



Safran Aero Boosters

La solution, c'est la solidarité

Face au chômage économique, les travailleurs ont choisi de répartir l'effort entre tous plutôt que de sacrifier les CDD.



C'est un bel exemple de ce que peut être la solidarité dans le combat syndical. C'est une belle illustration de la manière dont peuvent se concrétiser, sur le terrain de l'entreprise, les valeurs des Métallos de Wallonie et de Bruxelles. C'est la chronique des derniers événements à Safran Aero Boosters.

La boîte est un poids lourd industriel de la région liégeoise. Héritière de la FN-Moteurs, autrefois appelée Techspace Aero, elle est située à Milmort, sur le zoning des Hauts-Sarts. Elle est spécialisée dans la production aéronautique et particulièrement les boosters, ces éléments qui compriment l'air avant de l'injecter à l'avant des moteurs à réaction. Et donc, s'il s'agit d'un Boeing, d'un Airbus ou d'un Comac (le Boeing chinois dont il y a gros à parier qu'on va entendre de plus en plus parler dans le grand public), les boosters de ses réacteurs viennent, à court sûr, de chez Safran Aero.

Un créneau de choix dans un secteur en pleine expansion. Et plus de 1.500 emplois solides en région liégeoise dans une entreprise qui, il faut le signaler aussi, montre de quelle manière le pouvoir public wallon peut être moteur (sans jeu de mots...) du développement industriel (la Région wallonne détient 31 % du capital de l'entreprise herstaienne).

En pleine forme quand le secteur aéronautique mondial pète de santé, Safran éternue évidemment quand l'un ou l'autre acteur s'enrhume. C'est ce qui vient de passer avec les ennuis de Boeing et de son 737 Max. Cet avion est pour l'instant suspendu de vol après le crash de deux exemplaires — et la mort des 346 passagers —, suite à une défaillance du logiciel assurant la stabilité de l'appareil en vol. Boeing a dû arrêter la production, après l'avoir suspendue, avec des conséquences en cascade chez les fournisseurs.

Et donc, en janvier, la direction de Safran Milmort a annoncé, lors d'un conseil d'entreprise extraordinaire, qu'il fallait prendre des mesures en conséquence et s'adapter en répartissant dans le temps la réduction de la charge de travail. Il y a, parmi les ouvriers de Safran, 587 CDI et 96 CDD. Et, en gros, près de 300 personnes sont concernées par la suspension du programme Leap 1B, le moteur équipant les 737 Max. La direction a proposé de saquer les CDD par non renouvellement. La délégation FGTB Métal a pour sa part considéré que ce serait à la fois une injustice pour les travailleurs concernés et un gaspillage de compétences. En effet, la production finira par repartir lorsque les 737 Max auront recommencé à voler

et que la fabrication sera relancée pour honorer les centaines de commandes qui remplissent le carnet de Boeing. Après négociations, les interlocuteurs sociaux ont fini par mettre en place un mécanisme de chômage économique, pour tous les ouvriers concernés par le Leap-1B et donc, aussi, pour les travailleurs en CDD. Ils peuvent ainsi rester dans l'entreprise et accéder le cas échéant à un CDI dans le contexte des mécanismes d'évaluation habituels existant chez Safran et approuvés par les représentants syndicaux. 6 CDD ont d'ailleurs reçu un CDI depuis l'accord de janvier.

« Par ailleurs, ajoutent Stefano Scibetta et Frédéric Petit, de la délégation FGTB Métal Liège-Luxembourg, nous avons pu obtenir de la direction un complément financier, au-delà de ce qui est habituellement versé en cas de chômage économique, pour ainsi réduire au maximum l'impact « poche » de cet événement. »

Bref, face à la réduction des commandes, les travailleurs de Safran Aero Boosters ont choisi la solidarité entre tous plutôt que l'exclusion de quelques-uns. « Une situation qui met en lumière deux phénomènes : l'effet papillon de la mondialisation, mais aussi la solidarité qui existe encore chez les ouvriers. » Cette analyse pourrait être la nôtre. Ce n'est pourtant pas le cas : c'est celle des journaux du groupe Sudpresse relatant l'événement. Un groupe qu'on a souvent connu moins sensible aux valeurs du monde du travail...

Pour la délégation FGTB Métal, cet accord est évidemment un fameux boost (et là, c'est un jeu de mot) à quelques semaines de élections sociales. « Bien sûr, poursuivent Stefano et Frédéric, on aurait préféré ne pas passer par là, ne pas connaître de chômage économique et qu'il n'y ait pas de pertes pour les travailleurs. Mais il nous semble qu'on a fait au mieux en fonction de circonstances qui nous sont tout à fait extérieures et en sachant que les choses finiront par rentrer dans l'ordre. Les travailleurs ont été formidables en choisissant de se serrer les coudes dans la difficulté. »

L'objectif de la FGTB est, en mai (on vote le mardi 12 chez Safran), de consolider des positions majoritaires (et historiquement majoritaires, d'ailleurs). Sur 15 sièges en 2016 (DS, CE, CPPT et Jeunes), la FGTB en avait obtenu 9, ratant d'ailleurs le 10^e de quelques 3 ou 4 voix.

Au vu de cette négociation et de tout ce qui a été accompli depuis les dernières élections, les plus grands espoirs sont en l'air. ■