant de ce secteur.

Pourquoi le secteur Fokker a-t-il été le seul à réagir ? « *Sans doute, selon Michel Barrier, parce que dans les autres secteurs, notamment Mercure, Caravelle, des solutions ont été trouvées entre des équipes de mécaniciens et les responsables de ces secteurs pour arranger un petit peu les horaires... de manière à avoir par exemple après une semaine de nuit, 4 journées de repos consécutifs. Dans le secteur Fokker les gens disaient : mieux vaut avoir un nombre de jours de repos réguliers, que d'avoir 4 jours et puis que la semaine d'après on n'ait plus qu'un seul jour* ». Le secteur 300 ne bougera pas non plus.

**La commission exécutive est élue avec 28 membres :**

Michel Barrier Michel Bonnafous, André Boudou, Chantal Calvo, José Caravaca, Jacqueline Cauchon, Claude Combe, Claude Depoil, Monique Dhont, Marc Féray, Gérard Gilbert, Narré Godest, Auguste Grienberger, Gérard Hébert, Jacqueline Heulz, Evelyne Lebrun, Madeleine Leclerc, Etienne Marty, Marc Legrand, Lionel Minosio, Bernard Montagne, Moulliérac, Fulvio Pessia, Praud, Richet, Patrick Rossignol, Julien Scarbonchi, Willy Tytéca. Les noms des membres du bureau sont soulignés.

Claude DEPOIL





# Solvabilité 2 ou comment financiariser la protection sociale complémentaire



**A**u lendemain de la crise financière de 2007/2008, et alors que les banques et assurances ont frôlé la faillite, certaines étant nationalisées temporairement comme en Angleterre, l'Europe décide de revoir les règles applicables en matière de solvabilité de ces organismes (leur capacité à disposer des moyens suffisants pour payer leurs

[https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/20375-dette-et-creance-definition-et-differences-engagements à court, moyen et long terme](https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/20375-dette-et-creance-definition-et-differences-engagements-a-court-moyen-et-long-terme)), avec deux directives Bâle 2 (puis Bâle 3) pour les banques et solvabilité 2 pour les assureurs (qui entrera en vigueur en France au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

Mais alors que ces directives sont présentées comme un moyen de protéger le consommateur, le périmètre de ces nouvelles dispositions fait débat, notamment vis-à-vis de la protection sociale. Les plus libéraux en Europe réclamant que tous les organismes assureurs y soient soumis (y compris la Sécurité Sociale en France !), à l'inverse d'autres militent pour sortir tout ce qui touche à la protection de la santé de Solvabilité 2. Au final, le « compromis » européen verra les libéraux gagner une fois de plus puisque seule la sécurité sociale sera non soumise à ces nouvelles normes, le reste de l'économie sociale et solidaire du secteur (groupe de protection sociale, mutuelles,...) y seront, eux, soumis. Rapidement, d'une protection des consommateurs, nous allons rapidement nous apercevoir qu'il s'agit en fait d'harmoniser et donc façonner à terme un marché unique de l'assurance où la concurrence doit primer...

Alors au fond Solvabilité 2 c'est quoi exactement ?

Établie par l'EIOPA, superviseur assurantiel européen, la Directive Solvabilité 2 a pour enjeu d'harmoniser et de soutenir le

marché de l'assurance européen, en garantissant la solvabilité des assureurs, c'est-à-dire leur aptitude de faire face à leurs engagements envers les assurés. Elle introduit une approche nouvelle par rapport à la Directive Solvabilité 1, sur la manière de valoriser le bilan et la mise en place d'un système global de gestion des risques.

Le premier pilier décrit les exigences quantitatives. Il détermine les règles de calcul du capital de solvabilité requis (SCR) qui représente le montant de fonds propres (évalués selon des modalités également spécifiques à Solvabilité 2) dont l'assureur doit disposer pour couvrir ses risques. Il définit également le montant du minimum de capital requis (MCR) ; l'assureur dont les fonds propres seraient inférieurs à ce minimum se verrait retirer son agrément.

Le second pilier décrit les exigences qualitatives. Il dispose notamment de l'organisation de la gouvernance des organismes d'assurance et des modalités de mise en œuvre de leur système de gestion des risques.

Enfin, le troisième pilier régit les différents rapports à produire par les assureurs. Ils sont de deux natures, quantitatifs et narratifs. Ils s'adressent pour certains au grand public (démarche de transparence) et pour d'autres uniquement à l'ACPR (Autorité de contrôle prudentiel et de résolution). Ces reporting doivent notamment comporter des informations sur la solvabilité et la situation financière de l'entreprise.

Ce qui est important de retenir c'est que Solvabilité 2 va amener des contraintes administratives énormes notamment au travers de rapports obligatoires, ainsi que des exigences de fonds propres plus élevées. L'effet va être immédiat : Plus de 1 200 mutuelles de livre II étaient contrôlées par l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) en 2006. Douze ans plus tard, ce chiffre a été plus que divisé par deux... Et ce n'est pas fini. La même logique (ou contrainte !) de concentration a eu lieu dans les groupes de protection sociale.

Solvabilité 2 a conduit les mutuelles et institutions de prévoyance à davantage mettre en œuvre des pratiques concurrentielles pour survivre et absorber les organismes de taille plus modeste. Les contraintes réglementaires ont contraints





les mutuelles et institutions de prévoyance à adopter les mêmes pratiques que les compagnies d'assurance. Une certaine tendance à la banalisation s'est engagée ce qui d'ailleurs amplifie le phénomène de perte de repères des camarades quand il s'agit de choisir un organisme pour sa complémentaire santé ou sa prévoyance.

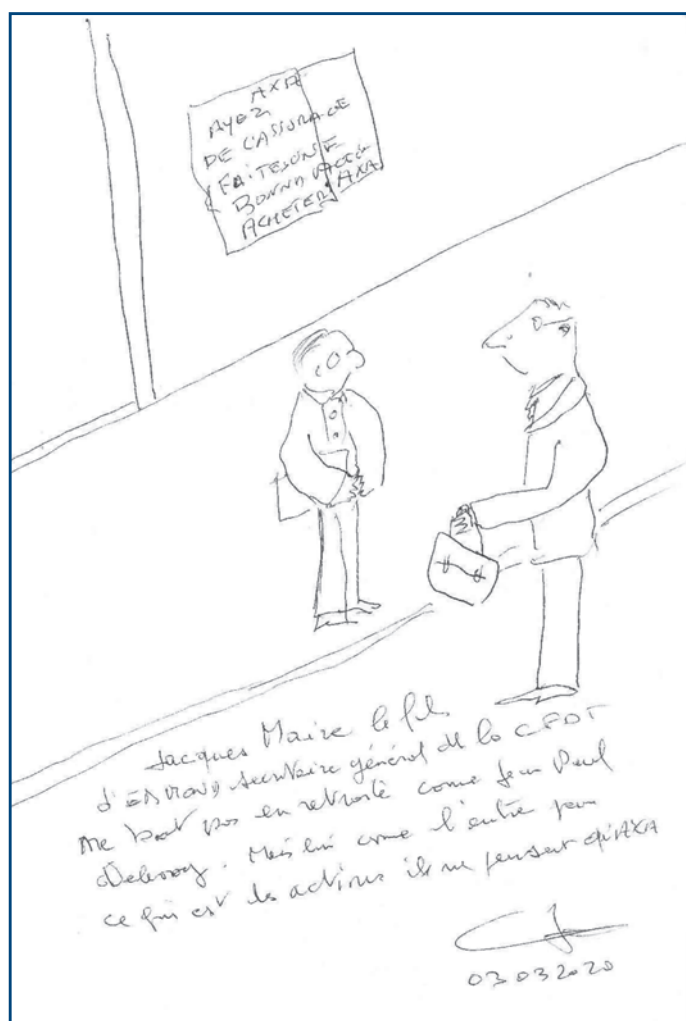
Course à la taille donc, mais pas seulement. La particularité de nos organismes à but non lucratifs c'est justement de ne pas chercher le profit, et donc d'avoir des « marges » peu importantes. Alors dans ce contexte, comment être capable d'augmenter significativement ses fonds propres pour couvrir un nouveau risque, à la demande d'une branche professionnelle par exemple ? Le seul recours... l'emprunt sur les marchés financiers, via notamment l'émission de titres subordonnés ! Aujourd'hui les groupes de protection sociale pour assurer leur développement conformément aux exigences de solvabilité 2 n'ont eu d'autres choix que d'émettre plusieurs milliards d'euros de titres (en clair se sont endettés) à cette fin. Ag2R La Mondiale plus de 2 milliards d'euros au total, Humanis (aujourd'hui absorbée par Malakoff Mederic) 900 millions, Klesia 150 millions pour ne citer que quelques exemples, et tout ceci avec des taux d'intérêts frôlant parfois (pour Humanis) 6 % !! Et qui paie la facture au final : les assurés, et donc les salariés, évidemment !

Concentration à marche forcée, financiarisation, pour au final créer un marché unique de l'assurance en Europe, tel est leur objectif. La révision de solvabilité 2 qui est en cours de discussion tentera sans aucun doute d'accélérer encore les choses, et nul doute que la fragilisation des groupes de protection sociale et des mutuelles se poursuivra pour ensuite mieux atteindre la Sécurité Sociale.

De débats qui apparaissent souvent techniques et soporifiques, cette directive a façonné durablement une modification du paysage de la protection sociale dans notre pays loin des revendications Cgt, et ce n'est pas fini. Mais le combat n'est pas pour autant perdu d'avance, les assureurs à but lucratif ne se sont pas accaparés une part aussi significatives qu'espérer en matière de complémentaire santé et de prévoyance, preuve qu'il y a des résistances fortes dans les entreprises comme dans les branches professionnelles ! Mais il est certain que coup après coup nos organismes paritaires et mutualistes sont fragilisés.

A nous de ne pas laisser ces débats aux mains des hauts fonctionnaires de la commission européenne ou de Bercy, et de remettre ses débats entre les mains des salariés pour ramener l'ensemble de la protection sociale dans le giron de la sécurité sociale, de mettre fin à la concurrence, et d'imposer un mode de gouvernance où les salariés se réapproprieraient enfin la gestion... de ce qui leur appartient !

**Jérôme Vérité**  
Président du groupement assurantiel  
de protection sociale de Klesia,  
Membre du collectif protection sociale confédéral



Dessin de Claude Julian





# Hommage

## Lionel STRAT et Jacques BOULANGER



**C'**est avec une grande tristesse et une profonde émotion que nous avons appris la disparition de **Lionel STRAT** après une maladie qui l'a emporté à 70 ans. Nous venons de perdre un camarade, un ami, un frère.

La multitude de messages, plus émouvants les uns que les autres, sont le témoignage de l'estime que toutes celles et tous ceux ayant eu la chance de le côtoyer lui portaient. Ils attestent de ses qualités humaines : simplicité, gentillesse, empathie, humilité, modestie, sens de l'écoute, bienveillance, disponibilité pour aider les gens...

C'était un homme de conviction qui défendait ses idées et savait les faire partager collectivement en prenant en compte l'avis de chacune et de chacun. On peut dire qu'il faisait l'unanimité et il savait convaincre. Nombreux sont les camarades à qui il a donné envie d'adhérer et de militer. Il inspirait le respect et était apprécié pour sa manière d'être par toutes et tous. Aussi bien de tous les collègues de travail, que ceux des autres syndicats et même de la Direction devant qui il portait haut et fort les revendications. Il permettait de donner à la CGT une crédibilité sans faille.

**A**u moment de mettre sous presse, nous apprenons le décès de notre camarade **Jacques BOULANGER**.

Notre camarade Michel Paschal nous nous a représentés à ses obsèques.

Une consultation de ceux qui l'ont bien connus nous permettra de lui rendre hommage au prochain numéro.

Alors qu'il s'était retiré, à Quend, la haut dans sa Picardie, à deux pas de la baie de Somme et du Marquenterre, pour jouir d'une retraite bien méritée auprès des siens, notre camarade Jacques Boulanger nous a quitté.

Militant indéfectible de la CGT UTA, Jacques a poursuivi, après la fusion UTA- Air France, une activité syndicale assidue au sein de la CGT AF. Et, c'est naturellement, qu'à l'heure de la

Lorsqu'il fut élu Secrétaire de la Section CGT du CIT (Centre Industriel de Toulouse), nous étions très fiers de lui avoir confié cette mission qu'il a su accomplir avec brio, allant même jusqu'à sacrifier sa promotion professionnelle. Compagnon de route et compagnon de luttes, notamment pour la défense de ce centre que ce soit à Montaudran et après. Très rapidement, il fut également élu à la Commission Exécutive Nationale du SGPAF-CGT et en suivant à la Commission Exécutive Centrale de la CGT d'Air France où il faisait autorité. Lorsqu'il prit une retraite bien méritée, il prolongea son adhésion à l'USRAF et pris des responsabilités à la Section Sud-Ouest où sont apportés était important.

Son engagement au Parti Communiste Français était aussi profond. Il s'était investi, avec son épouse Anne-Marie (élue municipale) pour la commune de Saint-Orens-de-Gameville. C'était un homme honnête et droit, jusque sur le terrain de rugby.

Il aimait la vie, la convivialité et l'humour. Il nous manquera beaucoup cet homme qui incarnait tant d'amour et de fraternité.

Nous transmettons nos plus sincères condoléances à son épouse Anne-Marie, à ses filles Pauline et Irina ainsi qu'à toute la famille.

**Philippe BONNEFOUS**

retraite, il a pris toute sa place dans notre Union Syndicale des retraités AF CGT.

Aux convictions bien trempées, il savait allier une grande qualité d'écoute et d'esprit d'ouverture.

Notre émotion se conjugue à l'incredulité tant il était inimaginable, pour qui a le souvenir du personnage charismatique, à l'humour facile, pétillant de vie, qu'il s'en aille bien trop tôt.

Nous transmettons à sa famille nos sincères condoléances.

**Michel PASCHAL**







# Air France

**A**ir France a été - hors USA - un des plus grands opérateurs de Constellation avec 52 Constellation et 10 Starliner entre 1946 et 1957. À partir de novembre 1959, les « jets » commencent à remplacer les Connie's, d'abord avec la Caravelle et plus tard avec le B707. Nombre de Constellation furent transformés en cargo et exploités jusqu'en 1967.

Le Lockheed Constellation (Connie) est un avion de ligne à hélices avec 4 moteurs en étoile Wright R-3350 de 18 cylindres. Il est construit par Lockheed entre 1943 et 1958 dans son usine de Burbank en Californie. Un total de 856 appareils sont produits dans plusieurs versions, toutes reconnaissables à la triple



dérive et au fuselage en forme de dauphin. Le Constellation est utilisé comme avion de ligne et comme avion de transport militaire par les États-Unis, en particulier lors du pont aérien de Berlin.

Les Super-Constellation d'Air France de type L.1049 (24)

Matricule	Type reçu	MSN	Arrivée AF Mise en service	Fin	Historique - Remarques
F-BGNA	L.1049C-55-81	4510	28-06-53 - 16-07-53	03-08-54	Détruit par accident
F-BGNB	L.1049C-55-81	4511	29-08-53 - 10-09-53	1979	Ferraillé
F-BGNC	L.1049C-55-81	4512	03-09-53 - 19-09-53	09-08-69	Détruit par accident
F-BGND	L.1049C-55-81	4513	03-09-53 - 02-10-53	1974	Catair F-BRNH - Ferraillé
F-BGNE	L.1049C-55-81	4514	21-09-53 - 26-09-53	1971	Partie avant préservée
F-BGNF	L.1049C-55-81	4515	26-09-53 - 12-10-53		Ferraillé
F-BGNG	L.1049C-55-81	4516	06-10-53 - 23-10-53	1979	Catair - Ferraillé
F-BGNH	L.1049C-55-81	4517	27-10-53 - 01-11-53	1967	Ferraillé
F-BGNI	L.1049C-55-81	4518	29-10-53 - 12-11-53	1976	Air Cameroun - Ferraillé
F-BGNJ	L.1049C-55-81	4519	08-11-53 - 15-11-53		Préservé à Nantes
F-BHBA	L.1049G-82-98	4620	14-07-55 - 17-08-55	1976	Ferraillé
F-BHBB	L.1049G-82-98	4621	31-07-55 - 22-08-55	1973	Air Fret - Ferraillé
F-BHBC	L.1049G-82-98	4622	13-08-55 - 31-08-55	29-08-60	Détruit par accident
F-BHBD	L.1049G-82-98	4623	24-08-55 - 11-09-55	1967	Ferraillé
F-BHBE	L.1049G-82-98	4624	03-09-55 - 26-09-55	1973	Ferraillé
F-BHBF	L.1049G-82-98	4625	07-10-55 - 28-10-55	1967	Ferraillé
F-BHBG	L.1049G-82-98	4626	20-10-55 - 04-11-55		Préservé (Parking Dancing)
F-BHBH	L.1049G-82-98	4627	09-12-55 - 14-01-56	1967	Ferraillé
F-BHBI	L.1049G-82-98	4634	29-02-56 - 14-03-56	1969	Air Fret - Ferraillé
F-BHBJ	L.1049G-82-98	4639	09-05-56 - 23-05-56	1967	Ferraillé
F-BHMI	L.1049G-82-98	4668	31-12-56 - 09-01-57	1975	Ferraillé
F-BHMJ	L.1049G-82-98	4669	04-01-57 - 11-01-57	1978	Ferraillé
F-BHMK	L.1049G-82-98	4670	25-01-57 - 08-02-57	06-12-57	Détruit par accident
F-BHML	L.1049G-82-98	4671	07-02-57 - 08-02-57		Préservé

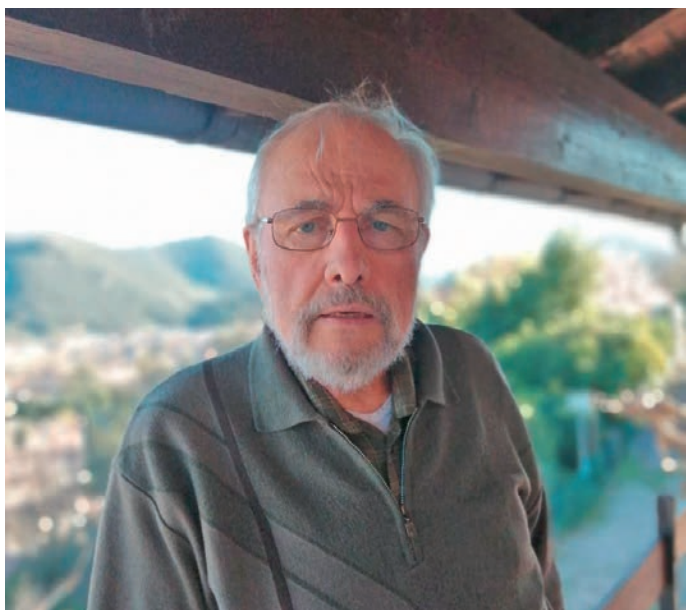
CI = Certificat d'Immatriculation - CDN = Certificat De Navigabilité - hdv = Heures De Vol  
IPC = Illustrated Parts Catalog - PEC = Prise En Charge





# Mutuelle des personnels d'Air France :

## Élection des délégués à l'assemblée générale



Le mandat actuel de l'assemblée générale des délégués que vous avez élus se termine à la fin de cette année 2020. Le conseil d'administration a prévu d'organiser les prochaines élections entre décembre 2020 et les premiers jours de janvier 2021. Dépôt des listes le 30 septembre et début des opérations de vote en décembre. Comme les dernières fois vous pourrez voter par l'Internet ou par courrier.

Cette année a été marquée par la terrible crise sanitaire que nous n'avons pas encore finie de traverser. Elle a mis en évidence l'importance de notre système de la sécurité sociale. Sans lui quel aurait été le nombre des victimes du virus ?

☛ *Défendre et améliorer ce système de protection sociale est une bataille qu'il faut engager dès à présent. Dans ce contexte notre mutuelle a une place et un rôle à jouer.*

Le mutualisme se définit d'abord par les notions solidarité et démocratie.

**Démocratie :** c'est respecter le vote des adhérents et permettre à leurs représentants de siéger à tous les niveaux des

instances. Ce qui n'a pas été le cas lors de ce mandat. La proportionnelle nous donnait un poste au Conseil d'Administration qui nous a été refusé par la majorité.

**Solidarité :** elle doit être catégorielle et intergénérationnelle : refus de cotisation liée à l'âge, cotisations en fonction des revenus (avec une limitation) selon le principe de chacun selon ses moyens, à chacun selon ses besoins

Ce sont ces principes qui vont guider notre programme pour une autre gestion de la MNPAF.

Un groupe de travail comprenant des actifs et des retraités CGT a déjà travaillé sur un programme, c'est ce travail qui vous est présenté ci-dessous.

### Cotisations

Pour les « individuels » il existe la gamme altitude comprenant altitude 300, altitude 350 et altitude 400

- ☛ Nous demandons la disparition d'altitude 300 créée pour ceux qui ne peuvent pas payer plus pour une mutuelle ; les remboursements sont moindres que dans altitude 350, le cahier de prestation « normal », double peine : inadmissible.
  - Nous réclamons l'intégration de ces adhérents dans altitude 350 avec leur taux de cotisation altitude 300.
- ☛ Les conjoints d'ouvrant droit actifs ou retraités sont sur un compte particulier et pour l'équilibrer la majorité de l'AG de la MNPAF a mis en place une cotisation en fonction des revenus... mais aussi de l'âge ; inadmissible
  - Nous réclamons le calcul de la cotisation **uniquement** en fonction des revenus
- ☛ Aujourd'hui un retraités qui a 24 501 € de revenus annuels paye à altitude 350 une cotisation de 101 € par mois (ouvrant droit) ; s'il a 72 000 € il paye, s'il est à altitude 350, également 101 € par mois...
  - Avec d'autres listes nous réclamons le retour à 5 tranches





de cotisations ou plus comme cela existait jusqu'à il y a une dizaine d'années

- Malgré la situation d'Air France à l'issue de la crise de la Covid19 et le plan de suppression d'emplois annoncé (la crise sert de prétexte à Ben Smith) nous demandons qu'Air France augmente sa participation en versant, par exemple, une contribution pour les retraités anciens salariés de la Compagnie qui ont participé tout au long de leur carrière au développement international de celle-ci tout en assurant des missions de service public.

## Prestations

- Les cures thermales sont reconnues par les autorités de santé
  - nous demandons une meilleure prise en charge des dépenses engagées par l'adhérent curiste
- augmentations de certaines prestations ou « déplafonnement » dans le cas de handicap
- politique de prévention pour les individuels

## Politique générale de la MNPAF

La volonté de transformer le mouvement mutualiste français en système de type assurances remontent aux années 80, la crise de 2008 a permis aux tenants du capitalisme libéral d'accélérer le mouvement. Nous fûmes contraint de nous adosser à une entreprise plus grosse, la MACIF, laquelle vient de décider de fusionner avec AESIO pour former un monstre répondant aux fusions d'Humanis avec MEDERIC etc.

Selon les textes nous gardons notre liberté mais surveillée dans notre petit enclos, en fait les grandes lignes seront définies « là-haut » et nous serons sommés de nous y conformer. Nous sommes loin de l'activité entraide et secours d'avant 1990. Alors c'était l'entreprise qui comblait le déficit et le salarié contribuait pour 1 % de son salaire à travers le CCE.

### ET VOUS ADHÉRENTS OU SYMPATHISANTS DE L'USRAF-CGT COMMENT ALLEZ-VOUS PARTICIPER À CETTE CAMPAGNE?

Une demande et quelques suggestions

- Vous venez de lire quelques propositions pour construire un programme pour la MNPAF, donnez votre avis directement à l'adresse mail suivante : [usrairfrancecgt@gmail.com](mailto:usrairfrancecgt@gmail.com) ou en vous adressant à votre section USRAF-CGT



Dessin de Claude Julian

- étoffe cette plateforme par vos propositions
- engagez-vous dans cette campagne en contactant d'anciens collègues d'Air France, d'UTA ou d'Air Inter avec qui vous êtes en relation, faites-leur part de nos propositions et invitez-les à voter pour la liste « Le Choix d'une Garantie pour Tous » vous remarquerez que les initiales forment CGT

### DONNEZ SA VOIX A LA LISTE « LE CHOIX D'UNE GARANTIE POUR TOUS »,

c'est aussi participer à la défense de la Sécurité Sociale et aux valeurs de solidarité, d'entraide et de démocratie que nous partageons dans la CGT

Michel WAGNEZ  
Secrétaire de l'USRAF





# Transport aérien: quel redécollage ?

## Débattons. Ouvrons des pistes durables !



### Contribution

Il est difficile de mesurer précisément les conséquences, dans nombre de domaines, de la crise sanitaire que le monde connaît actuellement.

Le transport aérien constitue un des secteurs économiques les plus menacés.

Les compagnies aériennes qui ont dû s'adapter à un environnement dérégulé, par la volonté de gouvernements « libé-

raux », restent fragiles, quand elles n'ont pas disparu.

Il en est ainsi pour Air France, malgré une recapitalisation de 6 milliards de francs, par son actionnaire, l'Etat, il y a une vingtaine d'années, suivie d'une privatisation et de son cortège de plans sociaux, de blocage des salaires, de recours à la sous-traitance, à l'intérim...

Finalement, la privatisation ne l'a pas mise en situation de consolider ses résultats économiques et de s'affranchir d'aides indispensables pour passer la période de crise actuelle.

Sa situation n'est pas unique et la plupart des compagnies aériennes vont connaître les mêmes difficultés.

Il est temps de s'apercevoir que « la concurrence libre et non faussée » est une hérésie pour le transport aérien qui doit pouvoir se développer sur d'autres bases.

Cette nécessité est d'autant plus impérieuse qu'il n'est plus possible de s'exonérer de mesures radicales pour participer réellement à la lutte contre le réchauffement climatique.

Le transport aérien participe activement aux échanges internationaux.

Il est un acteur important du développement du tourisme qui tient une place significative dans l'économie.

Pour notre pays, il est aussi un vecteur nécessaire pour faciliter la continuité territoriale.

Par ailleurs, les compagnies constituent le débouché de la construction aéronautique, un élément de poids, également, de l'activité économique.

La diversité de l'offre des constructeurs, l'évolution des tech-

nologies doivent permettre la satisfaction des besoins de transport, tout en limitant au maximum la pollution.

A ce titre, la multiplication des vols, y compris dans un même créneau horaire, pour satisfaire chaque compagnie, ne relève t'elle pas de la gabegie ? Ou encore, la multiplication des vols sur certaines lignes, plus pour occuper des créneaux horaires que pour répondre à un véritable besoin n'est elle pas une aberration découlant d'une concurrence acharnée mais injustifiée ?

L'abandon des A380 est incompréhensible. C'est une ineptie sur le plan écologique.

D'autre part, la concurrence avec le TGV n'est elle pas absurde ? Il serait bien plus pertinent que pour des temps de trajet inférieurs à 2 ou 3 heures de privilégier le train, dans le cadre d'une coopération entre modes de transport.

Partant de ces considérations, non exhaustives, n'est-il pas indispensable de reconsidérer notre conception de la politique du transport aérien ?

Il serait utile de convoquer tous les acteurs concernés par le sujet et de définir une nouvelle orientation, une réorganisation du secteur, privilégiant les coopérations entre groupes avec une préoccupation sociale indéfectible.

Cette démarche devrait servir de base à la discussion avec les autorités européennes.

Soyons réalistes, pour aller vers cette perspective, il faut que le sujet soit l'affaire du plus grand nombre de gens possible, à commencer par les salariés du transport aérien.

Car, ne nous y trompons pas, les traités européens sont contraires à cette orientation. Pour les modifier il sera nécessaire d'établir un rapport de force conséquent. Alors débattons tous ensemble !!!

Les initiatives qui sont prises ici ou là sont encourageantes. Il faut s'y associer massivement.

**Michel PASCHAL (retraité)**  
**ancien administrateur salarié Air France (1991-1997)**

