

ET L'AERONAUTIQUE ?

L'aéronautique qui emploie 80.000 travailleurs va connaître des coupes sombres. C'est officiel et les tendances actuelles confirment les dires.

● Le plan de stabilisation exige que de la main-d'œuvre hautement qualifiée soit libérée sur le marché du travail. L'aéronautique n'emploie que 5 à 10 % d'OS. Les usines d'études emploient 50 % de techniciens, 20 % d'ouvriers hautement qualifiés et seulement 1 à 2 % d'OS. C'est dire la pression qui peut s'exercer sur les salaires si les licenciements interviennent.

● L'absence de charge n'est pas seulement due à une orientation militaire puisque peu d'avions sont fabriqués en dehors des Mirages et des petits engins tactiques.

La crise aéronautique résulte surtout dans la faible rentabilité de l'aviation. Plaçons-nous dans le meilleur des cas : celui de l'aviation civile.

Le coût moyen d'un appareil oscille entre 3 et 15 millions de francs pour une capacité de 25 à 100 passagers et un rayon d'action de 1.500 à 10.000 km. Les taux de fatigue élevés exigent un amortissement en 5 ans. Pour amortir les études, les outillages..., il faut des séries de 200 appareils. A ces frais, s'ajoutent ceux de l'infrastructure indispensable : terrains, hangars, contrôle...

L'avion doit donc faire le plein à chaque voyage pour être rentable. Or, le taux de capacité est de 50 % environ et il arrive des moyens courriers avec quelques passagers à bord.

La bataille déclenchée par les U.S.A. pour l'abaissement des prix est réaliste mais la Grande-Bretagne et la France ne partagent pas ce point de vue. Dans le meilleur des cas, le tarif avion ne concurrencera jamais le tarif S.N.C.F. sur les courtes lignes, or ce dernier est déjà très élevé en France.

● Le problème aéronautique ne peut donc pas être pensé à l'échelle nationale, à plus forte raison en France. Il n'y a donc comme solution possible que la coopération soit sous la forme de la spécialisation ; soit sous celle du partage des fabrications — cellule, moteurs, voilures, nacelle...

Une autre solution serait la conquête de marchés vierges comme l'Afrique, la Chine... De Gaulle ne renonce pas à cette possibilité.

Dans le domaine de la coopération, il en va comme dans le domaine du Marché Commun, il faut avoir une forte capacité de travail. Or, les U.S.A. occupent 900.000 travailleurs, la Grande-Bretagne 270.000 et la France 80.000 seulement.

C'est donc l'industrie française la plus menacée, d'autant que si elle trouve un client aux U.S.A., celui-ci veut des équipements U.S. et des moteurs anglais.

● En France, ce sont les sociétés nationalisées qui sont le plus menacées. Sur 80.000 travailleurs, Sud-Aviation en emploie 24.000, la S.N.E.C.M.A. 13.000 et Nord-Aviation 10.000. Le peu de fabrications laissées par un marché restreint sont le fait du secteur privé : Bréguet, Potez, Dassault, Turboméca... Seule exception : Sud-Aviation avec la Caravelle. Il convient toutefois de dire que les moteurs sont anglais et très coûteux (50 % du prix de revient), qu'au départ rien ne garantissait la réussite d'une étude coûteuse mais que devant le succès acquis, Dassault flirte avec Sud-Aviation puisqu'ils ont construit un avion en commun.

L'exploitation des lignes reste à la charge de l'Etat, qui éponge les déficits d'Air France et Air Inter.

● Les sociétés nationales tout comme les chantiers navals sont dans l'impasse. La S.N.E.C.M.A. qui végète depuis 10 ans n'étudie ni ne vend plus de moteurs faute de crédits et de clients. C'est la Grande-Bretagne qui

Halte aux licenciements !

Pour la première fois depuis 1955, on reparle de la métallurgie et c'est encore la Loire-Atlantique, St-Nazaire en tête, qui vient au premier plan de l'actualité.

Mais si la lutte contre les abattements de zones et pour la parité avec la région parisienne, était à l'origine des grèves, cette fois celles-ci sont provoquées par les licenciements. Et ce phénomène ne concerne pas seulement Saint-Nazaire mais toutes les régions, TOUTES les branches d'industrie : Hispano, Bull, Ernault dans la région parisienne, Fouga à Béziers, Rhenamca dans l'Est, la SFAC au Creusot, les usines de la Société Commeny-Oisel, etc... et nous en passons.

La première constatation est que ceci ne correspond pas à une crise généralisée. Par exemple, en décembre 63, la production industrielle s'est élevée de +9,3 % par rapport au mois de décembre 1962.

Mais en dehors de la crise de la construction navale dans le monde entier qui a ses répercussions en France, à Saint-Nazaire, mais aussi dans les chantiers navals de Port-de-Bouc, d'autres aspects méritent d'être soulignés. Si les chantiers navals s'apparentent aux mines de fer de Lorraine et aux houillères, toutes industries en déclin, d'autres entreprises EN EXPANSION, licencient à l'occasion de fusion ou d'absorption d'autres firmes. En même temps, cette concentration industrielle s'opère souvent par un transfert en province ou en Europe (ex : Remington) des fabrications.

Il ne s'agit pas à proprement parler d'une crise, mais d'une opération du grand patronat, d'une offensive dirigée contre les travailleurs.

La Fédération des Métaux C.G.T. le souligne fort justement :

« La cause de ces mesures, c'est l'intention du patronat et du pouvoir gaulliste de développer toujours plus la productivité, l'intensité du rythme de travail, de faire travailler plus en moins de temps avec moins de travailleurs pour augmenter les profits. C'est l'application du plan de stabilisation élaboré par le pouvoir des monopoles. »

La tentative de constitution d'une armée de réserve est l'objectif numéro un du patronat français.

Dans une certaine mesure, le plein emploi, les heures supplémentaires avaient favorisé l'élévation des revenus des travailleurs du secteur privé par rapport à ceux du secteur public. Maintenant, au nom de la lutte contre l'inflation, la « surchauffe » économique, les capitalistes engagent l'offensive.

Les organisations ouvrières ont senti la menace et manifestent une certaine inquiétude. C'est ce que reflètent aussi bien la résolution de la fédération des métaux C.G.T. que le communiqué du Bureau Politique du P.C.F. Les organisations réformistes se manifestent également. La C.F.T.C. et les nouveaux technocrates néo-réformistes élaborent des plans et des contre-plans, visant la conquête de quelques strapontins dans les organismes officiels, les « centres de décision » chers aux Mallet et Martinet. La S.F.I.O. a réagi en électoraliste : « C'est de la faute à De Gaulle », et en essayera d'exploiter cela aux prochaines élections présidentielles. Le P.C.F., les yeux fixés sur la S.F.I.O., s'en trouve paralysé. Dufliche, au nom du P.C.F., s'adressant le 7 février aux ouvriers de Saint-Nazaire, leur déclare : « C'est ici que réside la solution », dans la satisfaction des revendications ». Nul doute que l'on préconise la constitution d'un cartel régional des organisations démocratiques...

Jamais plus qu'aujourd'hui l'ampleur des problèmes à résoudre n'a autant imposé la nécessité de solutions à une échelle nationale, voire internationale.

Les syndicats reflètent l'inadaptation à cette nouvelle situation. Les mesures de lock-out adoptées par USINOR, MICHELIN reflètent pourtant combien les patrons ont les dents longues.

La simple énumération de revendications concernant la création ou l'implantation d'entreprises nouvelles, dans le cadre de mesures de développement régional ne suffit plus, pas plus d'ailleurs que l'habitude tirée sur les revendications passe-partout de caractère purement économique.

Si l'on s'en réfère à l'atmosphère dans les usines, on ne peut dire qu'elle soit d'un haut niveau de combativité. Pour des raisons diverses, soit que les travailleurs ne sont pas encore touchés par les licenciements, soit, lorsqu'ils le sont, parce qu'ils pensent pouvoir retrouver, au moins dans la région parisienne, du travail facilement, la conscience des ouvriers n'est pas encore au niveau de la situation.

Mais, il ne fait aucun doute, que si l'offensive patronale se poursuit, aidée par la venue prochaine sur le marché du travail de générations nouvelles, aidée également par une main-d'œuvre immigrée chargée des travaux les plus pénibles, les plus rebutants et les plus mal payés, la situation risque de tourner.

La fédération des métaux C.G.T., abandonnant, au moins dans sa résolution du 4 février 63, la tactique des grèves des harcèlement, déclare qu'« il faut agir dans l'unité la plus large et le plus vite possible pour réparer de puis-

sants mouvements de tous les travailleurs de la métallurgie de France, pour mettre en échec le patronat et le pouvoir. »

L'éternel refrain sur l'inégalité du niveau de combativité n'est plus entonné. Mais il existe cependant... et c'est le mur d'indifférence de ceux qui ne sont pas touchés et l'isolement de ceux qui sont les premiers exposés à l'offensive patronale qu'il est nécessaire de briser.

De façon conjuguée, il devient indispensable d'organiser de larges conférences unitaires de tous les délégués ou représentants des usines touchées par les mesures de compression de personnel. La plus large audience, la plus grande publicité, l'information la plus complète doivent être réservées à ces conférences — y compris en organisant des rassemblements centraux de tous les métallurgistes.

Chacun sait que les bouchers se rassemblent à la Mutualité lorsqu'ils ont un conflit avec le gouvernement. Pourquoi les métallos ne manifesteraient-ils pas ensemble de la même façon lorsqu'on se prépare à les étrangler ?

On sait que les ouvriers licenciés d'une fonderie de Saint-Nazaire ont tenté d'occuper leur usine. Isolés, ils n'ont pu réaliser leur dessein. Car le problème de l'occupation des usines, et la généralisation de 40 heures ne peuvent être réalisés à l'échelle d'une entreprise quelle que soit la combativité de ses ouvriers.

Ce sont par excellence des objectifs d'ensemble que tous les métallurgistes doivent étudier. La situation peut changer rapidement. Quelques milliers ou dizaines de milliers d'ouvriers peuvent catalyser de multiples énergies dans la classe ouvrière. Il serait dangereux de ne pas tenir compte de ce facteur pour déterminer la politique à suivre.

Tous les militants révolutionnaires auront à cœur de réaliser ces conférences unitaires (C.G.T., C.F.T.C., F.O., INORGANISES) et rassemblements des entreprises ayant des licenciés.

Partout, ils contribueront à rassembler les énergies pour :

— l'application des 40 heures immédiatement et la lutte implacable contre les heures supplémentaires ;

— la répartition du travail entre tous (l'échelle mobile des heures de travail) en imposant qu'aucune diminution des ressources n'ait lieu à l'occasion de réduction d'horaires.

C'est dans le rassemblement et l'action que les ouvriers découvriront la voie à suivre pour assurer une action anticapitaliste résolue.

conserve l'hégémonie européenne. Nord-Aviation n'a aucune étude nouvelle d'envergure hormis les recherches spatiales. Ses fabrications se limiteront au Transall franco-allemand. Le N262 se révélant peu vendable à cause de ses moteurs défectueux. Sud-Aviation ne voit plus de débouchés pour Caravelle en dehors de la Chine, le marché canadien venant de lui échapper. Tout repose sur le Concorde. Là, la concurrence est faible, des constructeurs privés ne se risquant pas à supporter de telles études — 2.500 millions de francs — surtout que le marché est limité. 50 appareils de ce type satisferont les besoins. La rentabilité en sera encore plus faible.

● L'avenir est donc bouché. Si d'ici à la fin de l'année les effectifs baisseront d'eux-mêmes par les départs volontaires, d'ici à 70, il faudra réduire de 25 à 30 %.

ALORS QUE FONT LES SYNDICATS ?

Seule la C.G.T. tente d'apporter une réponse à la crise. Elle dénonce la force de frappe, les fabrications militaires, les accords de coopération internationaux. Elle met en avant la nationalisation avec dans les conseils d'administration des représentants des ouvriers et des utilisateurs... Elle oppose un programme de fabrications nationales et civiles.

Déjà l'absurdité « nationaliste » avait poussé des permanents à aller jusqu'à dénoncer pendant la guerre d'Algérie « l'emploi d'avions américains au lieu d'avions français et ce pendant que des usines fermaient ».

Mais ces propositions qui se résument à ce que les usines de cellules utilisent les moteurs fabriqués par la S.N.E.C.M.A., sont trop simplistes car il n'est pas tenu compte :

1. Que la crise n'est ni fonction de la conjoncture économique, ni d'un échec technologique mais du fait que l'aviation est un moyen de locomotion limité à des milieux, à des fonctions très particuliers tant dans le domaine du fret que du transport des passagers.
2. De la concurrence et du potentiel international.
3. Des faibles possibilités du marché national donc d'une surproduction rapide.
4. Que les appareils fabriqués seront limités à un ou deux types en vue d'un équipement régional spécifique ou bien qu'il faut accepter la coopération européenne pour le moins. Par ses dimensions le marché intérieur des U.S.A. amortit les sociétés U.S. Il faut en faire de même pour l'Europe.
5. Que dans tous les cas, il sera difficile de maintenir un effectif élevé à moins de pousser vers d'autres activités, l'espace en particulier.

Nous nous trouvons en face du problème aéronautique comme en face de celui des secteurs arriérés de l'écono-

(Suite en page 7.)

Chausson

Chez Chausson pour l'instant il n'est pas question de licenciements, il y a du travail. Mais l'agitation se développe. Il y a même des points positifs. Ainsi, 60 metteurs au point d'outillage ont refusé de venir samedi ; ils ont décidé cela seuls sans que le syndicat intervienne, c'est d'ailleurs un secteur assez mal organisé. Chez les modeleurs où existent de grandes différences de salaires, les mieux payés ont fait une démarche à la direction générale, pour que, sauf en cas d'augmentation générale des salaires, les réajustements profitent aux plus mal payés. Cette démarche, même si elle n'apporte pas grand chose dans l'immédiat, a contribué à améliorer le climat dans cet atelier.

A l'outillage qui comprend un millier de personnes sur 7 à 8.000 salariés dans l'usine, un cahier de revendications est préparé, pour l'augmentation générale des salaires, la réduction de l'éventail des catégories, le passage au mois et une réduction de l'horaire de deux heures par semaine. Ce qui est intéressant c'est que pour la première fois depuis longtemps il n'est plus question que chaque atelier aille sans s'occuper des autres. Au contraire, tout va être mis en œuvre pour que des contacts soient pris entre les outilleurs de toutes les usines (Asnières, Gennevilliers, Meudon, Reims).