

INFORMATIONS

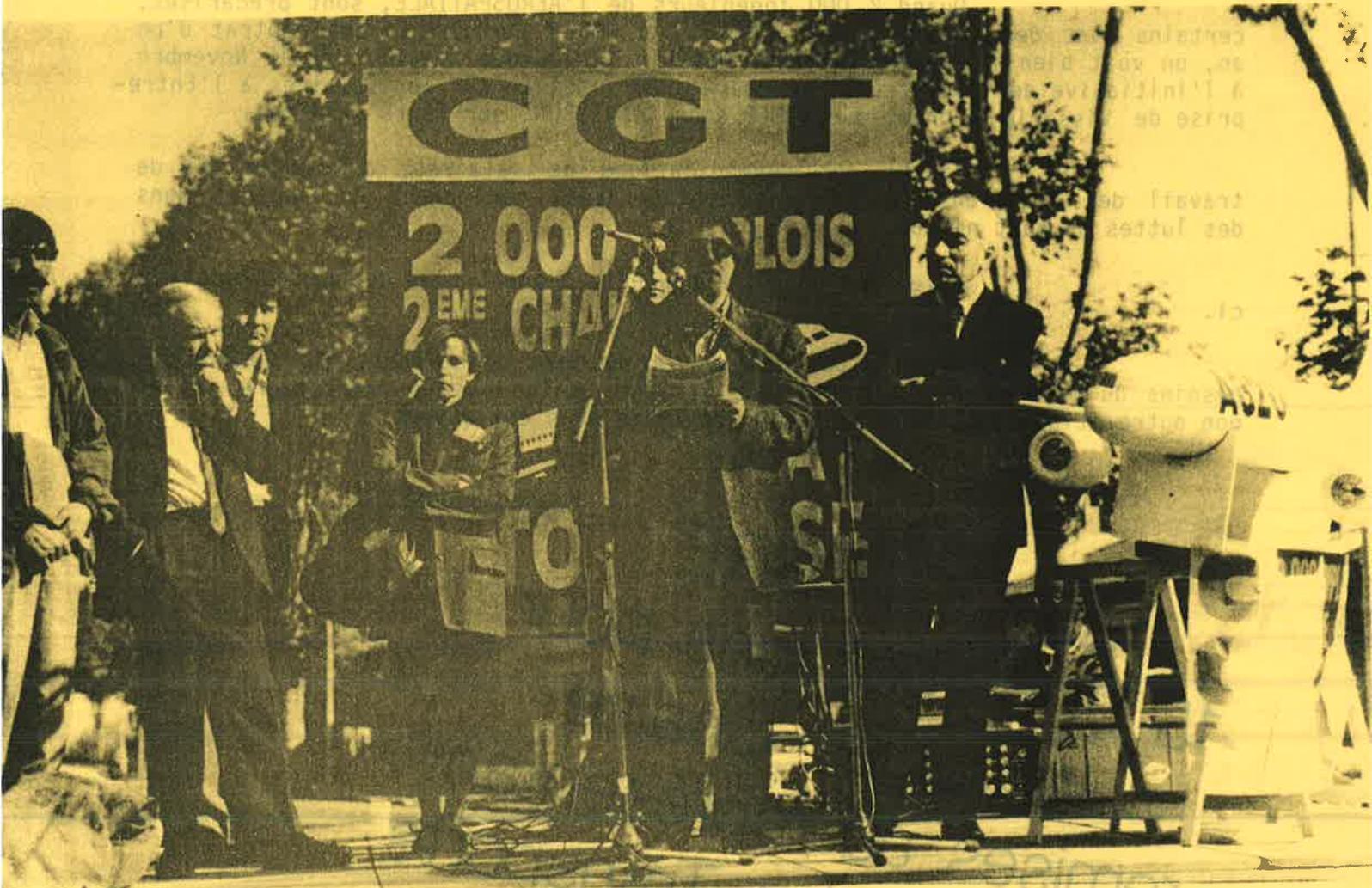
comité régional midi-pyrénées

CGT

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

N° 63 - Novembre 1988

25 OCTOBRE, REVENDICATIONS ET 2 ème CHAINE : LA POUSSEE



Un vaste champ de lutte nous est ouvert

"C'est une donnée tout à fait capitale du Mouvement social aujourd'hui: le lien salariés - emploi - dignité - libertés, efficacité économique et sociale de l'entreprise, traverse finalement toutes les luttes... car le développement des hommes est aujourd'hui une nécessité objective pour la croissance économique. Cela est vrai partout. Cela est aussi vrai pour l'aéronautique".

Ce passage de l'intervention de Gérard ALEZARD lors du rassemblement régional du 25 Octobre à BLAGNAC, est bien le fil conducteur de toute notre bataille revendicative, à la fois pour la 2ème Chaîne A320, pour l'emploi régional, comme pour toutes les autres luttes dans lesquelles nous sommes fortement impliqués.

La prise en compte de toutes les revendications des salariés, tel est bien le centre de gravité de la stratégie de la C.G.T. S'il n'y avait pas eu cela, jamais le conflit des infirmières n'aurait eu cette dimension de masse, jamais il n'aurait pû porter aussi loin.

Quand 2 000 ingénieurs de l'AEROSPATIALE, sont précarisés, certains avec des salaires de 5 000 F à 6 000 F par mois, sous contrat d'un an, on voit bien la portée que peut revêtir la journée d'action du 15 Novembre à l'initiative de l'UGICT-CGT, en phase avec l'action sur les salaires à l'Entreprise de Visserie Aéronautique BOMAP dans l'AVEYRON, sur leurs salaires.

Toutes ces revendications, de salaires, de conditions de travail des différents secteurs ou entreprises, convergent aujourd'hui dans des luttes de haut niveau.

Elles renforcent, épaulent, donnent plus de forces à celles-ci.

Réponse aux besoins en matière de salaires et réponse aux besoins du pays et de la région par la 2ème Chaîne et les productions ici et non outre-atlantique, un vaste champ de lutte nous est ouvert.

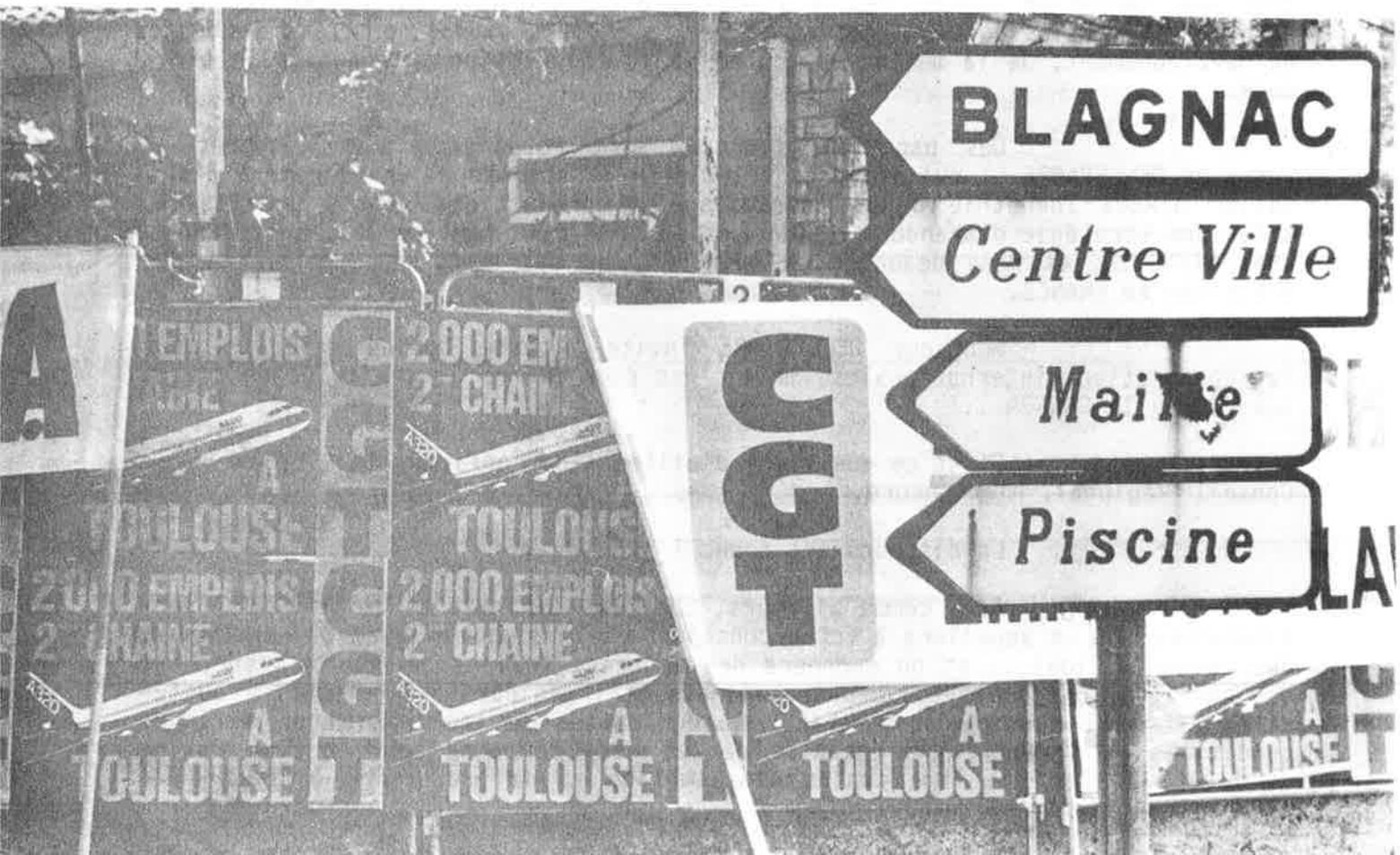
François CANEZIN,

25 OCTOBRE :
15 000 pétitions pour
la 2ème Chaîne
remises au représentant
du Ministre des Transports

100 DELEGATIONS DE SYNDICATS DE LA REGION

...PECHINEY SABART. PECHINEY AUZAT. C3F PAMIER. BOSCH. BOMAP. MINEURS DE DECAZEVILLE. EQUIPEMENT 31. RCS. OTIS. TERRITORIAUX DE TOULOUSE. PTT 31. CHEQUES POSTAUX. RENAULT. MAS. SNCF TOULOUSE. SOGEC. SNADGI 31. BANQUE POPULAIRE. SGPEN 31. MICROTURBO. ABG SEMCA. LATECOERE. DASSAULT. AEROSPATIALE ST MARTIN, ST ELOI, BLAGNAC, EDF TOULOUSE VILLE. EDF NORD. EDF SUD. HOPITAL MARCHANT. AIR FRANCE BLAGNAC. AIR FRANCE MONTAUDRAN. CONTROLEURS AERIENS BLAGNAC. CEAT. AIR INTER. RETRAITES METAUX. INTERPAC. ALCATEL ESPACE. CLINIQUE PASTEUR. EUROMARCHE. SNPE. SEMVAT. AZF. UDM. TERRITORIAUX BLAGNAC. TRESOR. CONSTRUCTION. SOCATRAP. DUFFOUR ET IGON. EPARGNE CASINO. ULPAC. POLYCLINIQUE J.DUCUING. UNIVERSITE PAUL SABATIER. RATIER. CENTRE ETUDE DE GRAMAT. SNADGI 46. DDASS CAHORS. EQUIPEMENT 46. COMMUNAUX CAHORS. PTT 46. SIAC. SGPEN 46. USR 46. ATS. ALSTHOM. PTT 65. CHEMINOTS DE TARBES. SOULE. SNADGI 65. TERRITORIAUX TARBES. SOCAT. EQUIPEMENT PARC ET TRAVAUX 81. BON SAUVEUR. TERRITORIAUX ALBI. CAGNAC. ST BENOIT, CASTRES. MINEURS DE CARMAUX. VOA. UST 81. PTT 81. COMITE DE CHOMEURS 81. HLM ALBI. MAMMOUTH. CHEMINOTS 81. HOPITAL ALBI. EDF. CENTRALE PELLISSIER. NEIMMAN. TOURNIER. USR MAZAMET. PENARROYA. EMC. LA PASSARELLA. EDF 82. PTT 82...

Participaient à cette manifestation, plusieurs élus communistes de la HAUTE-GARONNE.



DISCOURS DE GERARD ALEZARD

Chers Amis, Chers Camarades,

Décidément un peu partout aujourd'hui, la lutte revendicative est dans l'air du temps. TOULOUSE est au diapason de ce qui se passe dans le pays.

A coup sûr, ce diapason a dû sonner aux oreilles du Gouvernement qui a mandaté son Ministre des Transports, Monsieur DELLEBARRE, comme par hasard ce même jour à 15 heures, pour tenter de rassurer... et d'intimider...!

Dans ce contexte de véritable bouillonnement d'activité revendicative, le pouvoir et le patronat, craignent par dessus tout l'élargissement des luttes et chacune de ses manifestations. **Ils savent que nous entrons dans une phase du mouvement où c'est toute la politique économique et sociale qui se trouve, objectivement, mise en cause.**

Cette peur existe aussi devant l'action des salariés de l'AEROSPATIALE, des travailleurs concernés en amont et en aval par cette branche et devant la solidarité qui s'affirme entre eux et la population des régions concernées.

Le pouvoir visiblement s'inquiète de ce qui peut se passer, ici même, en MIDI-PYRENEES, mais aussi en AQUITAINE, en PROVENCE COTE D'AZUR et en ILE-de-FRANCE, pour l'Aéronautique.

La visite de Monsieur DELLEBARRE, déjà connu notamment pour ses diktats aux pilotes d'AIR-INTER ou aux contrôleurs aériens, sent très fort son opération contre feu à l'action d'aujourd'hui. Il s'agit de faire prendre les vessies du recul social et de l'abandon national, pour les lanternes du développement, de la modernisation et de la coopération internationale efficace.

Des pages de journaux sont mobilisées pour célébrer la venue de DELLEBARRE... qui avoue au grand jour la volonté du Gouvernement d'installer AIRBUS Industrie dans l'assemblage de productions venues d'ailleurs, selon une stratégie d'abandons ruineux qui a déjà fait tant de mal, chez RENAULT, chez MICHELIN, et dans beaucoup de branches, au détriment des emplois et des activités en FRANCE.

Monsieur DELLEBARRE invite à être "moins frileux" dans les coopérations internationales, mais c'est pour prôner la capitulation devant les USA ou le CANADA...!

C'est ce que vient d'ailleurs de confirmer le P.S. au Conseil Régional, hier encore.

Le discours est connu !

Ici, comme ailleurs, chez les infirmières et chez les fonctionnaires, on en appellera à votre conscience professionnelle et au renoncement des revendications... et on énoncera des menaces, voilées ou non, à l'encontre des ouvriers, des employés, des techniciens et ingénieurs qui refusent l'austérité, le recul du pouvoir d'achat, la dégradation de leur emploi et de leurs conditions de travail, à l'encontre de la juste campagne pour la 2ème Chaîne de l'A320...! et une 2ème chaîne d'assemblage et de production à TOULOUSE ! pas Outre-Atlantique!.

Eh bien, cette mission inavouable... Monsieur le Ministre c'est une mission impossible.

La réponse est là, aujourd'hui, dans ce meeting et dans les luttes qui l'ont précédé, dans celles qui se préparent, comme elle l'a été chez les navigants, les contrôleurs et le personnel au sol des transports aériens, ou encore chez les cheminots et les agents de la RATP et des transports urbains, et c'est sans doute pourquoi, Monsieur DELLEBARRE fera recevoir les représentants des travailleurs... par son Chef de Cabinet! Courageux, mais pas téméraire, le Ministre!

UNE PREMIERE

De nos jours, il n'est pas si simple de prétendre endormir ou intimider les travailleurs. Ce rassemblement est un signe de temps!, c'est une grande première à BLAGNAC et dans la branche Aéronautique.

Il est sans équivalent, par sa nature même, par sa signification et le contenu des aspirations qu'il traduit, par les enjeux qu'il exprime et par le contexte revendicatif dans lequel il se déroule.

Votre action aujourd'hui est en effet un élément du mouvement social qui est en train de prendre corps, très profond, dans le monde du travail. Ce mouvement est à la fois incitation et point d'appui pour l'élargissement de l'action des travailleurs de l'AEROSPATIALE et de l'Aéronautique. Il est valeur d'exemple et facteur de confiance pour les convergences possibles entre les différentes catégories de travailleurs, pour le lien indissociable entre revendications et propositions pour l'avenir de l'entreprise, et aussi pour les résultats que peuvent imposer aujourd'hui les luttes sociales.

Il faut bien apprécier et faire apprécier autour de nous toutes les potentialités de la situation. Non seulement la résignation a sérieusement reculé, non seulement l'idée de lutte progresse, mais l'état d'esprit des travailleurs est de plus en plus à la lutte elle-même, et s'exprime dans la lutte... On a aujourd'hui affaire à un mouvement massif, même s'il doit encore beaucoup grandir...

La dimension est déjà considérable, et c'est cela qui est nouveau quand s'épaulent et se répondent les infirmières et les cheminots, les ouvriers de Michelin et les agents de la RATP et d'EDF, les employés de Commerce et les ouvrières de chez Lee Cooper... et bien d'autres dans les entreprises et les régions.

C'est un signe aussi, qu'après la victoire arrachée par les travailleurs de l'usine du Mans, la C.G.T. de Renault, appelle aujourd'hui les travailleurs de l'ensemble du Groupe à débattre des revendications et de l'action d'ensemble avec une journée nationale notamment sur les salaires.

Et puis, les résultats, les acquis s'additionnent qui confirment que la mobilisation des travailleurs peut peser de façon décisive pour arracher des succès...

En dépit des manoeuvres, des menaces, des falsifications, des diffamations même à l'égard des grévistes, que développent le gouvernement, le patronat, les médias, les actions engagées se poursuivent, se renforcent, la ténacité et la combativité n'excluant pas la recherche des formes d'action les mieux adaptées à chaque étape... C'est ce que démontrent avec éclat les infirmières et tous les personnels de santé qui, comme la C.G.T., ont massivement rejeté l'accord que les autres syndicats ont honteusement signé.

Comme jamais sans doute, la question des salaires se trouve au premier rang; des ouvriers, aux techniciens et cadres, elle se confirme comme une préoccupation dominante et indissociable de tout ce qui fait la vie et les aspirations des travailleurs, emploi, conditions de travail, sécurité sociale, formation, qualification, promotion et avenir de l'entreprise...

C'est une donnée tout à fait capitale du mouvement social aujourd'hui: le lien salaires-emploi-dignité-libertés, efficacité économique et sociale de l'entreprise traverse finalement toutes les luttes... car le développement des hommes est aujourd'hui une nécessité objective pour la croissance économique. Cela est vrai partout. Cela est vrai aussi pour l'Aéronautique.

REVENDEICATIONS, LUTTES ET CHOIX DU CAPITAL

A tous égards les actions de l'AEROSPATIALE sont partie intégrante de cette évolution. Et les luttes pour la 2ème Chaîne à TOULOUSE, posent bien au fond des revendications qui peuvent d'autant mieux s'exprimer qu'elles recouvrent des exigences analogues dans les autres secteurs et dans tout ce qui fait les transports, la communication et les télécommunications.

A BLAGNAC, comme ailleurs à TOULOUSE et dans le pays, les attaques contre le pouvoir d'achat, l'emploi et les droits accompagnent et nourrissent la dégradation du potentiel industriel et les gâchis de ressources.

Au fond, se battre pour les salaires, contre les heures supplémentaires, contre les formations de nuit pour les apprentis et l'écrasement des conditions de travail, c'est à la fois la réponse aux problèmes des travailleurs, c'est aussi, du même coup, un élément capital de la bataille pour un développement du potentiel et une utilisation des ressources qui servent l'intérêt régional et national.

C'est en ce sens aussi, que les luttes de l'AEROSPATIALE rejoignent et s'intègrent dans tout un mouvement engagé dans tout le secteur, large, de l'Aéronautique, compagnies aériennes, industrie aéro-civile et militaire, activités spatiales...

Le lien est étroit entre ce rassemblement de BLAGNAC et les luttes de la SNECMA pour les salaires, la qualification et le développement de l'entreprise. Il en est de même pour DASSAULT, pour MESSIER, HISPANO BUGATTI... Et comment ne pas voir les convergences, voire même la communauté d'intérêts avec les luttes des navigants d'AIR INTER pour le pilotage à 3 d'A320 ou encore celles des personnels de la THOMSON... des PTT ...?

Cette dimension et cette diversité d'activités revendicatives donne à chacun des maillons de la chaîne de l'AEROSPATIALE des potentialités de lutte sans précédent, les uns épaulant les autres... et un succès ici étant point d'appui partout ailleurs.

Et ces potentialités sont d'autant plus grandes que les travailleurs et les "usagers" concernés par la branche Aéronautique se comptent par centaines de milliers et même par millions.

Les activités aérospatiales recouvrent des besoins sociaux, individuels et collectifs énormes, qui ne peuvent être assurés qu'à condition de préserver partout la mission de service public: transports et télécommunications, fabrication et utilisation de technologies nouvelles, civiles et militaires. Le champ est considérable pour les revendications des travailleurs qui ouvre des possibilités de soutien, de mobilisation et de lutte, à un moment où les "usagers" sont une dimension nouvelle et une condition de succès.

Voyez les infirmières ou les cheminots, ou les PTT...! et alors, pourquoi pas l'AEROSPATIALE dont TOULOUSE, après DASSAULT ou la SNECMA, montre les possibilités de solidarité dans l'opinion ? Quand 15 000 signatures déjà ont été recueillies?

Si les possibilités sont bien réelles, les exigences et les enjeux sont immenses et les dangers de plus en plus affichés par le pouvoir et les ambitions européennes et américaines.

De quoi s'agit-il en effet?

Les activités aérospatiales sont l'objet de profonds bouleversements dans la crise, parce qu'elles se situent au coeur de différentes questions stratégiques pour le capital industriel et financier.



Les activités spatiales ont un fort contenu militaire avec comme fer de lance l'objectif de guerre des étoiles.

Les activités spatiales ont un fort contenu technologique, directement, ou en amont, et en aval. Robotisation, productique, CFAO, électronique de haute performance trouvent dans l'aérospatiale des développements tout à fait importants. Cela entraîne des compétences, des savoir-faire, des problèmes de qualification, de formation, donc de salaires et d'emploi qui sont la cible de la gestion par la réduction des coûts humains.

Enfin ces activités sont au centre des systèmes et des réseaux de communication, avec notamment les compagnies aériennes et les télécommunications.

Elles sont du même coup, une pièce tout à fait essentielle du développement industriel scientifique et technologique.

Les luttes qui la concernent s'inscrivent donc dans le combat vital à mener pour la défense et le développement des forces productives nationales, élément tout à fait capital pour des millions de travailleurs.

Or, et BLAGNAC subit cela dans toutes ses composantes, il y a, dans la crise, une énorme bataille en cours entre les firmes, entre les Etats avec comme unique stratégie la course destructrice à la croissance financière au détriment des emplois, des activités, des acquis et des statuts des entreprises et des travailleurs.

L'AEROSPATIALE ... et toute l'Aéronautique sont traversées par les enjeux d'aujourd'hui en Europe où s'affrontent coopération ou domination, satisfaction des besoins et logique de rentabilité, développement pacifique et course aux armements.

ALORS, la vraie question posée est bien celle d'une autre efficacité sociale et économique avec au centre, l'emploi et les salaires et comme finalité, les besoins nationaux, comme base pour de vraies coopérations internationales.

Voilà pourquoi cela concerne le pays tout entier...

Il y va de la remise en cause des services des transports aériens, minés par la rentabilité financière et les charges des banques, par la dérèglementation, initiée aux Etats-Unis, avec le sacrifice délibéré de la sécurité et de la qualité du service.

C'est à partir de la même logique que la production aéronautique française est sérieusement atteinte.

Le développement d'Airbus résulte de l'existence d'une industrie aéronautique française forte de potentiels matériel, humain et technologique de haut niveau.

Airbus est un acquis incontestable. Il s'est installé avec efficacité dans le secteur des services aériens, grâce aux compétences et aux luttes des travailleurs. Il doit être préservé, développé pour qu'il soit fort d'une gamme complète d'avions du moyen porteur-court et moyen courrier au gros porteur-long courrier.

Or, Airbus, est aujourd'hui attaqué par tous les bouts de la chaîne...! Il l'est par le recul des salaires, la non reconnaissance des compétences, la déqualification, l'enfoncement des conditions de travail.

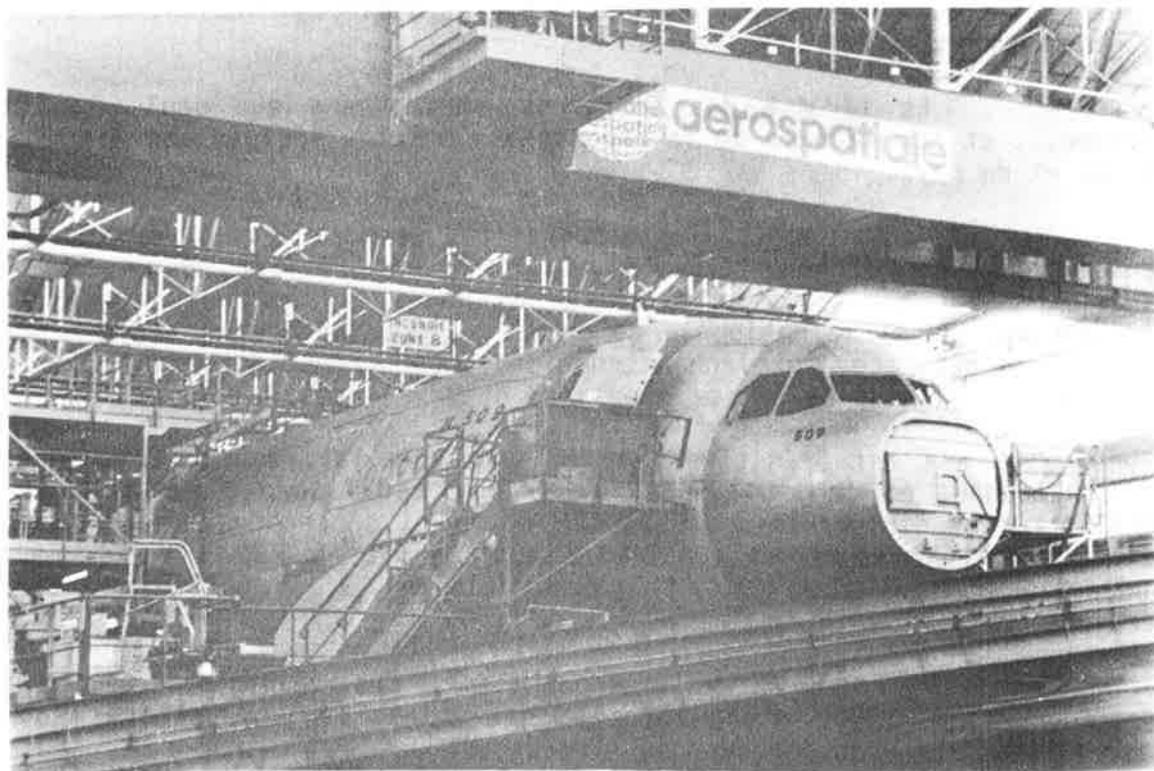
Il l'est par les abandons et les capitulations successives des gouvernements français et notamment du pouvoir actuel dont l'envoyé spécial Monsieur DELLEBARRE vient, sous prétexte d'inaugurer l'A330, officialiser l'abandon d'A320 et déstructurer au nom de l'assemblage.

La FRANCE cède aux USA et aux pressions des firmes multinationales, tels Boeing et Mac Donnel, qui bénéficient de points d'appui en Europe.

Les Tartuffe sont bien vivants! Au même moment où Airbus le gouvernement français et la CEE font mine de protester contre les menaces US... ils s'organisent l'émigration des productions aux Etats-Unis...

Il faut alerter partout l'opinion publique. 26 % des équipements de l'A320 relèvent de la construction américaine et les 470 entreprises US concernées se taillent la part du lion, pour aller vers les 35% au moins des équipements à forte valeur ajoutée.

Les USA, le Canada, l'Angleterre, la RFA, selon la logique qui prévaut dans la CEE, avec l'accord du gouvernement français et avec la complicité active des compagnies aériennes, entendent se partager les composants de l'Airbus, tout en organisant le rétrécissement des productions, tandis que M.ROCARD, sans vergogne, annonçait récemment que le programme RAFALE, devait être sacrifié aux ambitions américaines.



l'assemblage sans la production et sans le progrès social, c'est le recul sur tous les tableaux

Nous voulons ici lancer un cri d'alarme et un cri d'alerte.

Cri d'alarme, parce que derrière les développements apparents et des investissements, c'est la dévitalisation de la production qui s'organise! Ce qui se développe, c'est le montage avec plus de productions évacuées à l'étranger. **L'assemblage sans la production et sans le progrès social des travailleurs, c'est le recul sur tous les tableaux.**

Ce qui se joue, c'est la mise en cause des capacités de maîtrise d'oeuvre de l'industrie française.

Il ne s'agit pas de coopération efficace, mais d'accords ruineux, sous domination US, anglaise ou allemande.

L'industrie française, en voie d'affaissement, témoigne de la nocivité de cette stratégie d'abandon, du textile à la machine outil ou à l'automobile.

../

Cri d'alerte aussi, car il s'agit d'engager une riposte au niveau des exigences et des possibilités. Rien de tout cela n'est fatal. Il y a des causes, une stratégie, une politique et des responsables, de gouvernement en gouvernement...

Et il y a des solutions, des issues que seule la lutte peut engager... et sur la base de la réponse aux besoins sociaux des personnels des régions et du pays.

Comme jamais, les coopérations se posent avec acuité, comme une nécessité impérieuse. Avec la SNECMA, THOMSON, AEROSPATIALE, MATRA, DASSAULT, avec les compagnies aériennes nationales, les bases existent pour développer et exploiter une industrie nationale de première importance et l'engager dans des coopérations efficaces au plan international, en Europe, dans toute l'Europe, avec les pays socialistes et les pays en voie de développement.

C'est précisément ce qui explique la présence ici, au côté du COMITE REGIONAL, et de l'UNION DEPARTEMENTALE C.G.T., avec le SYNDICAT de l'AEROSPATIALE, des dirigeants des FEDERATIONS C.G.T. concernées, Jean DESMAISON, Secrétaire Général de la FEDERATION DES METAUX, Sylvie SALMON-THARREAU, Secrétaire Générale de la FEDERATION DES TRANSPORTS, avec l'appui total du Bureau Confédéral de la C.G.T.

La défense de l'Aérospatiale, des transports aériens et de la communication relève d'une bataille nationale. Il y a urgence et nous sommes décidés à l'assurer en tant que syndicat.

C'est le message de BLAGNAC...! et qui concerne toute la branche.

Nous avons des propositions qui entendent rompre avec la logique destructrice qui domine ici.

Il est indispensable de viser la réponse aux besoins, ceux de la Défense Nationale, donc notamment le RAFALE, mais en prenant en charge tous les besoins de l'activité civile. Cela suppose de dégager les financements nécessaires, y compris par réduction des crédits de surarmement et d'utiliser autrement les ressources des groupes.

Les données sont sans appel. Il faudra produire 9 000 avions de plus de 100 passagers d'ici l'an 2 000 dans le monde occidental, pour seulement répondre aux besoins étriqués d'un capitalisme qui étouffe les besoins des peuples et réduit par conséquent les productions utiles à ses seuls appétits. **Mais cela veut dire, 3000 Airbus sur les 9000 nouveaux avions.**

LE DEBAT POUR LA LUTTE

Le débat est ouvert. Il appartient à tous...**Menons-le ensemble...! pour la lutte.**

Il s'agit de répondre à toutes les questions posées par cette situation et de les prendre en charge dans l'action!

1. Quels sont les besoins réels pour la formation et les marchés potentiels?
2. Quels emplois faut-il, quelle formation, quelle qualification et quels salaires?
3. Quels investissements en technologie et en équipements indispensables?

4. Quelles entreprises sont concernées, quelles activités faut-il relancer, développer, voire créer pour que l'industrie soit en capacité de répondre?
5. Quelles coopérations établir en FRANCE, entre entreprises industrielles, entre industries et services, notamment avec les compagnies aériennes nationales? coopération entre firmes et système financier, coopération entre SNIAS? Aérospatiale, et université et recherche?
6. Quelles coopérations internationales utiles et fondées sur l'intérêt mutuel des peuples et le développement de l'emploi?
7. Quels financements et co-financement sur la base de cette logique et de ses besoins? Comment utiliser les ressources...?

Ce sont-là des questions qui doivent trouver leur place et leur réponse dans la lutte pour l'Aéronautique... avec au centre cette question primordiale et conditionnelle: Quelles revendications à satisfaire tout de suite pour porter les bases d'une telle croissance française centrée sur l'emploi et les salaires, utile pour les travailleurs et les populations?

Nous rejetons tous les discours visant à faire accepter la régression, le recul, l'abandon.

Il y a place pour une industrie aéronautique en développement, fondée sur une cohérence et une complémentarité aptes à assurer l'extension des activités aérospatiales à TOULOUSE, dans les régions MIDI-PYRENEES, AQUITAINE, PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR et l'ILE-DE-FRANCE...

Les besoins sont énormes: avions, gros et petits hélicoptères, électronique, machines-outils et productique, recherche technologique, matériaux et composants, énergie, communication...

Il est absurde et mensonger de mettre en compétition ces régions, leurs entreprises, leurs salariés sous couvert de "compétitivité" et de contrainte extérieure, c'est la voie du rabougrissement généralisé. **L'argument a déjà fait des dégâts dans beaucoup de domaines, comme par exemple dans la sidérurgie en opposant le NORD PAS-DE-CALAIS et la LORRAINE et le résultat, c'est le recul partout, dans la branche concernée, dans les régions, dans les emplois, les activités...**

Ce sont d'ailleurs les mêmes qui tiennent ce discours qui prônaient hier, dans les gouvernements successifs, et encore aujourd'hui, l'austérité salariale, la rigueur budgétaire, les abandons industriels et l'intégration européenne. C'est ce que vient nous dire Monsieur DELLEBARRE aujourd'hui même. C'est ce que Monsieur ROCARD et Monsieur PERIGOT, nous distillent jour après jour. Nous rejetons cet horizon du déclin. Ce qu'il faut, c'est construire et non rabougrir!

A VOUS DE DECIDER

Pour cela, la C.G.T. n'a qu'une réponse, la mobilisation et la lutte.

Ici même, c'est la démarche que nous voulons faire passer.

La C.G.T. a des idées, des analyses, des revendications, des propositions, et une expérience. Ses organisations partout en sont porteuses, mais non pas comme des vérités absolues, mais pour l'échange et le débat.

Nous ne sommes pas venus apporter des solutions toutes faites, à prendre ou à laisser. Nous appelons à la réflexion et à la responsabilité de chacun.

Nous voulons le dire à chacun ici même, et pour toutes les entreprises concernées: il y a urgence à riposter au danger. Si on lutte, on peut gagner ici comme ailleurs!

La C.G.T. vous appelle à en discuter partout, à examiner et à fixer vos revendications, à choisir les formes d'action, par service, par atelier, par bureau, par entreprise.

En bref, nous disons à tous:

**COMPTEZ SUR VOUS, SUR LA FORCE DE VOTRE UNION ET DE VOTRE ACTION.
VOUS POURREZ PARTOUT COMPTER SUR LA C.G.T.!**

Sur ses syndicats, et sur ses militants, sur ses Unions Locales, ses Unions Départementales et ses Comités Régionaux, sur ses Fédérations de la Métallurgie et des Transports, sur sa direction nationale...!

Avec vous, partout, nous entendons agir sur les bases que nous choisissons ensemble, et avec tous ceux qui veulent défendre les salaires, l'emploi, les conditions de travail, le potentiel et l'avenir de la branche Aéronautique.

A ce titre-là, oui décidément, BLAGNAC aujourd'hui, c'est la piste d'envol d'une vaste campagne nationale de mobilisation et de lutte à laquelle la C.G.T. consacrera toute son énergie !



QUELQUES ELEMENTS DE REFLEXION POUR L'ACTION, SUITE A LA REUNION DU 25 OCTOBRE APRES-MIDI A BLAGNAC.

40 camarades participaient, représentant seulement 3 départements. Ce qui nous paraît préjudiciable à une réflexion plus large, surtout en raison des problèmes soulevés, de la qualité des interventions

Jean DEMAISON, introduisit le débat, mettant l'accent sur l'initiative qui, tout en étant une première dans sa forme, n'en n'est pas une fin en soi, et dont un des prolongements réside dans les réunions programmées le 28 NOVEMBRE 1988, entre la CONFEDERATION, les FEDERATIONS METALLURGIE ET TRANSPORTS, P ET T, et les Régionaux MIDI-PYRENEES, AQUITAINE, P.A.C.A., ILE-de-FRANCE et certainement PAYS DE LOIRE !.

Cela étant, il pose tout simplement des questions fondamentales:

- que va-t-on dire et faire demain dans nos entreprises?
- qu'attendez-vous des fédérations et Confédération?
- le lien entre toutes les luttes, le problème de la solidarité des luttes?
- quelle stratégie syndicale par rapport à la stratégie du Capital:
 - Cohérence pour l'argent?
 - Ou cohérence pour l'homme à partir des besoins?
- Autrement dit, quelle place pour l'homme?
- Ne faut-il pas partir fondamentalement d'une réalité revendicative, prenant en compte tout ce qui bouge ?

LA DEMARCHE SYNDICALE.

Est ressortie de manière nette de la part des camarades représentants les entreprises, de partir des préoccupations, des revendications des salariés, pour pouvoir aller plus loin dans leur réflexion, leur prise de conscience. Cela fut illustré de manière éclairante par deux réflexions:

° A l'AEROSPATIALE, on a recueilli 600 signatures pour quelques 8 000 salariés. Alors que pour la SECU on en a fait 2 600. Pourquoi ?

° On ne peut parler de l'A320, de la 2ème chaîne, si on ne parle pas d'abord de leurs problèmes.

Il y a là une avancée importante dans la prise en compte de la démarche syndicale C.G.T., qu'il faut concrétiser dans les entreprises, les services, à partir de nos forces existantes.

LA NECESSITE D'UNE ACTIVITE SYNDICALE SPECIFIQUE ET DIVERSIFIEE.

Globalement, ces secteurs se caractérisent par une forte présence de salariés I.C.T. Quelle réalité ?

Et si l'effectif de l'entreprise a baissé de plusieurs milliers d'emplois, l'effectif réel dans l'entreprise est plus élevé qu'avant, eu égard au recours à l'intérieur, aux C.D.D., aux formes précaires d'emplois.

Par exemple du bureau d'étude de l'AEROSPATIALE TOULOUSE, 1 600 travailleurs, dont 1 000 "Forfaits", donc précarisés.

Les salariés à 5 000 / 6 000 FRF, sont le cas de plusieurs milliers de salariés.

La déqualification: un BTS, un DUT, après 7/8 ans d'ancienneté, a un salaire de 7 à 8 000 FRF.

La moyenne pour les Ingénieurs, se situe autour de 12 000 F, mais un camarade disait, "On évalue aujourd'hui sur l'ensemble de l'AEROSPATIALE, quelques 2 000 jeunes ingénieurs à contrat à durée déterminée d'un an et un salaire compris entre 5 000 et 6 000 F!".

Ce qui a amené un autre à dire: "On se demande aujourd'hui si un mouvement revendicatif n'est pas possible sur la base d'une coordination de ces catégories"!

Plutôt que de longs commentaires ou analyses, les expériences ou état de situations réelles, sont parlantes.

LA CONVERGENCE DES LUTTES, LA SOLIDARITE DES LUTTES.

Même si l'initiative du 25 portait en soi les germes d'une telle réflexion, il n'en reste pas moins une avancée sensible dans la perception qu'en ont nos militants C.G.T.

Et si, Sylvie SALMON-THARREAU dans le débat insistait sur la nécessité de définir une stratégie syndicale d'ensemble, et non bout par bout, secteur par secteur, partant des besoins des salariés, mais prenant en compte les besoins sociaux et économiques, ainsi que la stratégie européenne dans ces secteurs, qui sont tout à la fois porteurs de possibilités de développement énormes et qui jouent un rôle de secteur structurant par rapport à l'EUROPE; ces réflexions ont été appuyées par les interventions des camarades.

Ainsi, les camarades TRAVAILLEURS DE L'ETAT qui dans leur lutte pour la réalisation du RAFALE, s'interrogeaient sur le lien avec la journée d'aujourd'hui.

D'un camarade de l'AEROSPATIALE, qui montrait la stratégie de la direction de l'entreprise vis-à-vis du militaire aérien en lien avec les abandons aériens civils.

Ou encore, de ceux d'AIR-FRANCE vis-à-vis de l'entretien des avions d'Ibérie par AIR-FRANCE, ou ceux d'AIR-FRANCE par MBB.

Nous avons-là nous semble-t-il des aspects tangibles d'une maturité de réflexion de nos directions syndicales, vis-à-vis de ces convergences de luttes à partir de l'entreprise, de la notion de solidarité, de complémentarité de luttes.

EN CONCLUSION.

Comme le soulignait Jean DEMAISON, il faut que nos militants s'approprient le contenu du rapport de Gérard ALEZARD, s'en saisissent, le fasse partager.

Posant par ailleurs cette question : Faut-il en rester à une demande, un établissement ?

Mettant l'accent une fois encore, sur la nécessité d'avoir une démarche pour un développement économique et social en cohérence et au service des hommes.