

INFORMATIONS

comité régional midi-pyrénées

cgt

BOURSE DU TRAVAIL : 19, place St-Sernin - 31070 TOULOUSE cedex

N° 62 - Octobre 88



18 OCTOBRE

PARTOUT EN GRAND GREVES ET MANIFESTATIONS



25 OCTOBRE RASSEMBLEMENT REGIONAL

POUR LA 2ème CHAINE A 320

POUR LES PRODUCTIONS ET L'EMPLOI EN MIDI PYRENEES.

18 OCTOBRE,

GREVES ET MANIFS A LA HAUTEUR DES ENJEUX

La combativité grandit. Dans nombre de secteurs, d'entreprises, ou de branches, la détermination des salariés de voir prendre en compte leurs revendications s'affirme.

La journée du 27 SEPTEMBRE, le nombre et la diversité des arrêts de travail, la puissance des manifestations, ont largement confirmé cette appréciation. Cet élan de confiance, déjà marqué ici et là par de premiers succès revendicatifs, ne peut que stimuler les luttes qui se développent de façon importante.

Celle des infirmières a d'ores-et-déjà un impact puissant qui peut connaître un élargissement et un renforcement rapide.

Celles des différentes catégories de personnel de l'audiovisuel confirme, ainsi que se qui se passe chez les gardiens de prison, l'existence d'un climat combatif que souligne la tenacité des intéressés dans leur action pour faire aboutir les revendications.

Le large débat démocratique à l'appui duquel se forment les objectifs revendicatifs et se décident les formes d'action, est un gage solide de l'enracinement de ces luttes.

Le Bureau Confédéral de la C.G.T. appelle l'ensemble de ses organisations à impulser en grand, partout, et de suite, un véritable chantier revendicatif, sur le lieu du travail avec les salariés eux-mêmes.

Il invite ses militantes et militants à se saisir dans toutes les branches, de toutes les possibilités de renforcement et d'élargissement de l'action que peut susciter, dans les prochains jours, cette montée combative.

Dans le prolongement de se qui se développe et peut encore grandir, le Bureau Confédéral, comme il l'avait annoncé, s'affirme pour un nouveau temps fort de la lutte qui, si aucune perspective ne se dessinait rapidement, prendrait le 18 OCTOBRE la forme d'une grande journée nationale de grèves et manifestations pour :

- le SMIC à 6 000 F,
- les salaires,
- les libertés,
- la protection sociale.

C'est par un engagement persévérant et de plus en plus large dans l'action, que les salariés imposeront des succès.

MANIFESTATIONS: FOIX 14H. - RODEZ 10H30 - AUCH 15H30 - TOULOUSE 14H. -
CAHORS 14H30 - TARBES 10H30 - ALBI 15H. - MONTAUBAN 15H.

A deux doigts de la reconquete de nos forces

On va y arriver !

Au 1er Octobre, sur l'ensemble de la Région, nous comptabilisons 2 298 adhésions nouvelles, soit 96% du total de 1987 à 3 mois de la fin de l'année.

Toujours au 1er Octobre, 47 syndicats nouveaux ont été créés sur la Région, contre 46 pour toute l'année dernière.

Certes, il y a des inégalités, tout le monde n'y est pas.

Mais, quand on regarde par exemple de près le conflit des infirmières, la question de nos forces organisées nous est posée comme point numéro 1 pour être en capacité de porter le débat dans tous les services, faire avancer nos revendications, intensifier la lutte, déjouer les manoeuvres, en fait, pour créer le rapport de forces, pour gagner.

Les luttes revendicatives depuis plusieurs semaines se multiplient tant dans le Secteur Privé que Public.

Nous avons des éléments de confiance, nombreux, qui confirment que la C.G.T. est mieux entendue, que plus de salariés avec elle, ont compris que seule l'action était de nature à faire avancer les revendications.

Tout ce qui se déroule comme luttes, la préparation du 18 Octobre, ses suites, sont un terrain on ne peut plus fertile, pour dépasser cette année le nombre d'adhésions 87, d'avoir un plus réel, net, bref, un outil plus fort, plus solide pour le combat.

Après la reconquête de notre audience, celle de nos forces organisées, est véritablement à portée de main, pour que chacun s'y mette, que chaque syndicat l'organise, que les FNI qui restent à remettre le soient sans plus de délais.

L'ampleur du mouvement revendicatif qui a pris corps, les succès engrangés, nos ambitions réelles, tout cela est de nature à nous adresser avec confiance à des centaines et des centaines de salariés.

1988, doit être décisif et va l'être sur nos forces organisées.

Amplifions l'effort.

AIRBUS DOIT DONNER DES AILES A L'EMPLOI
A L'ECONOMIE REGIONALE

LE CAP DES 10 000 SIGNATURES DE LA CARTE PETITION DEPASSE DANS LA REGION

NOUVELLE ETAPE DE L'ACTION

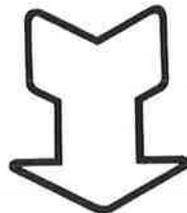
MARDI 25 OCTOBRE

A BLAGNAC DEVANT L'AEROSPATIALE

rassemblement Régional

délégations d'entreprises et des départements

signataires de la pétition.



MEETING A 11 Heures 30

GÉRARD ALEZARD SECRETAIRE DE LA C.G.T.

Jean DEMAISON SECRETAIRE GENERAL DE LA FEDERATION DE
LA METALLURGIE.

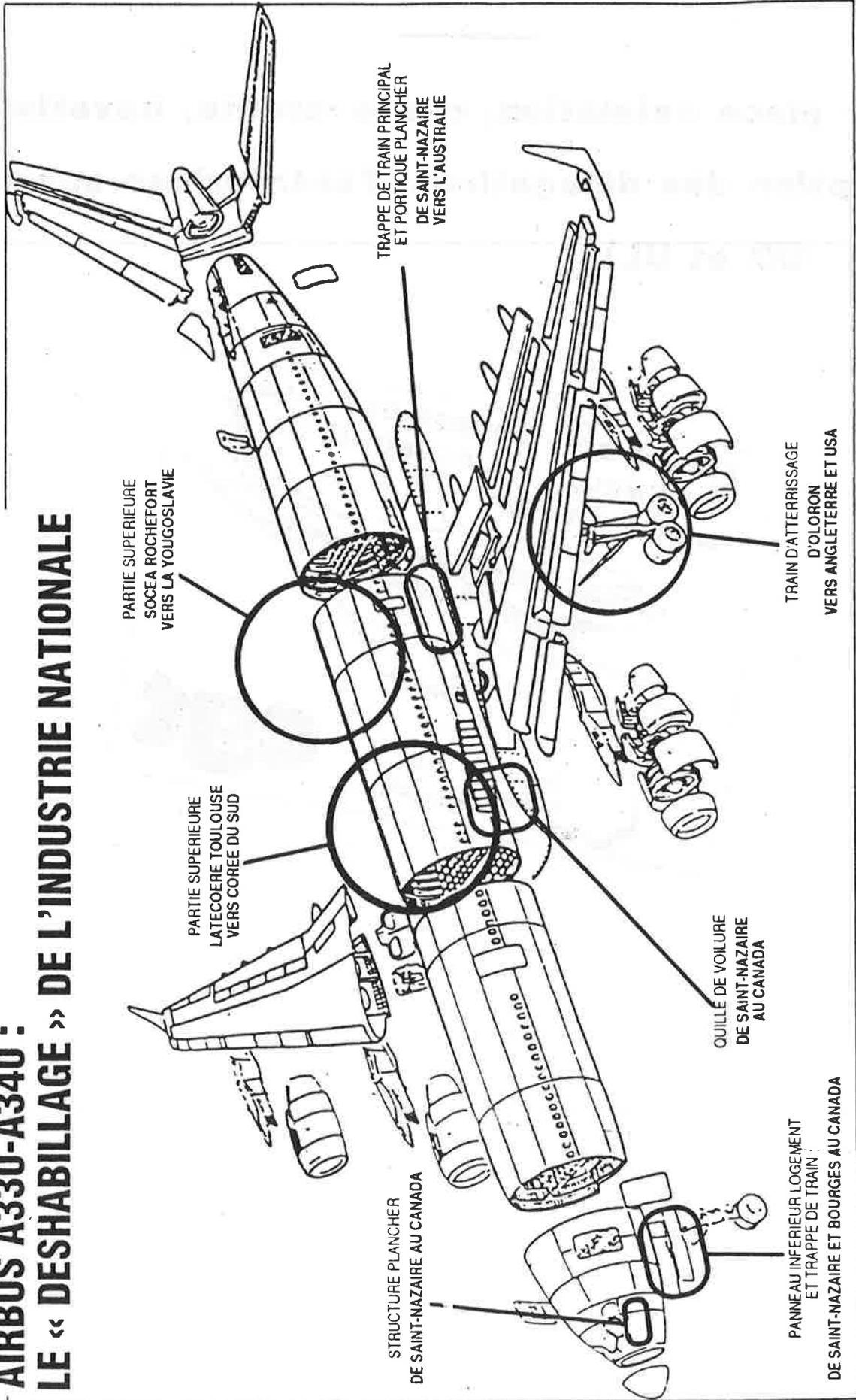
Sylvie SALMON THAREAU SECRETAIRE GENERALE DE LA FEDERATION DES
TRANSPORTS.

rassemblement des délégations à partir de 11 heures.

**Sur place animation, casse-croute, buvette...
(inscription des délégations d'entreprises auprès
de vos UD et UL)**



AIRBUS A330-A340 : LE « DESHABILLAGE » DE L'INDUSTRIE NATIONALE



UN ENJEU CONSIDERABLE POUR LES PRODUCTIONS L'EMPLOI EN FRANCE, DANS LA REGION.

(intervention SYNDICAT C.G.T. AEROSPATIALE, 10 OCTOBRE 1988)

UN MARCHE CONSEQUENT

AIRBUS Industrie, vient de publier en Juillet ses dernières études concernant les besoins mondiaux d'avions civils dans le monde. Ces estimations, couvrant la période 1988-2006, ont été révisées à la hausse et font état d'un besoin colossal :

9 200 avions, seront commandés par les Compagnies dans le monde dans les 18 ans à venir, SOIT L'EQUIVALENT DE PRES D'UN AVION ET DEMI PAR JOUR, à compter d'aujourd'hui.

AIRBUS Industrie, évalue à 3 160 le nombre d'appareils qu'il compte placer, répartis ainsi :

- ** 1 600 appareils du type A320 et de ses dérivés (soit 33% d'un marché global de 4 800 avions de ce type).
- ** 1 100 bi-réacteurs à 2 couloirs du type A300-600, A.310 et A.330 (soit environ 50 % du marché global de 2 300 appareils).
- ** 460 A340 (quadri-réacteur à long rayon d'action), soit 20% du marché global de 2 100 appareils de ce type).

Il est précisé qu'AIRBUS Industrie pense vendre, durant la même période, quelques 1 000 appareils du type A330/A340.

UN CARNET DE COMMANDES GARNI

Jamais autant de contrats n'avaient garni nos carnets de commandes. Aux commandes fermes enregistrées fin juin:

479	A300 et A310
314	A320
81	A330 - A340.

il convient d'ajouter les options et engagements d'achats, ainsi que les ventes record enregistrées pour le seul mois de juillet 1988 = 96 ventes d'AIRBUS dont 88 A320!

C'est donc un "grand" total, de ventes fermes + options, de quelques 1 290 appareils, dont 620 pour le seul A320.

425 avions avaient été livrés fin juin. Ceci donne le niveau de la production restant à réaliser.

Il convient également de souligner la bonne situation commerciale du programme ATR qui, dans les versions ATR.42 et ATR.72, totalise 268 commandes fermes + options, pour 93 livraisons effectuées.

TOUT VA-T-IL DONC POUR LE MIEUX POUR LES PLANS DE CHARGES
ET L'EMPLOI A L'AEROSPATIALE ?
NOUS ASSISTONS A LA PRISE DE DECISIONS INDUSTRIELLES NEFASTES POUR L'AVENIR. .. /

Prenons pour illustrer nos propos, la situation des programmes A320 et A330 - A340.

L'A320.

L'actualité de cet appareil invite à des décisions urgentes à prendre dans deux domaines: l'accroissement des capacités de production et la version allongée.

Il est nécessaire aujourd'hui de ne pas perdre de temps pour développer la 2EME CHAINE A320, que nous revendiquons à l'AEROSPATIALE TOULOUSE. Le marché l'exige. Nous avons précédemment dénoncé le fait que des commandes ont été refusées (Wardair, Air-Europe,... et d'autres, peut-être), du fait de notre incapacité à livrer dans des délais correspondant aux besoins des compagnies.

La saturation de nos capacités de livraison constitue une gêne importante à la signature de nouveaux contrats. Il faut débloquer cette situation

Le lancement de la version allongée de l'A320 devient aussi une nécessité. Les études dont nous avons connaissance font état de deux solutions pour aborder la croissance du trafic aérien:

- augmentation des rotations,
- augmentation de la capacité des avions.

En ce sens, la version allongée de l'A320 revêt un aspect stratégique, risquant fort de représenter l'essentiel du futur marché de l'A320.

Nous avons capacité à réaliser cette version allongée, dans la configuration actuelle des programmes AIRBUS.

Nous avons capacité à en assurer toutes les étapes de la production y compris l'assemblage.

C'est pourquoi, nous jugeons extrêmement dangereuses les convoitises dont fait l'objet cet A320 allongé:

** la firme allemande M.B.B., partenaire du G.I.E. AIRBUS Industrie qui, conforté par l'apport en capital de la puissante firme DaimlerBenz, revendique la chaîne d'assemblage de cette version;

** l'annonce par AIRBUS Industrie lui-même, que l'une des conditions du lancement de la version allongée serait "la conclusion rapide d'un accord de coopération avec un industriel américain"..

On sait par ailleurs que des négociations très avancées ont lieu avec Lockheed et Mc.Donnell Douglas. Les récentes révélations de la presse concernant les négociations entre AIRBUS Industrie et LOCKHEED en vue de l'implantation de la 2EME CHAINE A320 dans son usine de Georgia (Texas), témoignent de la gravité de la situation.

L'enjeu est en effet de taille: si nous laissons partir, où que ce soit, la deuxième chaîne d'assemblage (qui, de surcroît, est notre unique métier à TOULOUSE!), nous hypothéquerions gravement l'avenir, dans la mesure où le risque serait réel de ne produire, à terme, la totalité des A320 que sur cette chaîne!

Nous avons, par contre, des atouts :

** un besoin réel de la deuxième chaîne, pour répondre au marché, comme nous venons de le voir,

****** Une expérience indiscutable des chaînes "bi-versions": avec la chaîne A300 - A310 en place depuis plusieurs années, la chaîne d'assemblage des ATR42 et ATR72. Qui oserait, dans ces conditions, prétendre que nous ne saurions pas le faire pour l'A320, alors que déjà la conception de la chaîne actuelle permet l'intégration d'une version allongée !

Le problème est ailleurs: il est dans la soumission aux intérêts américains dans laquelle les responsables de l'Aéronautique française l'enfoncent de jour en jour. Céder aux pressions américaines en transférant chez eux les productions, c'est leur établir le monopole aéronautique qu'AIRBUS avait percé, c'est leur laisser réaliser des profits conséquents et rétablir pour une part leur déséquilibre commercial dans l'un des seuls secteurs excédentaires de leur économie.

L'A320 ET L'A340: DES AVIONS AMERICAINS ?

Une telle interrogation peut surprendre le profane. Elle a par contre toute sa valeur lorsque l'on examine le dossier dans le détail.

Il faut d'abord savoir que, bien que la participation financière d'AEROSPATIALE dans le G.I.E. AIRBUS Industrie reste inchangée depuis sa création, et égale à celle de la R.F.A. (37,9%), la part de production française, elle, ne cesse de diminuer au fur et à mesure du lancement de nouveaux programmes.

Ainsi, pour l'A320, nous avons dénoncé que la part de production française, (incluant la part cellules, équipements, motoriste), soit de 12% à 16 % du total, suivant le type de moteur.

S'agissant des équipements:

-de 60% de responsabilité française sur l'A300, nous sommes passés à 50% sur l'A310, et à 40 % sur l'A.320!

Sur les programmes A320 - A340, les éléments dont nous disposons nous conduisent à affirmer que cette diminution de la part de production française sur l'AIRBUS va encore s'aggraver:

Le partage industriel de l'A330 - A340 est quasiment du même ordre que celui de l'A310, du point de vue des responsabilités industrielles.

Mais la C.G.T. tient à dévoiler aujourd'hui qu'au-delà de l'assemblage, peu de productions seront effectuées à l'AEROSPATIALE? voire dans les entreprises françaises: En effet, C'EST 40 % DE LA PART AEROSPATIALE sur ces programmes QUI SERONT SOUS-TRAITES, DONT 20 % A L'ETRANGER!

Ces 20 % représentent une partie importante de la production dont voici le détail:

LE CANADA étudiera et produira des éléments du tronçon central jusqu'alors étudiés au B.E. de TOULOUSE, et produits à Méaulte et Saint-Nazaire.

L'AUSTRALIE, produira les trappes de train principales et centrales (en composites), fabriquées à ce jour à Nantes,

LA YOUGOSLAVIE, produira des sous-ensembles, sous la responsabilité technique de la S.O.C.E.A. (filiale AEROSPATIALE implantée à Rochefort),

LA COREE DU SUD, fabriquera également des sous-ensembles, sous la responsabilité technique de la Sté LATECOERE.

Ces éléments conduisent la C.G.T., à faire part de ses plus vives inquiétudes quant aux répercussions sociales que ne manqueraient pas d'avoir de telles décisions, si elles étaient appliquées.

Il est en effet impensable-- et aucune justification ne peut y être trouvée -- de faire partir de la sorte de tels niveaux de production à l'étranger! Il ne s'agit plus là de "coopération", mais bien de l'organisation du désert industriel français.

Ceci grève lourdement l'économie française en la privant de moyens considérables pour sa propre balance commerciale, de capacités industrielles, d'emplois durables et qualifiés.

C'est dans de telles mesures que réside la source du chômage dans notre pays, chômage qui, nous en avons là la démonstration flagrante, n'a rien de fatal ni d'étranger à des décisions d'ordre national.

Car le niveau de charges générées par un programme comme l'A340, est considérable (près de 3,5 fois celles de l'A320), donc générateur d'un grand nombre d'emplois. Créer, avec nos propres produits, des milliers d'emplois à l'étranger, est un véritable SCANDALE NATIONAL que la C.G.T. entend dénoncer, à tous les niveaux.

Sachez par exemple, que les canadiens ont chiffré à 1 000 le nombre d'emplois générés par les charges A330 - A340 dans les usines CANADAIR de Montréal. Ce sont là, précisément des emplois que nous aurions dû créer chez nous, en France, à l'AEROSPATIALE!

Cette situation affecte aussi directement les sous-traitants: il faut savoir que les éléments décrits ci-dessus confiés à la Corée, transiteront uniquement par LATECOERE et ne seront pas porteurs d'emplois. Par contre, KOREAN AIR LINE (Kal), prévoit par ce biais, de porter de 2 000 aujourd'hui à 2 500 d'ici la fin 1990, ses effectifs dans son usine de PUSAN.

La question du devenir de l'industrie découle également de telles décisions, avec celle de notre savoir-faire sur la totalité des parties essentielles de l'avion; celle de la liaison Etudes-Production qui sera impossible à assurer; celle de l'indépendance nationale enfin, en matière de prises de décisions.

C'est au travers de la décision d'implanter la deuxième chaîne A320 (version allongée) que s'entérinera le choix:

--soit d'un atout pour MIDI-PYRENEES, pour conforter et créer des emplois en quantité et qualité, correspondant aux besoins et aux possibilités de formation en Région; pour activer la vie industrielle et économique, le réseau de P.M.E. de sous-traitance et fournitures;

--soit d'un risque réel, par les abandons successifs, par les cessions de compétences par une mondialisation des conceptions et fabrications, de conduire l'AEROSPATIALE -- nous pesons nos mots (son B.E., ses chaînes d'assemblage)... au rang de sous-traitant!

L'enjeu de la décisions, ce sont près de 20 000 emplois en MIDI-PYRENEES: les 10 000 (environ) à créer... et les milliers qui disparaîtraient avec une partie de l'AEROSPATIALE.

QUELQUES ETAPES DE L'ACTION.

- JUIN 4 Pages Régional- 40 000 exemplaires.
- 1ER JUILLET Manifestation C.G.T. au Conseil Economique et Social Régional. Le Président du C.E.S.R. se prononce pour la 2EME CHAINE à TOULOUSE.
- FIN AOUT 5 000 cartes pétition collectées.
- 1ER SEPTEMBRE Conférence de Presse: Révélation sur les accords de production avec les U.S.A., le CANADA... Exigence de la 2EME CHAINE.
- 22 SEPTEMBRE AEROSPATIALE et BOMBARDIER (CANADA), signent un accord pour la production des A.330 - A.340, 600 emplois créés au CANADA.
- 25 SEPTEMBRE AIRBUS à la FETE DE L'U.D. C.G.T. du TARN: des centaines de signatures.
- 27 SEPTEMBRE La C.G.T. réaffirme lors de la journée d'action à TOULOUSE "On peut créer 2 000 emplois à l'AEROSPATIALE et 10 000 en MIDI-PYRENEES."
- 1ER ET 2 OCTOBRE FETE UD C.G.T. HAUTE-GARONNE: 1 100 signatures pour la 2EME CHAINE.
- 4 OCTOBRE Début de la grève à la BOMAP dans l'AVEYRON (BOULONNERIE AVIONS), liée à l'aggravation des conditions du fait des commandes à livrer. Exigence de 15 % d'augmentation sur les salaires.
- 11 OCTOBRE Nouvelle intervention de la C.G.T. AEROSPATIALE auprès du C.E.S.R.
- MI-OCTOBRE Campagne d'affichage en HAUTE-GARONNE. Tract aux jeunes des Lycées Professionnels et aux chômeurs.
-

IL EST ARRIVE

le nouveau badge de la C.G.T.
disponible dans vos U.D. et vos U.L.





cgt

comité régional midi-pyrénées

BOURSE DU TRAVAIL :
19 place St-Sernin - 31070 TOULOUSE CEDEX
Tél. 61.23.35.52 - Télex 52351 F
Toulouse, le 15 SEPTEMBRE 1988.

Monsieur le Président du
CONSEIL REGIONAL

Monsieur le Président,

Par courrier du 8 Juillet, notre Organisation Syndicale, sollicitait une entrevue à la suite de votre élection comme Président du Conseil Régional.

Notre demande portait sur 2 questions, que je résume succinctement:

- ° Quelles orientations politiques le Conseil Régional va-t-il mettre en oeuvre pour le développement économique de la Région, ainsi que l'emploi stable et qualifié;
- ° La subvention aux organisations syndicales régionales, en particulier la C.G.T., comme cela existe dans d'autres régions.

Nous avons noté dans votre discours du 18 Juillet au Conseil Régional, ou encore dans l'interview que vous avez accordée à "Région Magazine", que vous évoquez le dialogue et la concertation, y compris avec les représentants des Secteurs Productifs sur la Région.

Vous admettez que nous ne comprenons pas, plus de deux mois après notre demande, que vous n'avez pas reçu la première Organisation Syndicale de salariés de MIDI-PYRENEES.

Nous renouvelons donc avec insistance notre demande d'audience, sur les questions contenues dans notre courrier du 8 Juillet.

Nous ne manquerons pas d'informer nos organisations en conséquence.

Dans l'attente, Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

François CANEZIN,
Secrétaire Régional.