TRANSPORTS AÉRIENS
Le retraité
n° 557 Septembre 2021
Union Syndicale cgt des Retraités d'Air France / Syndicat CGT Air France / Syndicat UGICT/CGT Air France

RETRAITÉS, RETRAITÉES NE RESTONS PAS ISOLÉ.E.S

ÉDITORIAL

Une nouvelle fois le pouvoir d'achat des retraités est attaqué avec la désindexation des pensions malheureusement validée par certains syndicats.

Des politiciens au service du grand capital vont même jusqu'à proposer la retraite à 67 ans alors que nous savons que travailler plus longtemps c'est vivre moins longtemps.

Et que le recul de l'âge de départ nous vole nos plus belles années de retraite.

Des momies de la propagande patronales sont exhumées pour tenter de convaincre que le « boomers » en auraient voulu « toujours plus » et que leur « égoïsme » pénaliserait les jeunes actifs.

Bien évidemment, ce qui pénalise jeunes et moins jeunes, c'est le talon de fer du Kapital, lequel se goinfre sans vergogne aux dépens de tous.

Dans le même temps, les retraité.e.s déplorent la casse des professions de santé, de l'aide sociale, de l'hôpital public ; l'augmentation des tarifs de l'énergie, le besoin de ré-industrialisation de nombreux secteurs, le combat contre les idées d'extrême droite, la fraude fiscale…

L'environnement est aussi un vrai sujet mais quand on écoute tous ceux qui psalmodient autour de ce thème, on voit bien que les questions sociales passent pour eux au second plan quand elles ne sont pas niées dans une démarche de « décroissance » prônée par des personnes qui peuvent se le permettre.

Tout est fait pour dissuader les retraité.e.s de toute velléité de résistance collective pour défendre leurs intérêts.

Dans ce cadre, l'UCR propose une action le 2 décembre avec 8 autres syndicats et associations et ce serait une grave erreur de considérer cette initiative comme un simple rituel.

C'est maintenant qu'il faut mettre le gouvernement et ses commanditaires au pied du mur.

Dans le même temps, l'UCR lance une consultation nationale : **« de quoi ai-je besoin pour vivre »** pour permettre d'aller au contact des retraités-es.

L'isolement des retraité.e.s permet au patronat et ses collaborateurs de mieux les léser.

Même si c'est objectivement difficile, manifester collectivement son mécontentement et ses exigences est indispensable.

Dans ce numéro, notre camarade Philippe Bonnefous développe toute l'argumentation qui doit conduire notre action du 2 décembre au succès.

Yvon Touil
Secrétaire Général de l'USRAF CGT.

Qualification
La conquête de sa reconnaissance

Cette conquête s'étend sur une vingtaine d'années avec des résultats dès le début. À la phase de démarrage, dans les années 1970, la Direction répondra avec le protocole de 1976, où certes il y a du déroulement de carrière mais aussi l'instauration de la polyvalence. Cela correspond à la fois à l'intérêt de l'entreprise mais rencontre aussi l'expérience et l'aspiration des jeunes générations de mécaniciens.

La phase suivante sera celle des affrontements. Deux luttes longues sont organisées par la CGT, l'une de 55 semaines, dans les années 1980, dans une période où les populations des pays développés sont confrontées à l'austérité.

Dans les années 1990, c'est déjà Air France qui pour une part fait la loi à Air Inter. Un mécontentement profond se manifeste au secteur 320 en 1992, secteur qui n'avait pas participé à la lutte en 1989 ; des négociations s'ouvrent en urgence. La lutte très déterminée des magasiniers en 1993 obtient des résultats intéressants.

On notera que malgré les tentatives insistantes du SNMSAC (syndicat national des mécaniciens au sol de l'aviation civile), ce syndicat corpo ne réussira pas à s'implanter solidement dans la population Air Inter où la CFDT est quasi absente.

La visée d'Albert Block : des échelles techniques : En 1972 Albert est aux commandes du syndicat. À son sujet, Paul Brazey m'avait rapporté les dires de Jean Morvan qui avait constaté un renouvellement au syndicat Cgt d'Air Inter. C'est à cette époque que se construit la perspective de revendiquer des échelles techniques, autrement dit d'obtenir une reconnaissance de la qualification de technicien pour les mécaniciens du hangar et son paiement : les mécaniciens ont des qualifications de techniciens, elles doivent être reconnues. Je trouve intéressant que les mécaniciens du hangar se soient approprié cette visée durablement, c'est-à-dire une vingtaine d'années. Le contexte de départ, c'est la mise en ligne de 5 Super Caravelle (c'est une partie des avions construits par l'Aérospatiale sur les chaînes que l'entreprise a du remonter après la grève de 1968), c'est aussi 10 Mercure qui sont commandés. (En 1980, Air Inter achètera les 7 autres Super Caravelle qu'avait utilisées la Sterling).

L'idée me vient en 1973, que nous, les employés, nous aurions tout intérêt à coller davantage à l'action des mécanos qui représentent une force importante ; nous en tirerions avantage. Jusqu'à cette époque on aurait pu dire : la CGT c'est la DM ! (Direction du matériel). Je travaille alors au planning des matériels révisables chargé des Fokker ; les employés se plaignent de leurs faibles salaires. Au magasin c'est la même réalité. Fin 1972 je suis élu au bureau du syndicat. Notamment avec Pierre Robin nous discutons des revendications. C'est dans cette période que nous commençons à revendiquer un plancher bas-salaires à chaque négociation salariale.

Un film synthétique des événements de 20 ans en 7 phases :

1. En 1973, une mobilisation démarre, stimulée par l'arrivée proche de 15 avions neufs. C'est une charge de travail importante, les Mercure seront entièrement entretenus à la DM. C'est principalement le hangar qui se mobilise. C'est un peu le bazar dans la mesure où les ateliers, s'estimant hors circuit, ne suivent pas. Suite au conflit de 1974 qui a concerné toute la compagnie, Albert Block change de service pour la formation, Yves Pratz va créer l'UGICT et organiser chefs d'équipes et contremaîtres, et Daniel Neil quitte Air Inter. Michel Barrier prend la relève au hangar avec Claude Lorentz.
2. En 1976 le protocole DM : des arrêts de travail se produisent ; peu avant l'arrivée de Cauvin comme directeur (cadre d'Air France), il engage des négociations sur un protocole qui concernera à terme tous les non-cadres de la DM, hormis les O.S. Dans la population des mécaniciens la cohésion deviendra beaucoup plus forte : Piste, Hangar, Agents techniques et Ateliers sont dans les mêmes filières. Plus largement toutes les catégories d'employés sont incluses dans le protocole (magasins, préparation, armement-cabine, tractistes avions). Il en est de même pour les bureaux d'études et autres catégories du 2e collège. Christian Doulay, entrera dans la filière mécanicien comme Jean Nisol à Lyon et d'autres, jusqu'alors aide-mécaniciens. Le protocole coupe l'herbe sous le pied du SNMSAC avec sa revendication de licence, qui n'aurait d'intérêt que si l'on traite des avions de compagnies étrangères.
3. Les mécaniciens organisent des conflits de longue durée. 1985 : conflit de 3 mois. Les 'chefs d'orchestre' sont Christian Doulay du secteur Airbus/Fokker et Claude Biolchini du secteur Mercure ; étant à la fédération c'est à ce moment-là que je fais leur connaissance aux assemblées du samedi. Michel Barrier et Fredo Moal animent les 10 escales de province ayant des techniciens Air Inter ; Michel travaille à l'escale de Nice depuis 1983, Fredo à Toulouse. Tom anime la lutte et distille sa de-

vise : ***« maintenant que j'ai eu mes 15 points (en 1985) j'épargne pour le prochain conflit ».***

4. L'Airbus 320 est mis en ligne en 1988. Dans cette période Bernard Montagne est secrétaire du comité et Christian Doulay travaille avec la commission Emploi-Formation. Un travail sur la formation est engagé avec Émergences *« qui porte sur 3 catégories professionnelles, les agents des recettes commerciales, les agents d'escale chargés du passage, et enfin… les mécaniciens d'entretien. Le rapporteur de l'expertise indique qu'il n'a eu que deux jours pour réaliser les entretiens auprès des techniciens de maintenance désignés par la hiérarchie ». Il ajoute « que cela n'enlève évidemment rien à la qualité de ces entretiens d'un point de vue individuel… »* op citée dans mon mémoire, voir Modernisations technologiques et enjeux sociaux, page 170. Ce travail du syndicat et du comité va contribuer à élever les capacités sociales dans la compagnie, tant des militants que plus largement parmi les catégories concernées.
5. 1989 : conflit de 55 semaines qui se poursuit en janvier 1990. Nouveauté : l'Airbus 320 est en exploitation avec 10 avions en fin d'année. Seul de son secteur Bernard L'Hirondelle fera grève. (je rencontrerai Bernard l'année suivante pour préparer la session tripartite de Genève sur les technologies modernes). À l'arrivée d'un nouvel avion la direction met sur pied une *« équipe de marque ».* Ses chefs d'équipe et mécaniciens sont ceux qui ont des avancements, qui sont bien notés, des travailleurs qui font peu la grève. Après la fusion Bernard ira travailler au centre de Toulouse.
6. 1992 : Le secteur 320 a pris de l'importance avec 20 avions ; de plus, de nombreux mécaniciens y sont arrivés de la Caravelle et du Mercure où ils participaient aux luttes. Le secteur n'est plus du tout ce qu'il était en 1989. Or le syndicat ne voit pas monter le mécontentement, ce qui s'explique sans doute en partie par le fait que les équipes 320 travaillent au HN1 sur le site Air France, dans l'entreprise d'à-côté, de l'autre côté de l'ancienne RN7 ; la direction s'en rend très bien compte.
7. 1993 : conflit chez les magasiniers des équipements avion. Jean-Pierre Piedallu est délégué du personnel. D'après lui, ce conflit qu'il qualifie de grève perlée, s'étire sur une année. Jean-Pierre a une appréciation très mitigée de ce conflit. Il considère comme de faibles avancées ce qu'ont obtenu les magasiniers de sa génération. Le passage à l'échelle 10 n'apportait que quelques points aux plus anciens. Je me demande si ce n'est pas plutôt la qualification d'agent qualifié qui manque de perspective. Des collègues moins anciens ont gagné un nombre de points plus importants. Christian Doulay sera lui aussi de la partie en étant en contact étroit avec eux, la soudure a pris avec le temps.

Les modes d'animation des conflits de 1985 et 1989. Selon Claude Biolchini *« en 1985 on commence par les délégués du personnel d'Orly-DM où on pose nos revendications Tom et moi ».* Puis une consultation est organisée à la fois sur les revendications en matière de formation et de qualification et aussi de mode d'action. Dans chaque équipe on recense les réponses souvent massives. Les tracts sont utilisés. Un préavis est déposé ; selon Jean-Claude Marty, *« les secteurs font grève le même jour, piste et hangar ; sur la fin du conflit, les équipes s'impatientent devant l'insuffisance de résultats et poussent à de plus nombreux arrêts de travail ».* Chaque samedi une assemblée se tient à Orly ; chaque équipe y délègue un représentant de même que chaque escale. À un moment donné on décidera la reprise par un vote en assemblée. La direction traîne les pieds et les retards de travaux prennent de l'importance.

Mais qui est donc Claude Biolchini ? Actuellement il est militant de l'USRAF en Isère. Il a été embauché en 1979 et a travaillé d'abord à la VM (une visite majeure c'est une GV, (grande visite)), où l'avion est découpé en 3 parties. L'intérêt est le suivant : après 3 ans et une visite de chaque partie on connaît l'état de tout l'appareil, tandis que c'est seulement après 9 ans avec une GV. Comme à Air Inter on effectue beaucoup d'atterrissages ce qui éprouve les structures, constructeur et compagnie y trouvent intérêt. Puis Claude travaille au Fokker 27 et enfin au secteur Mercure. Voilà que le 3 janvier 1987 Claude se fait une hernie discale en manœuvrant une partie-fixe de frein avec un cric. Claude est en accident de travail et à sa reprise il travaillera au pôle Saisie de Compte-rendu matériel, rédigé en vol par l'équipage.

Claude et Tom sont assidus au Fer à Cheval à Rungis ; c'est là que les lundis ils font ensemble le point du conflit de 1985.

Les conflits en escale. Orly et les 10 escales où travaillent des mécaniciens Air Inter ont beaucoup d'échanges. Précisons qu'ils obtiennent un poste en escale lorsqu'il s'en crée ou s'il devient vacant, cela en fonction de l'ancienneté, dès lors qu'ils ont atteint le niveau technicien. Ils s'y installent durablement. Michel Barrier a eu le choix entre 4 escales de province ; avec Michelle ils ont opté pour Nice. Il y a les échanges techniques : *« il nous manque tel équipement pour un dépannage, tu le mets sur le prochain vol ».* Un magasinier d'Orly livre l'équipement à bord de l'avion. Il circule aussi des cubis de rosé confiés aux bons soins des équipages.

Les escales c'est au maximum 90 mécaniciens. Il y a les grosses escales comme Nice, Toulouse, Lyon, Marseille, Bordeaux, les moyennes comme Montpellier, Strasbourg, Nantes et les plus petites comme Mulhouse ou Grenoble. Dans toutes les autres escales ce sont des mécaniciens des Chambres de Commerce et d'Industrie qui effectuent les dépannages ; à Roissy c'est Air France.

À Nice ils sont 8 techniciens. Dans les grandes escales il y a de nombreux passagers mais aussi du transport de fret (les soutes d'Airbus 300 sont grandes ; on y transporte des voitures). La soirée est la plus chargée ; 3 ou 4 techniciens travaillent de 16 heures jusque vers 2 heures du matin. La nuit il reste à l'escale souvent 5 avions pour les départs très matinaux ; les équipages sont en découché. Il y a aussi le passage de nuit de la Postale qu'Air Inter assiste.

En 1989 la direction prend des moyens nouveaux pour faire face au conflit. Elle conteste nos préavis ; la plupart du temps on a gagné au tribunal d'Evry avec nos avocats, Roland et Monique Weyl. Elle loue des chambres d'hôtels dans des villes de province pour que les chefs d'équipe, qui ont été amenés à reprendre la caisse à outils pour remplacer les mécaniciens en grève dans les escales, puissent y loger confortablement avec leur épouse.

Comment les techniciens d'Air Inter voient-ils leurs collègues d'Air France ? Ils les appellent les 'ingénieurs' avec chemise blanche, cravate et pantalon bleu-marine. Eux se qualifient de 'petites mains'. À l'occasion ils vont s'amuser de les voir obligés d'aller dans un train d'atterrissage où ils ont quelque chance de se faire arroser par une fuite hydraulique. Ces derniers seront médusés en 1997 quand ils seront amenés à travailler avec leurs nouveaux collègues d'Air Inter.

Michel Barrier nous raconte cette période : *« Ils s'apercevront alors que même avec leur licence censée leur ouvrir l'assistance à toutes les grandes compagnies du monde ils gagnent environ 150 euros de moins que leurs collègues d'Air Inter. Car ces « ingénieurs » ne comprenaient vraiment pas comment des « petites mains » pouvaient gagner plus qu'eux. Les mécaniciens leur expliqueront que*

ce n'est pas le fruit de la générosité de la direction d'Air Inter mais celui de luttes menées pour obtenir une plus juste rémunération de leur qualification. Et de leur ajouter que les nombreux jours de grève pour obtenir gain de cause ont été sur le long terme un investissement payant. Mais il faut dire que les mécaniciens d'Air France en escale n'avaient jamais fait un jour de grève de leur vie. Sans doute la peur de n'avoir pas la bonne escale en France et surtout à l'étranger, car ils avaient l'obligation d'en changer tous les 4 ans ».

Les résultats des conflits : le protocole de 1976 a soudé à la fois tous les mécaniciens mais aussi tous les employés de la DM, ce qui a été déterminant. Sur ce point aussi on trouve une nette différence avec le SNMSAC qui n'a que sa licence à la bouche et qui fonctionne sur un corporatisme strict. Pour un mécanicien c'est un gain de 2 échelles qu'on peut appeler effet filière, avec un examen de technicien que tous vont réussir plus ou moins rapidement. Ensuite ce sont les points d'indice obtenus lors des conflits et enfin les avancements. C'est comme si, à partir du blocage des salaires de 1982 et de l'austérité généralisée, les mécaniciens ne s'étaient plus contentés des acquis du protocole de 1976. Celui-ci va marquer les mémoires ; après la fusion, des jeunes, désormais à Air France, m'interrogeaient sur le protocole de 1976 20 ans après son entrée en vigueur. On tentera une analyse du déroulement de carrière d'un jeune mécanicien recruté en 1982, récemment syndiqué à l'USRAF.

Essai d'analyse de la carrière de Jean-Claude Marty.

Jean-Claude est embauché en janvier 1982 dans le cadre du protocole de 1976. Il rentre à l'échelle 9A. Par comparaison C Doulay l'avait été à la 8A environ 10 ans auparavant. Ce serait intéressant de comparer les échelles d'embauches de Michel Barrier, en 1972 ou de Claude Biolchini, en 1979.

La carrière de Jean-Claude démarre très bien. 1re étape protocole : de 1982 à 1983 Jean-Claude est à la vitesse maximale, 2 échelons à 6 mois d'ancienneté, 1 échelon 1 an plus tard, il atteint l'échelle 10A, avec le salaire correspondant. Les débats ont été âpres sur cette mesure. Désormière nous chantait que tout le monde aurait 2 échelons à 6 mois. Comme on en doutait à juste titre, il disait que *« seules les brèles n'en aurait qu'un »*. Dès la 1re application en 1977 ça se confirme, chez les employés 5 sur 6 n'en ont eu qu'un. Je bondis dans son bureau et l'interpelle : *« alors vous n'embauchez que des brèles ! »* Je crois me rappeler qu'il y a remédié. 2e étape protocole : de juillet 1987 à 1988 Jean-Claude, nouveau promu technicien suite examen, se trouve à la 11B, passe à la 11C (il n'a qu'un seul échelon car il est en avance !) ; 1 an plus tard il est à l'échelle 12A au 1er janvier 1989, avec le salaire correspondant.

Entre ces 2 étapes, en 1985 il a un échelon d'avancement et dans cette même année aura lieu le conflit de 1985.

En résumé, Jean-Claude aura gagné 3 échelles en 7 ans. Ce n'est pas un record de rapidité ; il aurait pu obtenir son passage technicien un an plus tôt, mais…

À partir de 1985 toute évolution sera exprimée en points d'indice. Les échelons disparaîtront complètement en 1989, la lutte a bousculé la grille. Il aura 3 reclassements, 1985, 1989 (2 conflits) et 1993 suite mobilisation qui n'ira pas à la grève au 320. Jean-Claude est à l'indice 249,45 en 1985, 302 en 1991 (passage Technicien 2, qualification convention collective), 339 lors de la fusion.

1992, le secteur 320 se mobilise. Jean-Claude Marty raconte que *« la section Mécanique organise à Orly des permanences en après-midi. On y recueille les doléances. Un collègue du 320, Vincent Montagnac, ancien de la Caravelle, lui fait le reproche que le syndicat ne prend pas en compte le mécontentement au 320 ».* Jean-Claude lui répond par une boutade du genre : *« quand vous aurez renversé le bureau dans le local syndical on verra que vous êtes décidés à bouger ! »* Quand Jean-Claude arrive au local pour la permanence il y trouve une douzaine de mécanos qui l'attendaient. Chaud ! Ça n'a pas traîné ; un article 85 et 86 est déposé séance tenante. L'accord d'entreprise prévoit que le syndicat est reçu dans les 24 heures après son dépôt pour négociation, et 48 heures plus tard à nouveau si échec des négociations sur les revendications. Jean-Claude est à peine revenu au local que la direction appelle et veut une rencontre tout de suite. La hiérarchie intermédiaire avait fait passer le message sur ce qui montait !

Une prime de responsabilité technique avion est obtenue : Des négociations s'engagent, elles aboutissent après 2 semaines environ à une prime de 330 francs mensuels. Elle est versée seulement en mars 1993 avec un rappel de 3 mois. Cette prime est indexée sur les salaires (celle de janvier 1997 est de 348,45 francs) et elle est assujettie à cotisations. Tom me raconte qu' « elle est transformée en points d'indice avant la fusion, lors de l'harmonisation des filières AF-IT ». Tom décrit ainsi la situation : *« il nous manquait encore 37 points pour atteindre notre revendication. On en avait 40 de plus que nos collègues d'Air France ».* Dès 1997 des mécaniciens IT sont appelés à Roissy pour travailler à Air France. Entre mécanos des 2 boîtes on compare les feuilles de paie. Philippe Bonnefous a observé que ceux d'Air France étaient vexés de constater qu'ils gagnaient moins que leurs collègues d'Air Inter.

Un mouvement de grève s'organise à Air France. La direction est obligée d'ouvrir des négociations ; pour Philippe, *« il n'était pas tenable que des salariés fassent le même travail avec une telle différence de salaire ».* D'après les feuilles de paie de Philippe l'augmentation a été de 1 000 francs mensuels. Bertrand Poulain, tractiste avion Air France, parle de 2 000 francs pour les tractistes.

On notera que les collègues techniciens de piste d'UTA avaient été déclassifiés lors de la fusion avec AF, tel Gérard Odant de Roissy1.

Réflexion sur l'encadrement de proximité et les employés dans cette période. Je me contenterai de poser la question suivante : tout au début des années 1970 les chefs d'équipe ne sont pas cadres. Ils vont passer cadres – au sens Air Inter (ils ne sont pas au coefficient 300 de la convention collective !), bénéficiant de la poussée de toute la DM. En 1974 c'est Yves Pratz qui va en organiser une bonne partie à l'UGICT. Comment s'expliquer le fait qu'aucune solidarité de lutte n'a pu être continuée entre ces deux catégories ? Je l'explique par l'absence de relève de Yves parti en retraite en 1985.

Comment regarder la question avec les employés, qu'ils soient magasiniers, préparateurs, inclus dans le protocole de 1976 depuis le départ ? La devise de Tom est intéressante en ce sens qu'elle a une conception de la lutte en quelque sorte indéfinie. Le résultat d'une lutte sert à mieux vivre et aussi à préparer la prochaine étape. En 1985 ou 1989, pourquoi les magasiniers n'ont-ils pas envisagé de faire grève à leur rythme avec les mécaniciens sur leurs propres revendications ? Il m'est arrivé après la fusion de me rendre au magasin du HN6 à Orly. Y travaillait ce jour-là un magasinier d'Air France. Ses collègues ex-IT me disaient les très faibles niveaux de salaire de leurs collègues. Je pense que le protocole a donné un bon départ, mais avec le temps une nouvelle impulsion aurait été utile dans une certaine unité avec les mécaniciens.

Par ailleurs, notamment en ce qui concerne les services Passages et Réservations, apprécie-t-on des effets de ces luttes et conquêtes à la DM ? Je suis persuadé qu'elles ont eu de l'influence.

Claude Depoil

La participation de la Résistance bretonne à la libération

Le refus du Service du travail obligatoire (STO) ayant jeté dans l'illégalité des milliers de jeunes réfractaires (printemps-été 1943), les mouvements s'étoffent sans donner naissance à des maquis (premier maquis FTP à Spézet en 1943) comme dans d'autres régions, du fait de la forte densité de l'occupation allemande et de la possibilité de se cacher dans les fermes du bocage. Se pose alors la question de la préparation de l'insurrection libératrice. Sans attendre, les jeunes FTP pratiquent la guérilla avec peu d'armes et de moyens. Les autres forces mettent sur pied l'Armée secrète (AS), encadrée par des militaires de carrière ou de réserve, une troupe classique qui doit répondre aux ordres de Londres après le débarquement.

À Merdrignac (Côtes-du-Nord), le jeudi 3 août 1944, le maquis de Creneleu sort de la clandestinité. Image emblématique de la Libération de la Bretagne, des FFI armés de sten parachutées par les Alliés et circulant à bord d'une traction avant Citroën sans doute réquisitionnée, posent pour la photo à Merdrignac. À partir du 6 juin, les maquisards ont été nombreux dans le Centre-Bretagne - Collection du Musée de Saint-Marcel. Photo Yves Moisan - DR

Du fait de la répression et d'objectifs politiques divergents, l'unification sur le terrain des forces armées des mouvements au sein des Forces françaises de l'intérieur (FFI) est tardive et incomplète en 1944. Faute d'armes, la montée au maquis est tardive, à partir d'avril-mai 1944 mais surtout après le 6 juin. Ensuite, la levée en masse est considérable puisqu'on estime à environ 35 000 FFI le nombre de combattants, partiellement armés par des parachutages, qui vont appuyer les Américains lors de la libération de la Bretagne en août 1944.

Ces maquisards ont mis en œuvre les plans de sabotage préparés, appuyé les parachutistes SAS sur les deux bases de Duault et de **Saint-Marcel**, et prirent leur part dans les durs combats de la libération. En juin et surtout juillet 1944, plusieurs maquis sont détruits par les Allemands aidés de miliciens, dont ceux du bezen Perrot. Dans la clandestinité, les responsables avaient mis sur pied, sur le modèle du Conseil national de la Résistance (CNR), les comités départementaux de Libération (CDL) chargés d'assurer la transition politique, ainsi que les nouvelles autorités (le commissaire de la République Le Gorgeu, les préfets et les maires de la libération). Cette relève fonctionne partout dès le départ de l'occupant, avant même l'arrivée des **Américains**. En dépit de quelques excès de l'épuration, le retour à la légalité républicaine s'opère en quelques jours. Les FFI contribuent à réduire les dernières poches littorales allemandes et ils vont tenir les poches de Lorient et de Saint-Nazaire jusqu'au 10-11 mai 1945. Du fait de son lourd tribut (fusillés, déportés) et de son action, la Résistance s'est inscrite durablement dans la mémoire régionale et nationale (maquis et bataille de Saint-Marcel).

BIBLIOGRAPHIE

Bougeard Christian, Histoire de la Résistance en Bretagne, Paris, éd. Jean-Paul Gisserot, 1992.

Sainclivier Jacqueline, La Résistance en Ille-et-Vilaine 1940-1944, Rennes, PUR, 1993.

Bougeard Christian, La Bretagne de l'Occupation à la Libération (1940-1945), Rennes, PUR, 2014.

WEB DOCUMENTAIRE

Les Résistances, webdoc réalisé par F3 en 2015. Il se compose de courts et moyens-métrages, de témoignages d'acteurs, encadrés par un commentaire historique.

http://lesresistances.france3.fr/home

2 décembre : *Paris gagné ?*

Le 1er octobre, plusieurs milliers de retraités se sont retrouvés dans 136 rassemblements et manifestations, à l'appel de 9 organisations syndicales et associations de retraité-e-s, pour exprimer leur mécontentement et leurs exigences en matière de pouvoir d'achat et de revalorisation des pensions, de Sécurité sociale et du droit à la santé pour tous, du maintien et du développement de véritables services publics de proximité et répondant aux besoins.

L'UCR-CGT a appelé les retraité-e-s à amplifier cette mobilisation dans la rue dès le 5 octobre avec les actifs, les jeunes, les précaires et les privés d'emploi.

Malgré ces mois de crise et d'isolement que nous avons vécu, d'une pression politique et médiatique multipliant les contre-informations, quand ce n'est pas le mensonge, les retraités lucides ont mesuré la nécessité de se retrouver et d'agir face à toutes les remises en cause et attaques gouvernementales et patronales dont ils sont la cible.

De plus en plus de retraité-e-s sombrent dans la pauvreté, alors que dans un même temps les actionnaires du CAC 40 voient leurs profits exploser à hauteur de 57 milliards d'euros, rien que pour le 1er semestre 2021. Record historique !

Face à cette débauche de milliards, des miettes pour les retraité-e-s…

13 millions de retraité-e-s au régime AGIRC–ARRCO vont subir un nouveau tour de vis puisque le patronat avec la complicité de la CFDT et de la CFTC viennent de voter une revalorisation des pensions de 1 % à compter du 1er novembre, soit 0,5 % de moins que l'inflation attendue par l'INSEE au prétexte qu'il faut garder en caisse 6 mois d'avance

des pensions. Les réserves actuelles sont de 61 milliards.

Les prix de l'énergie et des produits de première consommation flambent pendant que Macron, depuis son arrivée, fait les poches des retraité-e-s en leur « volant » plusieurs dizaines de milliards. Cela alors qu'elles et ils ont contribué toute leur vie à la création de richesses et au financement de la Sécurité sociale et des services publics. Les retraité-e-s sont aujourd'hui un rouage essentiel dans la vie associative, sociale, culturelle et sportive du pays. Comme toutes les travailleuses et travailleurs, elles et ils ont fait de la France un fleuron industriel mondial, que ce soit dans le privé ou dans les entreprises nationalisées.

C'est pourquoi nous devons exiger le partage des richesses en réclamant notre dû avec une véritable augmentation des pensions, comme des salaires, **source du financement de tout notre système de protection sociale.**

100 € immédiatement comme 1re étape avant les 300 € nécessaires.

Nous savons bien que les moyens existent pour satisfaire ces revendications !

Ce dernier trimestre 2021 est une période clé pour les retraité-e-s avec le vote du budget de financement de la sécurité sociale et la loi de finances. Deux actes politiques qui vont fixer le seuil minimum des pensions et de leur revalorisation.

C'est pourquoi, l'UCR-CGT a réfléchi à de nouvelles perspectives d'action pendant ce trimestre pour ne rien lâcher et gagner.

Aujourd'hui, le contexte de libéralisation s'accompagne de déréglementations et de réformes générales des politiques publiques. Ces réformes vont à l'encontre des besoins de la population. Les politiques d'austérité privent les services publics des moyens de financement qui leur sont nécessaires. La raison d'être des services publics est la satisfaction de l'intérêt général, la promotion de biens communs, le développement humain durable et la recherche du progrès social. Ils sont les garants de la cohésion sociale, de l'amélioration des conditions de vie et d'intégration des populations. **Les services publics sont un choix de société.** Ils sont les outils qui font prévaloir l'intérêt général sur l'intérêt individuel.

La qualité des services publics repose sur 3 fondements :

- L'égalité d'accès et de traitement de tous les usagers ;
- Le fonctionnement permanent sur l'ensemble du territoire ;
- L'adaptabilité qui permet d'ajuster leur contenu en prenant en compte les progrès techniques et l'évolution du besoin des usagers.

C'est le contraire qui se déroule aujourd'hui : fermeture des hôpitaux, fermeture de lits, fermeture de guichets, impôts, poste, etc.

La CGT exige : des embauches, des investissements dans les hôpitaux, des maintiens et des réouvertures de bureaux de poste, des guichets d'impôts, entre autres, pour accueillir les populations.

Les services publics sont un investissement créateur de richesses. Ils participent pour une part essentielle au développement économique et social et à l'aménagement du territoire, par exemple pour les besoins d'infrastructures et de transports. C'est ce qui nous fait dire qu'il ne peut pas y avoir de service public sans industrie, et il ne peut y avoir d'industrie sans service public. C'est un **GRAND service public** qu'il nous faut, fondamentalement différent d'un service au public.

Tous les gouvernements, actuels et passés, veulent casser la sécu. Ils en ont entrepris la démolition. Avec pour dernier exemple, l'abandon définitif de la loi sur l'autonomie pourtant annoncée par le gouvernement en 2018.

Les annonces gouvernementales en trompe-l'œil sont inadmissibles et dédaigneuses vis-à-vis des personnes âgées que le gouvernement considère comme une charge pour la société : 400 millions d'annoncés alors que les besoins sont estimés annuellement de l'ordre de 10 à 15 milliards d'euros. 10 000 emplois supplémentaires pour que les EHPAD puissent recruter des infirmières ou aides-soignantes d'ici 5 ans, alors qu'il faudrait 200 000 embauches dans les EHPAD et 100 000 dans le secteur de l'aide à domicile.

Face à cela, nous menons la bataille idéologique contre le capital, pour l'exigence d'une Sécurité sociale intégrale, solidaire, universelle et démocratique avec un **financement à 100 % par les cotisations sociales**, ainsi que des investissements pérennes dans la recherche médicale.

Ce ne sont ni les retraité-e-s, ni les salarié-e-s qui creusent le déficit de la Sécurité sociale. C'est le capital, qui veut s'approprier son budget pour nous mener vers l'assurantiel.

La CGT se battra, encore et toujours, pour une protection sociale où chacune et chacun peut avoir l'accès aux soins et être accueilli dans les hôpitaux publics, dans les EHPAD, avec du personnel qualifié et bien rémunéré, avec le besoin d'investissement en termes de lits et d'embauches.

La commission exécutive de l'UCR-CGT du 8 septembre dernier a travaillé, échangé et décidé d'une stratégie revendicative afin d'imposer nos exigences au gouvernement avec la volonté de gagner. Elle s'est fixé l'objectif d'une manifestation nationale des retraités à Paris la première semaine de décembre 2021.

Cette proposition a été soumise aux autres organisations du **« Groupe des 9 » qui a décidé de la date du 2 décembre 2021.**

La dernière initiative revendicative de notre UCR-CGT sous cette forme remonte au 3 juin 2014 qui a permis ces 7 dernières années de solidifier, d'ancrer notre démarche unitaire en territoire autour du « groupe des 9 ». Indéniablement, cette stratégie a permis de gagner un nombre croissant de retraité-e-s lors de nos rassemblements et manifestations.

Face au Président des riches et son gouvernement rétrograde au service du Medef et donc du capital, il nous faut faire grandir, élever le rapport de force.

Dans cette période avec une situation sanitaire accompagnée de ses nombreuses mesures restrictives et répressives autour d'une campagne médiatique anxiogène qui complique notre activité, Nous avons besoin de redonner confiance dans notre capacité à rassembler les retraité-e-s et gagner.

C'est avec cet objectif que l'UCR-CGT veut organiser cette grande manifestation nationale des retraités à Paris avec notre triptyque revendicatif **: pensions et retraites, santé et protection sociale, services publics.**

Sur l'aspect organisationnel et financier, il nous faut dès maintenant lancer des inscriptions et travailler au transport pour se rendre sur Paris.

Ce sont les USR qui vont gérer ce point important de notre manifestation.

Sur les objectifs, 2014 est un repère à dépasser !

Il nous faut aussi réfléchir dès maintenant et travailler avec les organisations de la CGT, les syndiqué-e-s, les retraité-e-s, au financement de cette initiative.

L'UCR va démarrer des campagnes sur le droit à un bulletin de retraite, notre bulletin de paie à nous et sur une consultation nationale « de quoi ai-je besoin pour vivre ? » (Cette initiative sera portée par les publications de la CGT : Ensemble, NVO et Vie Nouvelle).

Face à la revendication exprimée par de très nombreux retraités sur leur difficulté à connaître et maîtriser l'évolution de leurs pensions et les retenues pratiquées telles que la CSG, le prélèvement à la source, la maladie, etc., la campagne nationale revendicative a pour objectif d'obtenir un bulletin de retraite pour tous les retraités.

Cette campagne est co-élaborée avec la Confédération, l'UCR-CGT, les Administrateurs CGT de la CNAV et des CARSAT en territoires, dans un premier temps, et sera étendue à l'ensemble des caisses de retraite. Elle s'inscrit dans la campagne confédérale de reconquête de la Sécurité sociale. Elle devrait débuter début octobre pour s'étendre jusqu'en novembre 2021.

Toutes ces initiatives visent, après des mois de « léthargie », à reprendre le chemin de la lutte pour gagner sur nos revendications. Une journée nationale à Paris ne doit pas être un baroud d'honneur, mais un tremplin vers une nouvelle dynamique d'actions.

Le 2 décembre : Gagnons le pari de Paris !

PREMIER SEMESTRE 2021 – BANLIEUE NORD

Nous nous sommes réunis le 15 juillet 2021 pour notre dernière réunion avant les vacances et nous nous sommes retrouvés autour d'un repas convivial. Pendant ce repas nous avons abordé le confinement sur la plateforme de ROISSY ainsi que les difficultés rencontrées par le personnel Air France. Nous avions invité notre doyen Pierre Averty et comme il a raconté ses souvenirs dans un livre, nous avons longuement disserté sur la vie d'avant 1940.
Pour revenir à la situation qui va se poser à la rentrée les batailles vont êtes nombreuses.

La loi « climat et résilience » prévoit l'interdiction des vols courts intérieurs quand un trajet alternatif moins polluant existe (titre 3, article 36). Si l'impact est faible sur l'empreinte carbone, il est désastreux en termes d'emploi. Pour la CGT, la transition écologique ne peut être juste et opérante que si elle est sociale.

L'ASAF

Les grands principes définis lors de la mise en place des Comités d'Entreprise étaient d'œuvrer pour un développement physique et intellectuel des travailleurs par l'accès aux activités sportives et culturelles.
C'est dans cet esprit que fut créée l'ASAF, même si elle avait un statut particulier d'association. Son but étant de rendre accessible la pratique d'activités sportives grâce à des coûts peu élevés. Son financement étant assuré par la cotisation des adhérents et une subvention du CSEC.
Depuis l'inversion des flux, demandés par la majorité des CSE, l'ASAF avait obtenu une subvention pour les actifs, les retraités étant pris en charge par le CSEC.
Depuis 3 ans, les retraités ne bénéficient plus d'un subventionnement par le CSEC.
Aujourd'hui, la majorité des CSE ne veut plus subventionner les adhérents de l'ASAF, qu'ils soient actifs ou retraités.
De fait, l'ASAF est menacée de cesser ses activités.
Au-delà de « l'accident industriel », se profile un désastre social : quel devenir pour les personnels de l'ASAF ?
Nous ne pouvons nous résoudre à accepter cette situation.

NON, l'ASAF ne doit pas mourir !

L'USRAF-CGT demande que tous les acteurs concernés :
La Direction d'Air France, les Syndicats, les CSE et le CSEC se réunissent afin de trouver une solution favorable et pérenne pour que l'ASAF puisse reprendre toutes ses activités

Dominique Grimoux
Guy Bourdel
Sege Zadikian

Une démarche innovante dans le travail actifs retraités

Les salariés actifs et retraités du Transport Aérien subissent une attaque généralisée contre leurs revenus et leurs conditions de travail.

Cette attaque s'inscrit dans une profonde réorganisation de l'activité aérienne au détriment des passagers et de l'économie française.

Elle se double d'une grave remise, en cause du pavillon français.

Pour contribuer à faire face à cette situation dangereuse l'UFRT a lancé, depuis bientôt deux ans, un groupe de travail conjuguant le militantisme d'entreprise des militants actifs et les connaissances acquises des militants retraités.

Le groupe fonctionne dans l'esprit de ce qui a été fait contre la privatisation d'Aéroports de Paris.

La méthode a permis d'obtenir un référendum qui, même s'il n'a pas atteint le niveau de contestation souhaité, a fortement changé la donne quant à la privatisation et in vite à de nouvelles luttes.

Il s'agit d'élargir la défense du Transport Aérien au plan économique, social et environnemental au plus grand nombre possible de sensibilités politiques (dans le cadre du champ républicain).

Les propositions environnementales n'ayant de sens et d'intérêt collectif que si elles ne prônent pas une approche cataclysmique tendant à détruire l'outil aérien en attendant des jours meilleurs.

Dans cette perspective, les réductions d'activités devraient être mises à profit pour former les salariés pour le Transport Aérien de demain.

Non seulement il convient de mesurer les progrès considérables faits par le transport aérien en matière de protection de l'environnement ces trente dernières années mais qu'il conviendrait aussi de décider des investissements dans les possibilités de progrès significatifs, en particulier dans les nouveaux carburants.

C'est une question de volonté politique.

Sans oublier que le Transport Aérien a été, est un facteur de paix en rapprochant les peuples.

Dans la remise en cause du Transport Aérien il y a objectivement une remise en cause du droit de se déplacer, et in fine les plus riches continueront à prendre des avions

Actuellement, les contacts les plus avancés et les échanges les plus constructifs se font avec le Parti Communiste Français et le Parti Socialistes mais d'autres contacts sont en élaboration.

Bien évidemment, le travail entrepris implique un débat avec d'autres Fédérations, notamment les Cheminots, particulièrement sur la complémentarité à travers l'UIT et la aussi la construction aéronautique.

Cela implique aussi des échanges avec le Secteur Économique de la Confédération.

Cela suppose une plus grande implication de la Fédération, particulièrement en donnant nouveau souffle au Bureau de Branche du Transport Aérien.

Yvon Touil
Membre du bureau de l'UFRT CGT

Le détail des travaux est accessible sur :
http://www.retraites-cgt-af.fr/29.html

Numérisation

Avec le Secours Populaire la CGT, avec son UCR, doit demander l'arrêt de la numérisation « à marche forcée » des services publics et la mise en place de solutions de proximité.

Plus de deux cents démarches administratives « essentielles à la vie quotidienne des Français » sont désormais numérisées.

«Attention, ce n'est pas par les ordinateurs que vous allez résoudre les problèmes des gens. » La secrétaire générale du Secours populaire, Henriette Steinberg, a demandé au gouvernement, mardi 12 octobre, « d'arrêter » la numérisation des services publics « à marche forcée ». Sinon, « les gens vont aller vers la catastrophe en klaxonnant », a-t-elle prévenu sur le plateau de France 2.

« Il faut de l'humanité, la puissance publique a la capacité de le faire, surtout si elle dit qu'elle a la volonté de le faire », a-t-elle ajouté, regrettant que certaines populations, non salariées, soient passées « sous les radars » du « quoi qu'il en coûte » instauré pendant la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19.

De plus en plus de démarches en ligne

Début septembre, le ministère de la Transformation publique avait annoncé que 212 démarches administratives, sur les quelque 250 présentées comme « essentielles à la vie quotidienne des Français », étaient désormais numérisées, soit 30 de plus qu'en octobre 2020.

Pendant la crise sanitaire, ceux « qui n'avaient jamais rien demandé à personne (...) : le petit commerce, les indépendants, les toutes petites structures... » se sont « retrouvés avec rien du tout, et aucune connaissance de ce qu'il était possible de faire dans des situations pareilles ». Ces populations « ne pouvaient aller vers personne parce que les divers services sociaux étaient fermés », a encore décrit Henriette Steinberg.

Les retraités et les pauvres les plus touchés

Cette mutation de société qui impacte tous les citoyens, dont les 20 % d'exclus du numérique, touche plus particulièrement les retraités. Les formations proposées par le gouvernement ne répondront pas à la question, dans un pays ou 7 % de la population est analphabète avec près de 10 millions de pauvres qui ont d'autres préoccupations que d'investir dans un ordinateur connecté à Internet dont le coût annuel peut être estimé à près de 600 €.

Des revendications

- Pour toutes les démarches administratives dématérialisées, ou en voie de l'être, conserver une solution « classique » pour répondre aux besoins,
- Pour tous les titres et documents dématérialisés, conserver la solution ancienne, ex : titres de transports, carte Vitale, moyens de paiement, etc.
- Quels moyens de services publics gratuits mettre à disposition des retraités pour accomplir leurs obligations administratives (centre de services publics municipaux ou en développement à la Poste),
- Conserver des postes de fonctionnaires de proximité pour répondre aux besoins numériques des citoyens,
- Mettre à disposition des compétences via des centres d'appels pour accompagner, aider les personnes qui sont en difficultés,
- Fournir des aides économiques aux citoyens classés dans la catégorie la plus pauvre de la population.

Bernard Robin
Secrétaire de la section de Paris de l'USRAF CGT

Sur tous les continents...

Depuis bientôt deux ans sur tous les continents des hommes et des femmes subissent les conséquences économiques, sociales liées au COVID. Dans certains pays, l'absence de moyen conjuguée à l'absence de politique publique de santé conduit à des drames humains.

Les progrès de la recherche, de la science, de la médecine permettent une réponse humaine et solidaire pour tous les peuples. Or, nous assistons à une concurrence effrénée des décideurs au nom de la rentabilité de leurs capitaux au mépris des peuples.

Dans notre pays, l'actualité est occupée par ceux et celles qui refusent le vaccin ou, le pass sanitaire, ou les deux. Politique politicienne, colères et interrogations légitimes, négation de la science et de la médecine se mêlent.

L'autoritarisme du pouvoir veut masquer ses responsabilités.

Dès le début il a menti. Du jour au lendemain les masques « inutiles » le sont devenus au point de les imposer. On ne pouvait pas faire ses courses « à côté » mais on pouvait aller dans « l'hyper » plus loin, on pouvait acheter ses « clopes » mais pas un livre. En un mot, à force de dire pratiquement tout et son contraire, de rendre incompréhensible la moindre décision la parole du pouvoir s'est disqualifiée.

Les décisions autoritaires se succèdent. L'État d'urgence est permanent. Les sanctions s'aggravent. Après les avoir applaudis on peut maintenant licencier les premières lignes comme les secondes et d'autres encore.

Toutes les luttes sociales, toutes les colères auront contribué à maintenir le socle de notre protection sociale qui échappe encore en partie aux appétits des capitaux. Malgré les coups portés nos acquis sociaux, construits simultanément à la reconstruction de l'économie après la guerre, ont permis aux salariés d'être protégés, aux retraités de toucher leur pension, aux malades d'être soignés.

C'est insupportable pour la finance, et ses relais politiques. Ordre a été donné de reprendre toutes les mesures anti sociales

Fin du droit à la retraite, a 60 ans, peu importe où l'on a travaillé. APL, retraites complémentaires aux montants amputés. Code du Travail et conventions collectives broyés. Droits des chômeurs réduits. Étranglement financier du logement social

Nous sommes en droit de nous interroger : remettre en cause les libertés au nom de la santé et de la sécurité n'est-ce pas l'argutie opportune pour imposer le silence et les sujets qui divisent ?

Miguel Fortéa

Ancien Secrétaire Général du Syndicat CGT Air France

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.