

ASSISES LOCALES POUR LA SECURISATION DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION A ROMILLY SUR SEINE (AUBE)

L'emploi, c'est aussi affaire de politique

Les assises locales pour l'emploi qui se sont tenues le 26 octobre à Romilly marquent le coup d'envoi dans l'Aube des initiatives destinées à converger vers des assises régionales en Champagne-Ardenne, le 25 novembre à Châlons-en-Champagne.

Une soixantaine de personnes, salariés, militants politiques ou issus du monde syndical, chômeurs, élus ont répondu à l'invitation de la section du PCF de Romilly. Une succession de témoignages sur la situation de l'emploi, privé et public, l'expression des craintes et des attentes des uns et des autres, des propositions... bref, un échange riche et constructif, tel que l'ambitionnait dans son introduction Fethi Cheikh, le secrétaire de la section romillonne.

L'emploi au cœur des débats

Romilly a perdu 3 000 emplois en vingt ans du fait des délocalisations successives. Marie-Josée, la secrétaire du CE Jacquemard s'est rendue en Roumanie où s'effectue désormais la production. Elle aborde les « conditions de travail et de salaires déplorables (150 € par mois) » puis la « galère et le harcèlement au sein des cellules de reclassement (3 CDI sur 54) ». Cycleurope : « les vélos arrivent tout montés, plus aucune pièce n'est fabriquée en France » selon une syndicaliste CGT. Et un nouveau « plan social » est en préparation que les communistes viennent de dévoiler en interpellant publiquement le ministre et député de la 3^{ème} circonscription F. Baroin ! Les questions de transparence dans l'entreprise, l'irruption des critères de productivité, de compétitivité et de « recentrage sur le cœur de métier » dans les services publics (SNCF, EDF) ont aussi été abordées. CNE, précarité, chômage des jeunes... le responsable romillonnais des privés d'emploi CGT estime qu'il faut « changer de politique et exiger notamment le remboursement intégral des aides patronales » en cas de licenciement. Pierre Mathieu, vice-président du Conseil régional en charge des transports, répondant aux cheminots, invite à réfléchir à « un pôle public de construction ferroviaire » et, d'une manière plus globale, « sur le rôle des entreprises et des financements publics ». Le Conseiller général communiste, Joël Triché, s'est fait, quant à lui, l'écho des conditions de travail alarmantes à l'hôpital de Romilly où, par manque de personnel, un grand nombre d'heures supplémentaires doivent être effectuées. Il appelle à la mobilisation « pour obtenir les moyens financiers nécessaires à la création des 40 postes nécessaires ».

Une alternative ambitieuse

Parmi les pistes avancées au cours de la discussion, celles de faire obligation aux patrons d'examiner propositions émanant des organisations syndicales, et celle de la créations d'outils de financement et de d'institutions comme le renforcement des pouvoirs des prudhommes



permettant un débat public et une pression sur les entreprises et les pouvoirs publics pour les inciter à prendre en compte ces propositions.

Yves Bouteiller, conseiller municipal communiste, est intervenu sur le rôle de la Banque centrale européenne qui s'aligne sur les thèses monétaires américaines et encourage en Europe la pression sur les salaires, le rôle destructeur des fonds de pensions avant de conclure « qu'il y a de l'argent. L'emploi, c'est aussi affaire de politique ». Alain Morin, du secteur économique du PCF, propose de travailler à des rassemblements de luttes sur des objectifs communs (privé, public, chômeurs, jeunes...) et de responsabiliser le patronat. « Ces assises, poursuivait-il, sont aussi un lieu pour développer la solidarité avec les salariés en lutte et construire des actions. Elles doivent aller vers un mouvement national porteur d'alternatives.. Ce mouvement pourrait se réaliser dans un travail de co-élaboration d'une proposition de loi pour sécuriser l'emploi et la formation. Cette loi se donnerait l'objectif de faire reculer toutes les situations de précarité et de chômage et les moyens de sa réalisation: les financements à mobiliser et les droits et les institutions nécessaires. ». Tout autant, elles s'inscrivent dans la perspective des prochaines échéances politiques, comme l'a souligné Jean-Pierre Cornevin, en contribuant à rassembler à gauche sur un programme audacieux qui place les richesses du travail au service de tous pour l'épanouissement de chacun ■

EADS - AIRBUS**LA LOI DE LA FINANCE OU LE CHOIX DE LA PROMOTION DES SALARIÉS**

Avril 2005, l'industrie aéronautique et spatiale fait la une de tous les médias. Nous sommes en pleine campagne sur le référendum portant sur la constitution européenne.

Les photos du 1^{er} vol du gros porteur A 380 s'étalent en couverture de tous les journaux. Les chefs d'États entourent le berceau du dernier né de la gamme Airbus qui est présenté par les partisans du OUI comme le fruit de la construction européenne et montré comme l'exemple à suivre dans tous les domaines.

Un an plus tard, plus rien ne semble fonctionner !

Des dirigeants de premier plan d'EADS sont au centre de l'affaire Clairstream, Arnaud Lagardère et le groupe Allemand Daimler annonce la vente d'une partie de leurs actions, le Conseil d'administration du groupe européen réuni à Amsterdam annonce la fermeture de la Sogerma filiale spécialisée dans la maintenance. Plus de 1000 emplois directs et 5 000 emplois induits sont concernés. Des retards de livraison de l'A 380 s'ajoutent aux retards déjà annoncés. Le projet initial de l'avion A 350 est déclaré mort né faute d'insuffisance de recherche et développement notamment sur les matériaux composites. Noel Forgeard empêtré dans une sale affaire de vente d'actions est débarqué. Louis Gallois, qui vient de passer plus de 10 ans à la SNCF, est nommé Co-Président.

Octobre 2006 Le Conseil d'Administration du groupe européen annonce un vaste plan d'économies et de restructurations.

Comment en est-on arrivé là ?

Certes les carnets de commandes d'Airbus sur l'A320 et ses dérivés ainsi que sur l'A340 sont copieusement garnis. De même s'agissant du groupe EADS qui possède Airbus industrie : elles s'élèvent pour l'année 2005 à 92,251 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 34,206 milliards d'euros.

Alors que des profits considérables ont été dégagés par la filiale Airbus, que son savoir faire est performant et que des perspectives commerciales semblent ouverte pourquoi une telle crise, comment une telle machine a-t-elle pu s'enrayer au point de compromettre son développement et son avenir même ?

Quelles sont les causes de cette situation ?

En premier lieu elles sont à rechercher dans la fuite en avant vers la privatisation et l'entrée dans le capital de Fonds ayant pour seule exigence la rentabilité financière. Aujourd'hui le capital « flottant » représente plus de 40 %.

Il est important de rappeler que les succès technologiques et commerciaux ont été possibles en grande partie grâce à la recherche et aux investissements faits par le groupe nationalisé français Aérospatiale dans les années 80 et 90 et au GIE Airbus. Cette structure de coopération mise en place 20 ans auparavant, avait su concevoir et engager l'essentiel des projets de la famille Airbus, y compris celui de l'A380 qui était déjà dans les cartons du groupe français.

C'est donc une volonté politique déterminée et un groupe nationalisé visant d'autres buts que la rentabilité financière qui est à l'origine de ses succès.

Mais le choix de l'ouverture du capital de l'entreprise nationale Aérospatiale en 1999, décidé par le gouvernement de L. Jospin, puis la fusion avec Matra, puis

celle avec le groupe allemand DASA ont engagé l'industrie aéronautique et spatiale dans une autre logique. Cette décision prétendait être une réponse aux défis nouveaux d'efficacité, de financement, de coopération et de partage des coûts, que le seul maintien des structures et procédures anciennes ne permettait plus affronter. En réalité cela a fait prédominer plus encore la rentabilité financière et la satisfaction des actionnaires et des banques du groupe, contre l'emploi, la recherche et développement et de véritables coopérations de codéveloppement. Tout cela en aggravant les pressions sur l'emploi et les conditions de travail des salariés, ponctionnant et en étranglant les sous traitants et les collectivités territoriales chargés de supporter les risques à la place des actionnaires.

C'est cette politique qui mène dans l'impasse. Alors que les actionnaires Lagardère et Daimler ont largement profité de la rente de l'A320, produit arrivé, désormais, à maturité ; ils refusent maintenant de s'engager dans les efforts de promotion des capacités humaines de l'entreprise que nécessite le lancement d'une nouvelle génération d'avions comme la 380.

Noel Forgeard résumait à merveille cette politique entièrement vouée à la rentabilité financière : « *Je me réjouis d'avoir économiser 1 milliard sur les investissements pour satisfaire les actionnaires* ».

Mais cette politique a rationné gravement les dépenses de développement des capacités humaines, notamment la formation, tout en multipliant les doublons et en développant très insuffisamment les outils de partage de l'information, des coûts et des charges de travail au sein de l'entité pluri nationale. D'où un aiguïsement des rivalités de puissances, notamment entre intérêts français et intérêts allemands au lieu d'une vérita-

ble coopération.

De même ces choix avaient un corollaire : l'absence totale de transparence et de démocratie dans l'entreprise, l'autisme des directions incapables d'entendre les multiples alertes des ouvriers, des techniciens et des cadres sur la situation ;

4 ans plus tard la sanction est là !

Retards successifs - dus en premier lieu à l'économie faite sur l'emploi, la qualification et les études- sur les premières livraisons de l'A380 avec des pénalités massives à la clé.

On estime que le manque à gagner total s'élèvera à 6,3 milliards d'euros d'ici 2010. Ce qui ont conduit les agences de notation financière internationales à déclasser la signature d'Airbus. La contrepartie en est une augmentation du coût de la dette et de l'accès aux marchés financiers. Ces difficultés interviennent dans des conditions de guerre économique avec l'américain Boeing qui s'est restructuré et dispose de l'arme du dollar. Le billet vert sert en effet de monnaie de facturation mondiale dans l'aéronautique. La chute actuelle de ses cours par rapport à l'euro, produit conjugué d'une politique américaine agressive et du dogme monétariste de la BCE, impacte le chiffre d'affaire d'Airbus dont les salaires sont payés en euros. Cette situation concerne, au-delà, les sous-traitants de 1er et 2e rangs d'Airbus-industrie puisque les transactions se font entre eux aussi en dollars.

A ces difficultés, s'ajoutent des besoins de financement considérables pour le nouvel avion A 350 dont le projet doit être complètement remis en chantier faute de moyens mis dans la recherche pour lui permettre d'atteindre ses objectifs en terme d'innovations technologiques lui permettant une percée commerciale satisfaisante.

Face à cette situation, on voit bien que les solutions se contentant une fois de plus de traiter l'emploi comme une variable d'ajustement ne feront qu'envenimer les problèmes au lieu de les traiter au fond.

Une grande conférence européenne sur l'industrie de l'aéronautique et de l'espace

Mais n'est-il pas légitime, dans ces conditions, d'exiger un moratoire pour faire rechercher d'autres solutions que les suppressions d'emplois sur l'ensemble des projets de restructuration prévues chez Airbus industrie. De même ne serait-il pas nécessaire d'organiser **une grande conférence européenne sur l'industrie de l'aéronautique et de l'espace** avec l'enjeu de coopérations intimes nouvelles favorisant une restructuration dans un but de sécurisation de l'emploi, de la formation et de la recherche dans cette filière.

Mais c'est aussi, sur les gâchis du capital, qu'il faudra se pencher pour réaliser les économies nécessaires (sur les dividendes versés par Airbus à EADS, sur les stock-

options dont le scandale Forgeard a révélé l'ampleur, sur les prélèvements bancaires (intérêts, commissions, ... sur lesquels il faut faire toute la clarté).

Il faudra aussi examiner les économies à réaliser sur les moyens matériels afin de les rendre plus efficaces et cela tout autrement qu'en fermant des sites ou en externalisant des productions ou des services. Mais, au contraire, il faut les rendre plus efficaces en formant, en qualifiant, en recherchant toutes les synergies et les coopérations, permettant d'en abaisser les coûts relativement à la valeur à laquelle ils contribuent. Ce qui nécessite de promouvoir d'autres critères de gestion que ceux de la rentabilité financière des capitaux dominants comme ceux d'efficacité sociale, c'est-à-dire des critères visant à favoriser l'efficacité productive à partir du développement des capacités humaines des salariés avec la qualification et les coopérations et sur l'économie des moyens matériels et financiers.

Cela pose aussi la question de la réorientation de la Banque centrale européenne afin de faciliter le financement de grands programmes européens d'investissements par crédit à très bas taux d'intérêt conditionné à des engagements chiffrés d'emplois et de formations.

Exiger une totale transparence et entendre les contre-propositions des salariés

Dans l'immédiat un rapprochement entre les salariés de tous les sites d'Airbus France et en Europe et au-delà de EADS apparaît indispensable pour exiger une totale transparence sur la structure des coûts, le partage des charges de travail, les financements et leur utilisation avec un réel pouvoir de contre-propositions pour les salariés et leurs organisations et institutions représentatives. Ce qui suppose que l'on écoute et entende les propositions et les suggestions des salariés, que des pouvoirs d'intervention leur soient accordés sur les décisions depuis l'atelier et le bureau jusqu'aux questions stratégiques de l'entreprise. Il s'agit ainsi de desserrer l'étau de la rentabilité financière sur toutes les décisions qui ont mené aux résultats actuels.

Il faut donc à partir des comités d'entreprise, du comité central d'entreprise, du comité de groupe existant et dans des structures nouvelles à inventer, dépasser les droits d'information et de consultation ou de droit de retrait qui ne sont dans les faits que des droits défensifs pour passer à de véritables droits décisionnels sur tout ce qui fait la vie de l'entreprise, des gens au travail. De la stratégie industrielle à l'organisation du travail en passant par emploi et les financements.

De leur expérience, de leur histoire, des collectifs de travail existants et à partir des objectifs affichés, les salariés sont le mieux à même de déterminer le nombre et la nature des emplois (recherche, études, production, maintenance,... Etc.), des investissements, ainsi que l'organisation du travail indispensable pour mener à bien un projet industriel.

Avec des coopérations et des alliances très nouvelles

L'enjeu n'est pas seulement français et européen, et il est mondial. On ne saurait s'enfermer dans la seule rivalité de puissance avec les États-Unis et entre l'euro et le dollar.

La nécessité de coopérations et d'alliances très nouvelles avec la Russie, désormais partie prenante, la

Chine, les pays émergents se pose avec force pour sortir de ce face-à-face et faire reculer durablement l'hégémonie des États-Unis en cherchant à répondre aux besoins de développement en de toute la planète.

Pascal Borelly

Article publié dans Economie et politique n°624-625

MODELUXE**COLLUSION ENTRE ETAT ET PATRONAT POUR EXPLOITER LES SALARIÉS SANS-PAPIERS**

Prétextant une restructuration au motif d'une cession de ses droits et activité à un groupe financier, l'entreprise de blanchisserie industrielle Modeluxe, (propriété du groupe Sunlight, 7900 salariés) licencie 18 salariés sans-papiers, frauduleusement exploités depuis des années par la direction, alors qu'elle connaissait à leur embauche la nature de leur situation administrative.

Les services de l'État, quant à eux, étaient parfaitement informés de la situation juridique de ces travailleurs, au moins depuis fin 2004, et ont accordé de fait leur soutien à la poursuite des contrats de travail, comme en témoignent les éléments portés au dossier par les salariés et leur syndicat CGT.

Si leur lutte, la solidarité exprimée par les 160 salariés de l'entreprise, le soutien actif des organisations politiques de Gauche, et notamment du PCF, a permis une solution quant à leur régularisation administrative, elle révèle surtout le point nodal de collusion entre le patronat et l'État.

Comme un aveu, l'annonce par le Préfet de l'Essonne de s'engager à régulariser ces 18 travailleurs met un coup d'arrêt, circonscrit à l'enjeu local, à des pratiques insupportables. Pratiques qui mènent pour le patronat, à l'exploitation des salariés sans-papier, en utilisant leur statut comme moyen de pression, en portant atteinte au Droit du travail par une flexibilité maximum des horaires et une pénibilité extrême. Pour l'État, en subordonnant leur régularisation aux « nécessités » de l'entreprise. (4 salariés sans-papiers avaient antérieurement été régularisés sur demande de la direction)

Cette situation témoigne qu'avec la complicité du gouvernement, le capitalisme mondialisé exploite l'extrême précarité des travailleurs sans-papiers, pour les assujettir en variable d'ajustement à des critères de gestion et d'organisation du travail, à l'unique fin de rentabilité financière.

Ce jeu de duettiste entre l'État et le patronat inflige à ces salariés une triple peine.

- Ce duo en fait des esclaves des temps modernes, sous rémunérés et corvéables dans leur utilisation visant à servir les marges de profit.
- Ce duo argue de leur situation administrative pour en faire les premières victimes des plans de licenciement dans le cadre de restructurations financières.
- Ce duo les expulse lorsque leur force de travail n'est plus nécessaire aux enjeux stratégiques de l'entreprise.

Cette situation souligne en perspective que le recours aux travailleurs sans-papiers doit être sanctionné. Elle suggère que les instances salariales et l'Inspection du Travail, renforcée en moyens, puissent imposer aux entreprises que le recours à la main d'œuvre étrangère soit nécessairement assortie d'une promesse d'embauche et d'une garantie de titre de séjour.

Jean-Pierre Morvan

Prochaines lettres du Rapse:

Lettre n°11:

- ◆Pas-de-Calais: Les équipementiers de l'automobile en danger
- ◆Emplois industriels: la bataille des Ardennes
- ◆Des éléments pour une loi de la sécurisation de l'emploi et de la formation

Lettre n°12:

- ◆Assises de Grenoble: Les nouveaux défis dans la chimie
- ◆Nîmes: Compte-rendu des assises locales