



## 49<sup>ème</sup> salon de l'aéronautique et de l'espace Une industrie qui peut être un moteur économique, social et de l'emploi

Dans notre industrie de l'aéronautique et de l'espace le salon du Bourget est toujours un évènement. Il permet de visualiser toute la richesse des savoir-faire et des qualifications des personnels permettant de telles réalisations. Il est une véritable vitrine de technologie et de capacités humaines.

Durant les journées professionnelles, chacun essaie de valoriser ses produits pour mieux les vendre dans ce gigantesque marché commercial dont le haut niveau des transactions donnent la mesure des profits réalisés. Chacun est rivé sur son carnet de commandes. Le public lui s'émerveillera sur les produits et les démonstrations notamment en vol. Mais le salon, sert aussi aux industriels pour des effets d'annonces ou de communications de restructurations qui malheureusement ne sont pas des meilleurs augures pour les salariés.

En effet si la nature des produits exposés dans ce salon est destinée à la vente nous assistons également à cette dérive des rapports économiques qui mettent les établissements sociétés, les activités, les établissements au même rang de marchandises. Les hommes et les femmes salariés constituant pourtant la force et la richesse sont écartés des enjeux et décisions. Ils deviennent ainsi les otages d'échanges dans un vaste Monopoly planétaire.

De ce point de vue ce 49<sup>ième</sup> salon marque la continuité. Quelques temps avant son ouverture, il y a effervescence, là dans les salons privés de ces « industriels ». Les salariés n'auront qu'à se contenter des articles de presse pour décrypter les scénarios dans lesquels on les destine. C'est notamment le cas autour des tractations entre des activités Sagem (Groupe Safran) et celles du groupe Thales. « Je te cède mon avionique » en échange « de mon optronique ». Et derrière, le groupe EADS - enfin les dirigeants - restent à l'affût pour de nouvelles prétentions. Mais ce sont des centaines d'emplois, des établissements qui sont en jeu ainsi que des risques de désarticulations d'équipes de travail. Mais de cela il n'est point question.

Les instances représentatives du personnel (CCE, CE, comité de groupe ou européen) seront tout au plus informés des décisions. Nous sommes également au cœur d'une effervescence sur les activités aérostructures (« carrosserie » des appareils) avec des velléités de restructurations suivant différents scénarios autour de Latecoere, Aerolia, Airbus, Daher-Socata, Sogerma pour la France mais également avec des investisseurs étrangers (Chine, GB). La encore les tractations se déroulent sous pression de critères d'augmentation de rentabilité et en dehors des salariés. Les aspects du développement de l'emploi, des territoires et des garanties sociales sont largement occultés.

Derrière tous ces montages purement capitalistiques : Quelle efficacité industrielle (Recherche, développement, innovation, synergie,) ? Quelle efficacité sociale (emploi, statuts, conditions de travail) ? Quel objectif de développement des territoires ? Mais aussi, quelle efficacité financière lorsque le plus souvent ce sont les régions, territoires ou pouvoirs publics qui sont sollicités pour des aides ? Le gouvernement est aussi responsable en continuant de s'inscrire dans un accompagnement

financier ou social, lorsqu'il n'est pas lui-même à l'initiative comme dans le cas Thales, Sagem. Nous attendons de lui une vraie politique industrielle de l'aéronautique et de l'espace pour la France, adossée également à une réelle politique de recherche en donnant un rôle accru du secteur public l'ONERA et le CNES. L'état encore actionnaire dans EADS, SAFRAN, THALES a encore des capacités d'interventions pour impulser une autre orientation stratégique de ces groupes conforme à l'intérêt général du pays et du monde et non à celui de la finance.

Nous n'écartons pas la nécessité de changements y compris de restructuration. Mais nous avons vraiment besoin d'une autre logique qui vise un véritable développement qui intègre pleinement les enjeux sociaux, de l'emploi, environnemental et territorial. Aussi tout objectif de restructuration doit se faire dans la transparence et la prise en compte de ces éléments. Même si les embauches sont réelles dans notre filière le solde est négatif -18 000 emplois en 15 années alors que les charges de travail ont explosé en même temps que la précarité. Les objectifs financiers ne peuvent pas à eux seuls les éléments déterminants.

Nous constatons la même dérive concernant les rapports entre les grands donneurs d'ordre de l'aéronautique (Safran, Eads, Airbus, Eurocopter, Dassault, Zodiac, Thales...) envers le réseau de sous-traitants. Ils se comportent en véritables prédateurs et dictateurs en imposant des contraintes industrielles et financières intolérables. C'est d'ailleurs le constat qu'est obligé de tirer Jean-Claude Volot, nommé l'an dernier par le gouvernement au poste de médiateur des relations inter-entreprises industrielles et de la sous-traitance en parlant de "*pillage*", "*Omerta*", "*chantage*", "*non-droit*" des grands groupes.

Pour autant, on attend encore de lui de véritables mesures correctives alors que nous ne ménages pas nos interpellations. Ce sont les répercussions de ces comportements avec dégradations des conditions de travail, garanties sociales au rabais, suppressions d'emplois, salaires à minima mais également des obligations de délocalisations (vers des pays à moins disant social) que subissent des milliers de salariés des PME, TPE. La vie économique de territoires est fragilisée.

C'est cela également qu'il convient de changer. C'est ce que nous portons à la CGT en faisant du développement de l'emploi industriel associé à la revalorisation du travail (salaire, conditions de travail, statut, formation) la donnée fondamentale de toute efficacité économique, sociale, sociétale et environnementale.

Dans cette logique nous avançons la nécessité aujourd'hui dans une industrie très interdépendante (donneurs d'ordre/sous-traitants) de droits et pouvoirs nouveaux pour les salariés avec la proposition de création de comité inter-entreprise territoriale ou régionale dans une filière donnée. Cette proposition vise à donner une visibilité sur l'avenir d'une filière et pouvoir anticiper en termes d'emplois, formation dans une véritable gestion de l'emploi et des compétences (GPEC) offensive.

Dans le même sens nous ne sous-estimons pas les rapports industriels avec des sociétés d'autres pays dans le monde. Ce que nous défendons par contre ce sont de nouveaux types de rapports placés sous le sceau de la coopération. Cela signifie que là aussi doivent être pris en compte, outre des aspects financiers et commerciaux, des éléments sociaux, de conditions de travail, de répercussions sur l'emploi, des droits des salariés, le respect des normes internationales du travail (OIT), les impacts environnementaux (transport, conditions de productions industrielles).

C'est au terme d'un bilan contradictoire auquel les organisations syndicales doivent participer, que l'on pourrait apprécier l'opportunité d'externaliser ou pas ces charges. C'est ainsi que nous bâtissons nos rapports avec les autres organisations syndicales dans le monde, au sein de la FIOM (Fédération Internationale des travailleurs de la métallurgie) ou de la FEM (Fédération Européenne des Travailleurs de la Métallurgie). Voici tout le sens des propositions portées par la CGT pour donner à notre industrie aéronautique et de l'espace une véritable dynamique de développement social et de l'emploi à partir de l'ensemble de ses atouts industriels et ses formidables perspectives commerciales que ce salon ne manquera pas de dévoiler.

**Ce salon ne doit pas être une simple vitrine technologique et commerciale**  
**Une réelle politique de développement de l'emploi industriel et social en France doit être mise en œuvre**  
**Voici les exigences de la CGT**