nvo.fr

SUPPLÉMENT DU NUMÉRO
DE JUIN 2017

DE L'AIR POUR L'INDUSTRIE

SPÉCIAL LE BOURGET

la cgt

Bienvenue sur le stand CGT-NVO

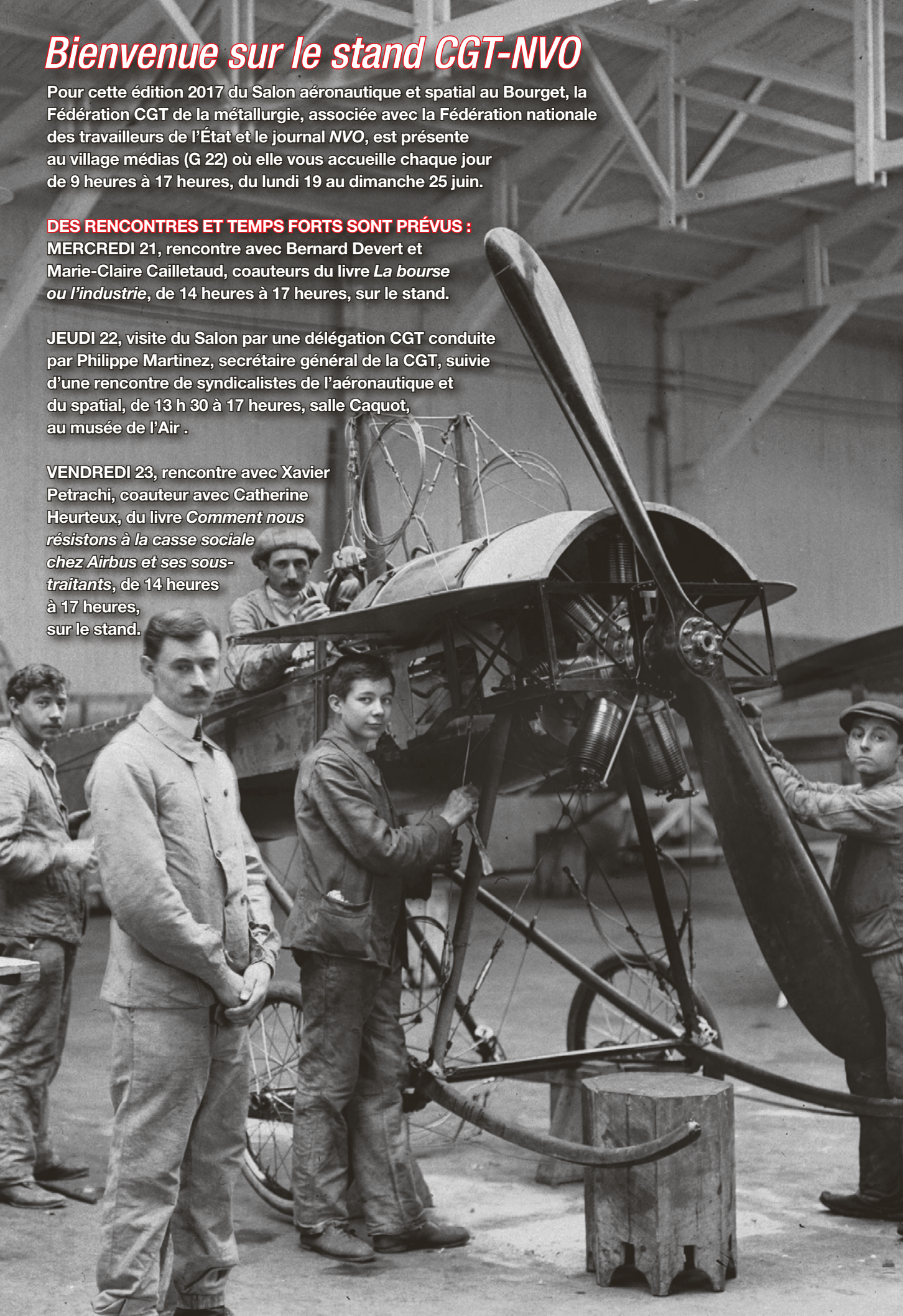
Pour cette édition 2017 du Salon aéronautique et spatial au Bourget, la Fédération CGT de la métallurgie, associée avec la Fédération nationale des travailleurs de l'État et le journal *NVO*, est présente au village médias (G 22) où elle vous accueille chaque jour de 9 heures à 17 heures, du lundi 19 au dimanche 25 juin.

DES RENCONTRES ET TEMPS FORTS SONT PRÉVUS :

MERCREDI 21, rencontre avec Bernard Devert et Marie-Claire Cailletaud, coauteurs du livre *La bourse ou l'industrie*, de 14 heures à 17 heures, sur le stand.

JEUDI 22, visite du Salon par une délégation CGT conduite par Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT, suivie d'une rencontre de syndicalistes de l'aéronautique et du spatial, de 13 h 30 à 17 heures, salle Caquot, au musée de l'Air .

VENDREDI 23, rencontre avec Xavier Petrachi, coauteur avec Catherine Heurteux, du livre *Comment nous résistons à la casse sociale chez Airbus et ses sous-traitants*, de 14 heures à 17 heures, sur le stand.



Sous les ailes du Bourget, découvrez les compétences de femmes et d'hommes désireux de contribuer au développement d'une industrie à l'histoire prestigieuse.

VISIONNAIRES OU ACTIONNAIRES ?

En 1909, quelques mois après la première mondiale que représente la traversée de la Manche par Louis Blériot, naît à Paris, au Grand Palais, le Salon de la locomotion aérienne. Cet événement marque le début de la conquête de l'air et de l'espace. Le fait que le plus grand salon international se tienne ici, en France, ne découle ni d'une tradition ni d'un quelconque hasard. Il témoigne en réalité de la place historique que la France et son industrie ont gagnée dans le développement de ces activités, par l'innovation et la maîtrise des fabrications.

En 2014, la sonde spatiale *Rosetta*, après un voyage de dix ans, largue le robot Philae pour un atterrissage sur la comète Tchouri. Ce programme européen est aussi le fruit d'une longue route parcourue par des femmes et des hommes visionnaires, soutenus par des politiques tournées vers l'avenir de l'humanité. La France forte de ses décennies d'investissements, de savoirs, de savoir-faire, de matériels est encore au cœur de cette épopée. Ainsi, en 2015, notre pays joue à nouveau un rôle déterminant dans une nouvelle traversée de la Manche, une autre première mondiale. L'exploit est réalisé, cette fois, par un avion monoplace tout électrique autonome (E-Fan), à la réalisation duquel les bureaux de recherche d'Airbus, situés dans l'ancienne usine de Louis Blériot, à Suresnes, ont fortement contribué.

S'approprier notre histoire est indispensable pour analyser le présent, prendre conscience de nos atouts, les valoriser et rassembler nos efforts pour ne pas quitter le chemin de la connaissance. Le Salon du Bourget est, à ce titre, un moment privilégié pour mesurer la richesse que représente le maillage industriel nécessaire à la réalisation de ces appareils qui défient la gravitation. Que l'on soit professionnel ou simple touriste, l'émerveillement est toujours au rendez-vous. Nous sommes ces femmes et ces hommes qui inventent, forgent, rivent, contrôlent, assurent la maintenance de ces ailes qui paraphent le ciel ou de ces satellites qui sondent l'espace. Qui mieux que nous peut donc évoquer ces maux qui nous frappent et qui puisent leurs racines dans cette gestion guidée, depuis deux décennies, par la seule rentabilité financière.

Les actionnaires sont venus supplanter les visionnaires. Jusqu'alors, le secteur public industriel (Aérospatiale et Snecma) ou celui de la recherche (Onera, CNES, CEA...) pilotaient cette filière avec pour vision la réponse aux besoins collectifs de la France et la coopération avec d'autres nations. Ariane est née de cette conception. Mais les privatisations et le désengagement de l'État ont fait perdre à celui-ci ses capacités à intervenir et à maintenir le cap d'un développement industriel facteur de progrès social. La mise en concurrence est devenue la règle. Les délocalisations vers les pays où sévit le moins-disant social ont supplanté le développement de l'emploi dans les territoires. Les grands donneurs d'ordre, véritables mastodontes financiers, empochent de nombreuses aides publiques tout en renforçant leurs exigences vis-à-vis des réseaux de sous-traitance, aggravant, du même coup, les conditions de travail des salariés et la précarisation de l'emploi.

Dans ce journal, nous voulons aborder ces dérives actuelles tout en portant des propositions, des pistes de réflexion susceptibles de réorienter cette filière dans le sens du progrès social et des coopérations internationales. Toute une conception qui s'inscrit dans une construction de la paix dans le monde. Bienvenue à bord ! W

PILOTAGE

Thales condamné. Après le suicide d'un cadre sur son lieu de travail, la direction est condamnée pour *« faute inexcusable »*, pour absence de dispositif de prévention des risques professionnels induits par l'organisation du travail. La Cour de cassation rappelle l'esprit de la loi, selon laquelle il faut *« adapter le travail à l'homme »* et non l'inverse !

Matériaux. Après le boom des matériaux composites présents dans l'A350 ou le Boeing 787, va-t-on assister au retour de l'aluminium dans les avions, ancien matériau qui fait l'objet de recherche active d'amélioration ?

Optimisation fiscale. Les entreprises de l'aéronautique et du spatial pratiquent l'optimisation fiscale pour réduire leurs impôts. Une grande opacité règne dans les relations entre les sociétés et les filiales, en France et à l'étranger.

Fabrication additive. La fabrication additive avec les poudres métalliques en 3D dans l'aéronautique est complexe et contraignante, que ce soit pour l'élaboration, la mise en œuvre industrielle ou la certification. Est-ce vraiment cet eldorado tant promis ?

Le trafic aérien devrait doubler d'ici à 2036. Ariane 6 pourrait décoller en 2020. Les objectifs de rentabilité financière provoqueront-ils le crach ?

Le secteur de l'aéronautique est marqué par l'explosion du nombre de passagers, qui approche aujourd'hui les 4 000 millions annuels, 3 500 fois plus qu'en 1960. Les besoins en avions civils sont très importants et vont croître de manière substantielle dans les décennies à venir. Le nombre de passagers devrait progresser à un rythme de 5 % par an. D'ici à 2036, selon les avionneurs, le trafic aérien devrait doubler, ce qui nécessitera la construction de 40 000 avions d'une capacité supérieure à 100 places, la formation et l'embauche de 500 000 pilotes.

Rentabilité aux manettes

Après les privatisations massives opérées depuis vingt ans dans l'aéronautique, l'État est désormais actionnaire minoritaire chez Airbus, Safran ou Thales. Les objectifs de rentabilité financière deviennent une priorité pour les employeurs et dictent leurs choix stratégiques. Ces orientations n'épargnent pas le spatial. Avec la fusée Ariane 5, qui constitue un lanceur fiable et de haute technologie, comme avec les satellites, la France se classe au deuxième rang mondial (derrière les États-Unis) s'agissant du budget, rapporté au nombre d'habitants, qu'elle consacre aux activités spatiales. Les ressources de l'agence spatiale française, le CNES, atteindront 2,3 milliards d'euros en 2017. Elles incluent une participation de 833 millions d'euros au budget de l'Agence spatiale européenne (ESA), dont la France est le premier contributeur.

Hold-up sur une filière

Le spatial est pourtant l'objet de tous les appétits privés. En témoigne la naissance, en 2016, de la société ASL (Airbus Safran Launchers). Créée à l'initiative d'Airbus et de Safran, à parts égales, elle regroupe leurs activités respectives dans le domaine de la propulsion spatiale et les 8 000 salariés qui travaillent dans ces secteurs. ASL intègre aussi la société Arianespace, qui commercialise la fusée Ariane 5 et une partie des activités du CNES. Cette société a, en outre, la responsabilité de la propulsion du missile nucléaire M51. Avec l'accord des

À COURTE VUE

États français et européens, qui apportent financements et garanties, la privatisation de l'espace franchit là une nouvelle étape. Airbus et Safran prennent ainsi la main sur le pilotage des lanceurs d'Ariane 5 mais aussi de la nouvelle fusée Ariane 6, dont le décollage est prévu en 2020.

Officiellement, il s'agit ainsi de contrer l'offensive de l'américain SpaceX et de réduire de 40 % les coûts de fabrication d'Ariane. Il s'agit en fait d'un hold-up d'Airbus et de Safran destiné à maîtriser la filière spatiale et à dégager une rentabilité de 10 %. L'espace devient un marché en ce qui concerne tant des missions commerciales que des projets de recherche.

Un plan de vol dangereux

Ces choix industriels et financiers ne sont pas sans risque sur la fiabilité et les succès d'Ariane. Les personnels, en France comme en Europe, s'inquiètent légitimement de l'avenir de leur emploi, leurs conditions de travail et leurs statuts sociaux. Quant à l'industrie des satellites, elle est organisée essentiellement autour de deux grands maîtres d'œuvre, Thales Alenia Space (TAS) et Airbus Defence and Space (ADS), s'appuyant sur tout un tissu d'entreprises sous-traitantes.

Si la France dispose d'atouts importants dans l'ensemble de la filière aéronautique et spatiale, de nombreuses activités de production sont aujourd'hui délocalisées dans les pays où les salaires sont plus bas, comme le Mexique, le Maroc, la Tunisie et maintenant la Pologne ou la Bulgarie.

L'aveu du directeur général

Safran emploie ainsi 6 000 salariés dans 11 usines au Mexique. *« Le principal intérêt, c'est le coût de la main-d'œuvre »*, avoue lui-même le directeur général, Philippe Petitcolin. Le pôle aéronautique au Maroc compte 11 000 salariés avec une présence de nombreuses entreprises françaises. Là aussi, le faible prix de la main-d'œuvre est mis en avant. Ces transferts de fabrication pénalisent l'emploi et les sites de production en France. Mais d'autres activités sont aussi concernées. Qu'en sera-t-il demain de l'ingénierie, des études et des services ?

Les donneurs d'ordre tels Airbus ou Safran sous-traitent plus de 50 % de leurs activités, exerçant une pression importante sur les fournisseurs, en France et à l'étranger. À Toulouse, par exemple, pour 15 000 salariés d'Airbus, on compte 7 000 sous-traitants *in situ*. W

Numérique. Il inquiète et passionne, entre de plus en plus dans les entreprises, les ateliers ou les bureaux d'études, permet des gains de temps et d'argent, optimise le traitement des données. Il transforme le travail. Pourquoi n'ouvrirait-il pas la voie à de nouvelles organisations du travail et à une réduction du temps de travail ?

Potez Aéronautique. En mars 2017, la direction de l'entreprise landaise, qui emploie 400 personnes, proposait 0 % d'augmentation générale des salaires, malgré 4 millions d'euros de bénéfices ! Après quinze jours d'action collective du personnel, la direction en concède 0,5 %. Que du mépris !

Génération électrique. Si la propulsion électrique pour les avions de plus de 100 places n'est pas pour demain, l'électricité entre dans les avions, remplace les pompes hydrauliques et autres systèmes pneumatiques pour actionner les volets ou les trains d'atterrissage.

Ont collaboré à ce supplément de la NVO
Frédéric Bourges, Gennaro Correale, Benoit Dalgalarrondo, Jean-Jacques Desvignes, Maryvonne Fichou, Pierre Giacomini, Michel Molesin, Gérard Montuelle, Arnaud Ristori, Philippe Robert, Jocelyn Robieu et la rédaction de la NVO

DU CASH DANS

La course au profit met les salariés sous pression, accélère les délocalisations, accroît la précarité. Elle fragilise une industrie aux potentialités immenses.

SOS recherche

L'Onera, organisme de recherche publique dans l'aéronautique et le spatial, a pour mission de développer et d'orienter les recherches pour l'industrie aéronautique et spatiale. Depuis une quinzaine d'années, le financement de la recherche publique se fait de plus en plus par une contractualisation favorisant les projets à court terme, tandis que les subventions de l'État sont en baisse, tout comme les effectifs. Un contrat d'objectif et de performance (COP) signé avec l'État fin 2016 ainsi que la fermeture de deux centres sur trois en Île-de-France confirment cette orientation, le tout dans le cadre d'une réorganisation menée à marche forcée visant à augmenter la productivité. Alors que les États-Unis, l'Allemagne, la Chine et les pays émergents investissent massivement dans la recherche et les équipements aérodynamiques, la France prend le risque d'une perte de compétence stratégique. Il y a urgence à réinvestir dans la recherche publique pour l'avenir de notre industrie aérospatiale !

Les privatisations massives dans l'aéronautique et le spatial ont conduit à une recherche de rentabilité financière accrue qui nuit aux salariés, à l'emploi, à la recherche et au développement. Cette course au profit met en péril cette filière prestigieuse qui a largement contribué à la renommée de la France.

L'État, qui devrait jouer un rôle de stratège, se contente malheureusement de verser de nombreuses aides publiques, pour lesquelles n'existe aucun contrôle, qui s'ajoutent aux subventions accordées par les collectivités locales. Le secteur de l'aéronautique a ainsi été l'heureux bénéficiaire d'une part non négligeable des 5,3 milliards versés par l'État aux entreprises, au titre du crédit impôt recherche (CIR).

Des salariés soumis à un stress croissant

Les embauches, certes importantes, ne suffisent cependant pas au vu des charges de travail découlant des carnets de commandes. La plupart des recrutements visent à compenser les départs en retraite. 40 % des embauches concernent des ingénieurs et des cadres, toutes fonctions confondues.

Des délais de plus en plus courts pour effectuer le travail, un système de forfait-jours qui permet d'étendre le travail hebdomadaire bien au-delà des 40 heures, une bureaucratie envahissante, des tâches de reporting incessantes et chronophages font le quotidien des salariés. Fiers de leur travail, ils sont de plus en plus soumis aux pressions et au stress.

Le recours à l'intérim et aux CDD est devenu une pratique courante, dans des usines qui tournent 365 jours par an, avec à la clé l'augmentation du nombre de salariés travaillant en équipe deux-huit, la nuit ou le week-end.

Innover sans attendre

Les nombreuses commandes provoquent une forte montée en charge de la production. Les avionneurs et les équipementiers s'en contentent, sans se soucier de préserver l'avenir. Les budgets de recherche et développement sont en baisse, les grands groupes préférant verser des dividendes en hausse à leurs actionnaires, comptant sur la

BAPOUSHOO

BAPOUSHOO

LE CIEL

manne publique pour financer les futurs programmes. Des milliers d'ingénieurs et de techniciens sont d'autant plus inquiets pour leur emploi qu'Airbus, par exemple, vient d'annoncer la fermeture du centre de recherche de Suresnes, dans les Hauts-de-Seine.

Entre 1970, date de la création d'Airbus, et 2000, date de sa privatisation, six familles d'avions ont été développées grâce aux investissements publics, contre une seule famille depuis, et aucun nouveau programme n'est envisagé avant 2030. Cette politique met en péril des savoir-faire et fait courir le risque de perdre des capacités à rester techniquement compétitifs dans un secteur où la concurrence est réelle.

Préserver la planète et les hommes

L'aéronautique devrait pourtant répondre à des enjeux sociaux, environnementaux et énergétiques, qui nécessitent de travailler immédiatement dans l'innovation pour la future génération d'avions.

L'utilité du spatial n'est pas moindre. La mission Rosetta a mis en lumière la contribution essentielle de l'industrie des satellites à la recherche scientifique fondamentale. La cartographie de plus d'un milliard d'objets célestes en cours d'élaboration grâce au satellite *Gaia* sera particulièrement utile aux astronomes. Les satellites contribuent à la surveillance de l'atmosphère terrestre, aux études météorologiques, entre autres choses.

Entre 2010 et 2015, les dividendes versés aux actionnaires ont augmenté de 42 % chez Dassault Aviation, de 122 % chez Safran, de 188 % chez Airbus. Des dividendes exceptionnels sont versés dans certaines entreprises, accompagnés, en outre, de programmes d'achat-destruction d'actions, comme chez Airbus ou Dassault, visant à en faire monter le cours.

Des actionnaires heureux

Malgré d'importantes difficultés en 2017, Zodiac Aerospace continue d'octroyer le même montant de dividendes à ses actionnaires. De son côté, Safran envisage un versement exceptionnel après la vente de Morpho, sa filiale sécurité. Les effets sont dévastateurs sur la chaîne de sous-traitance et pour les salariés, qui subissent l'intensification du travail dans le cadre d'un management de plus en plus stigmatisant et infantilisant, avec des conséquences sur leur santé.

Les investissements sont désormais considérés comme des économies à réaliser. L'obsession boursière pénalise les projets innovants et les salariés qui, chacun à leur manière, dans tous les secteurs, ont fait et continuent de faire la grande histoire de notre industrie. W

La CGT propose :

- Libérer l'industrie du carcan de la financiarisation, réorienter l'argent pour assurer un avenir social, écologique et industriel. Soumettre les budgets prévisionnels des entreprises à la concertation au sein de comités d'entreprise dotés de droits nouveaux pour favoriser l'emploi et l'investissement utile.
- Assurer la transparence et le contrôle des aides publiques accordées aux entreprises. Instaurer des critères précis pour l'affectation de ces aides, assortis de clauses sociales et d'emploi.
- Redonner du sens au travail et valoriser les femmes et les hommes qui font l'entreprise. Accorder à chaque salarié le temps nécessaire pour bien faire son travail. Revoir les organisations de travail pour que chacune et chacun puissent développer tout son savoir-faire. Remettre en question la bureaucratie dictée par des stratégies purement financières. Doter les instances CHSCT, DP et CE des moyens nécessaires pour agir sur le contenu du travail et son organisation.
- Lancer sans attendre de nouveaux programmes aéronautiques pour développer, par exemple, le successeur de l'A320 et les avions régionaux. Les entreprises doivent consacrer des moyens beaucoup plus conséquents à la recherche et au développement des technologies, des produits et des services.
- Réduire la précarité du travail par des embauches en CDI. Augmenter les investissements en production en France, par l'extension des surfaces industrielles et la création de sites de fabrication. Réduire le temps de travail à 32 heures pour gagner en efficacité, en lien notamment avec les changements induits par le digital et le numérique.

ESA/CNES/SIPA

BAPOUSHOO

GILLES ROLLE/REA

STÉPHANE LAGOUTTE/CHALLENGES-REA

REA

PLANET PIX/ZUMA-REA

LES AILES DE

L'industrie aéronautique et spatiale est au cœur d'enjeux économiques, écologiques et sociaux. La reconnaissance des savoir-faire est une clé de son développement.

Les constructeurs historiques, Airbus en France et Boeing aux USA, ne sont plus seuls dans les airs, comme en témoigne le premier vol de l'avion moyen-courrier chinois C919. Quant à l'Afrique, elle est aussi le théâtre d'un décollage dans le transport aérien.

Si l'aéronautique et le spatial font rêver les petits et les grands, ils constituent aussi un secteur au cœur d'enjeux géopolitiques, économiques et écologiques. La Chine et l'Inde veulent monter en compétence, et concevoir, fabriquer et vendre des avions. La maîtrise du ciel et de l'espace est essentielle en termes de souveraineté pour les États, y compris dans leur composante militaire.

Un monde de paix

Les enjeux de paix et de coopération sont décisifs pour la sécurité et la stabilité du monde. La hausse des budgets en armement, sous la pression de l'Otan, est inquiétante. Vouloir porter le budget de la défense à 2 % du PIB s'apparente à une posture idéologique guerrière. Ce budget doit, au contraire, répondre aux besoins réels de notre défense nationale et de nos armées. Pour la CGT, ce secteur doit être du ressort de l'État et porter une conception non agressive et souveraine de la défense nationale. Les armes ne sont pas une marchandise comme les autres et leur vente appelle un contrôle citoyen. Pour y contribuer, la CGT revendique la création d'un « pôle public national de défense » et une politique industrielle qui permette à nos armées d'assurer leur mission et la protection de notre pays et des citoyens, en toute indépendance.

Un bijou industriel

L'aéronautique et le spatial constituent l'un des plus beaux fleurons de l'industrie française. Pour répondre aux besoins des populations, tout en faisant face aux défis énergétiques et environnementaux, son développement doit s'appuyer sur les évolutions technologiques. Voitures volantes, hélicoptères urbains, avions électriques, satellites réparables et récupérables... les engins volants du futur restent à inventer.

Pour autant, les ruptures technologiques nécessitent d'investir de façon importante dans la recherche et les qualifications. En tout état de cause, il est indispensable que l'industrie aéronautique persévère sur les secteurs qui ne disparaîtront pas du jour au lendemain, comme celui de l'aviation commerciale. C'est en s'appuyant sur les équipes actuelles et le savoir-faire accumulé dans les bureaux d'études et les laboratoires qu'il sera possible de continuer à faire évoluer cette filière.

Un ciel menaçant

Malheureusement, la course aux profits à court terme, les économies dans la recherche et développement, la suspension du lancement de grands projets structurants sont en train de mettre à mal l'avenir de cette industrie. Il est encore temps de réagir, mais cela nécessite une prise de conscience de l'opinion publique pour faire pression sur les décideurs. Au moment où Boeing lance les études pour un nouvel avion moyen-courrier d'environ 300 places (MoM), qui pourrait être opérationnel en 2025, il est indispensable qu'Airbus engage, dès maintenant, les études sur la nouvelle génération d'avions qui prendront le relais de l'A320 et de l'A330. Dans le même temps, après les succès du CFM 56 et du Leap, des réalisations de Safran et General Electric, il est nécessaire d'étudier et de développer une nouvelle génération de moteurs à grand diamètre d'entrée Fan et à haut taux de dilution. Et, dans bien des domaines, les besoins sont importants.

G. ROLLE/REA

A. REEG / FOCUS / COSMOS

STEPHANE LAGOUTTE/CHALLENGES-REA

L'AVENIR

Le transport aérien régional appelle une nouvelle politique tant économique qu'écologique. ATR (coentreprise Airbus et Finmeccanica) doit jouer un rôle important pour relever les défis de l'aviation régionale, dans le cadre de la transition énergétique et écologique qui s'impose. Pour cela, il faut de l'écoute et du courage. En dépit d'annonces conservatrices, misère d'une pensée tiède, il est impératif d'annoncer le lancement d'un nouveau projet d'avion qui soit en rupture avec les anciennes conceptions, un avion hybride avec de nouvelles technologies électriques intégrées, pour ne pas hypothéquer le futur.

Le manque de vision prospective ressenti par les clients actuels des sociétés françaises, pourrait, en effet, les conduire à se tourner vers des constructeurs qui deviendraient technologiquement et économiquement plus attrayants.

Multiplier les pistes

Le secteur de l'aviation d'affaires offre de belles perspectives, avec une reprise envisagée en 2018. Il est marqué par l'arrivée sur le marché du nouveau Falcon 5X, dont le premier vol d'essai est attendu ce premier semestre 2017. Cet appareil concentre innovations technologiques, savoir-faire et compétences des équipes de Dassault Aviation et de Safran Aircraft Engines (ex-Snecma) pour son moteur Silvercrest, et des salariés de nombreuses entreprises françaises pour ses équipements.

L'industrie des hélicoptères après la crise de 2008 et surtout la baisse du prix du pétrole en 2015-2017 a vu sa situation se dégrader, mais devrait se redresser dans une période prochaine. Les besoins civils sont importants dans différents domaines, comme les plateformes pétrolières, l'aviation civile ou le secours. De nouveaux appareils comme le H160 d'Airbus Helicopters arrivent sur le marché, intégrant déjà de nouveaux équipements électriques comme les trains d'atterrissage et le système de freinage. Côté moteur d'hélicoptère, Safran Helicopter Engines (ex-Turbomeca) développe actuellement une hybridation propulsion thermique et électrique.

Reconnaître le travail à sa juste valeur

Il n'y a pas d'aéronautique sans les femmes et les hommes qui contribuent chaque jour à la conception, aux études, au développement, à la production, à tous les services y compris celui de l'après-vente. Cette immense chaîne de savoirs et de savoir-faire fait la force de nos industries et de nos centres de recherche.

C'est pourtant ce que le patronat de la métallurgie veut aujourd'hui remettre en question. Des négociations ont débuté en septembre 2016, entre l'UIMM et les syndicats CGT, CFDT, CGC et FO, qui visent à réviser totalement la convention collective de la métallurgie, dont dépend la majorité des salariés de l'aéronautique et du spatial. La première phase des négociations porte sur les grilles de classifications, qui datent de 1975. Issues des luttes de 1936 et de 1968, elles se fondent sur les diplômes, le savoir-faire et l'expérience de chaque salarié pour déterminer la rémunération. L'UIMM rêve d'un nouveau système qui permettrait de payer chaque salarié en fonction du poste qu'il occupe. Il s'agirait alors d'un retour au paiement « à la tâche » afin de tirer vers le bas les rémunérations de tous.

Les garanties collectives du XXIe siècle

La CGT, au contraire, avance des propositions pour construire une nouvelle convention collective. Elle prévoit une grille unique de l'ouvrier au cadre, un seuil minimal à l'embauche selon le diplôme obtenu, le maintien des primes d'ancienneté. Cette nouvelle convention intègre des critères objectifs d'évaluation prenant en compte les nouveaux enjeux liés aux évolutions considérables du travail depuis quarante ans.

Les nouveaux outils numériques, les organisations du travail complexes entraînent une augmentation sans précédent des connaissances et qualifications du personnel. D'où la nécessité d'augmenter de façon substantielle les temps et les moyens de formation aussi bien au sein de l'éducation nationale que dans les entreprises, tout au long de la carrière. W

ÉCHOS DES ENTREPRISES

Quand les dividendes flambent, salariés et sous-traitants souffrent. Mais leur action collective peut conduire à de belles avancées.

AUBERT & DUVAL

Un baromètre santé en baisse

L'usine Aubert & Duval de Pamiers, spécialisée dans la fabrication de pièces forgées matricées, estampées pour l'aéronautique notamment, fête ses 20 ans. Les carnets de commandes sont pleins et la montée des cadences ne se fait pas sans dommage sur toute la chaîne d'approvisionnement des donneurs d'ordre. Techniciens et cadres ne sont pas épargnés, dont le mal-être au travail s'exprime fortement depuis deux ans dans les résultats du baromètre « santé-qualité de vie au travail ». Réorganisations, effectifs insuffisants, banalisation des heures supplémentaires, outils informatiques inadaptés sont le lot commun dans les services clients et la chaîne logistique. Les convergences entre salariés des donneurs d'ordre et des sous-traitants sont le moyen de porter les besoins de tous en matière de salaires, d'emploi et de réduction du temps de travail à 32 heures.

RATIER FIGEAC

Une lutte gagnante

L'entreprise Ratier Figeac, qui emploie 1200 salariés dans le Lot, est un fournisseur majeur d'hélices pour ATR et d'équipements pour l'aéronautique. Le carnet de commandes est plein, mais pour les salariés les caisses sont vides ! Face aux propositions dérisoires de la direction à l'ouverture, en janvier, des négociations salariales, les personnels engagent la lutte et arrachent, fin mars, 1,5 % d'augmentation générale pour les cadres et les non-cadres (avec des minimums de 25 euros pour les non-cadres et de 70 euros pour les cadres), un budget de 0,5 % de mesures individuelles, une amélioration de la prime « 13e mois » pour les nouveaux embauchés, une hausse des primes d'ancienneté et d'équipe deux-huit. La CGT, moteur de ces actions, obtient, quinze jours plus tard, 45 % des voix aux élections professionnelles, en progrès de 6 % sur 2015.

BAPOUSHOO

BAPOUSHOO

DANIEL MAUNOURY

DANIEL ROLAND

ASL

Une concession en trompe l'œil

La direction d'Airbus Safran Launchers (ASL) annonce son intention de réaliser plus de 40 % d'économie sur la nouvelle fusée Ariane 6. Les effectifs et les conditions sociales sont dans le viseur, alors même que la charge de travail est en augmentation, le nombre de CDI en baisse, la précarité en hausse et la perte de savoirs bien réelle. La direction d'ASL traîne les pieds pour uniformiser les statuts des 7 000 salariés travaillant en France (1500 en Allemagne), se contentant de prolonger jusqu'à mai 2019 la période de négociation des statuts. Cette apparente concession n'est pas anodine. La direction attend, en fait, de savoir si les États membres de l'Agence spatiale européenne garantiront le lancement des quatre ou cinq tirs institutionnels nécessaires, officiellement, pour assurer l'équilibre financier de l'entreprise, mais, très concrètement, pour assurer le versement de coquets dividendes aux actionnaires.

DASSAULT

Une restructuration contestée

Plus de 200 salariés du site Dassault Argenteuil se sont rassemblés, le 16 mars dernier, devant leur entreprise menacée de fermeture, en présence de délégations venues de toute la France pour assister à la conférence de presse organisée par la CGT. Ils revendiquent plus de respect et de reconnaissance ainsi que des investissements dans l'outil de travail pour assurer sa modernisation. Ils défendent, du même coup, l'avenir de Dassault Aviation et de l'industrie aéronautique en France, face au projet de la direction, qui entend procéder à une restructuration, avec spécialisation des neuf sites implantés sur le sol national, transfert d'activités et mutations de personnel, qui risque de fragiliser dangereusement l'entreprise. W

La CGT de la métallurgie, premier syndicat de la branche avec 29 % des suffrages aux élections professionnelles, tiendra son congrès en novembre 2017, à Dijon. Deux débats s'y dérouleront, l'un sur la réindustrialisation de notre pays et le développement de services publics de haut niveau, et l'autre sur le syndicalisme parmi les ingénieurs, cadres et techniciens, insuffisamment associés aux activités CGT.