

L'aéro des militants

CENTENAIRE DE L'AVIATION Un collectif CGT proposera plusieurs manifestations axées sur l'histoire des salariés de l'aéronautique dans la région. Premier acte : une exposition

OLIVIER DELHOUMEAU

o.delhoumeau@sudouest.com

Un siècle défile sous nos yeux. Des débuts du Blériot XI à la construction des Spad VII par les Établissements de Marçay à Bordeaux-Bacalan, en passant par l'histoire sociale : les conquêtes de 1936, mais aussi la grève de juin 1955, le lock-out de 1967 dans les usines Dassault. Le mouvement fut si dur qu'il obligea cette année-là Jacques Chaban-Delmas à sortir le bleu de chauffe pour aller parlementer avec les grévistes.

Toutes ces photographies et coupures de presse retraçant la mémoire de « l'aéro » sont présentées dans le hall de l'Intermarché, avenue de Magudas. Cette exposition est l'œuvre d'un collectif CGT, rassemblant retraités et actifs de l'aéronautique. Labellisé par l'association du Centenaire, ce témoignage restera visible jusqu'au 30 janvier.

Institutions, entreprises, Conservatoire de l'air et de l'espace... « Tous, pour la première fois, nous ont ouvert leurs portes en grand. Il faut dire qu'on ne vient pas distribuer des tracts », sourit Georges Gili, membre du collectif.

Difficultés du Rafale

Il n'empêche : la loupe médiatique sur ce centenaire servira forcément de caisse de résonance aux revendications syndicales. Le secteur aéronautique et spatial étant actuellement en pleine mutation.

Quel est son poids à l'échelle nationale ? Près de 1 300 établissements industriels, plusieurs dizaines de laboratoires de recherches occupant environ 100 000 personnes, dont 40 000 emplois uniquement chez les constructeurs et principaux équipementiers. L'Aquitaine se positionne au troisième rang avec 15% des salariés.

En un siècle, le secteur a considérablement évolué, passant de l'avion en toile et en bois de Louis Blériot à l'appareil bourré d'électronique et de matériaux composites, emportant des centaines de passagers. Les deux grandes guerres (1914-1918 et 1939-1945) ont à chaque fois favorisé de grands bonds technologiques. « Qui n'ont pas profité qu'au militaire. Les déclinaisons dans le civil sont



Georges Gili et Jean-Jacques Moze ont participé à l'élaboration d'un programme d'actions. PHOTO O.D.

légion », soutient Jean-Jacques Moze. Et cet ancien de chez Dassault de citer l'utilisation des matériaux composites, des systèmes de propulsion, l'électronique embarqué, la fabrication d'oxygène en autonomie... Que pensent-ils des difficultés commerciales du Rafale fabriqué notamment à Mérignac et à Martignas ? « Elles s'expliquent en partie par son surdimensionnement technologique. Cet avion multimission est à la fois chasseur, bombardier, avion de reconnaissance. Ses concurrents n'affichent pas la même polyvalence. » Ce qui expliquerait son prix et des coûts de maintenance élevés. « Le Rafale est aussi victime d'une forte pression politique des autres pays constructeurs. »

Priorité sur les drones

Le collectif pointe enfin la stratégie commerciale de l'État français, qui tendrait à vendre dans le même paquet Rafale, TGV et centrales nucléaires. « Même les commandes de l'armée française ont été tardives. Elles lui permettent aujourd'hui de garder la tête hors de l'eau. » Plus inquiétant pour la

CGT, « les bureaux d'études de Dassault ne travailleraient pas sur le successeur du Rafale. Priorité serait donnée aux drones (engins sans pilotes), déjà à l'œuvre dans certains pays comme l'Afghanistan. Cette manière d'exclure la partie humaine du matériel anime le débat syndical », soutient Jean-Jacques Moze. Tout comme la problématique de l'armement, qui fera prochainement l'objet d'une publication de la part du syndicat CGT.

« 6 000 avions arriveront en fin de vie d'ici 2030, soit en moyenne 300 par an »

Et le civil dans tout ça ? « L'aéronautique et le spatial en France et en coopération ont généré des plans de charges et des carnets de commandes records pour la décennie 2000-2010, qui vont se prolonger sur de longues échéances. » Selon le collectif, nous sommes loin d'une prétendue

crise des programmes. « S'il y a une crise, c'est bien d'une gestion dont la priorité est celle fixée par les actionnaires toujours plus exigeants. Ils visent un taux de marge supérieur à deux chiffres. L'aéronautique a besoin de se dégager de cet étau des pressions boursières. » Ils redoutent ce modèle jugé « dangereux ». Un rapport sur l'évolution des métiers et des compétences à l'horizon 2020 pointe le risque de délocalisations vers les pays à bas coûts sociaux et salariaux. « Or la création du pôle de compétitivité Aerospace Valley doit être la confirmation d'une industrie porteuse d'avenir. »

Ces militants soutiennent entre autres le projet de développement d'une filière de déconstruction des vieux avions. « Une industrie de démolition et de recyclage se traduirait par de la création d'emplois. » D'après les chiffres avancés, 6 000 avions arriveront en fin de vie d'ici 2030, soit en moyenne 300 par an. Compte tenu de la croissance constante du parc mondial et du développement des normes environnementales, il y a donc du travail en perspective. »