

**Le syndicat IAM District 751 réclame une revalorisation des rémunérations d'au moins 40 % répartie sur trois ans.**

## **Les ouvriers de Boeing votent le principe d'une grève massive**

Guy Dutheil

**Le syndicat IAM District 751 réclame une revalorisation des rémunérations d'au moins 40 % répartie sur trois ans.**

Boeing enchaîne les mauvaises nouvelles. Sous le feu des critiques et visé par les autorités de régulation de l'aviation pour les problèmes rencontrés quant à la qualité de sa production ; bousculé depuis ces derniers mois par les incidents à répétition de ses appareils, l'avionneur de Seattle (nord-ouest des Etats-Unis) est désormais menacé par un débrayage massif de ses ouvriers. Mercredi 17 juillet, quelque 20 000 à 25 000 salariés, principalement des machinistes, ont voté à 99,9 % le principe d'une grève en cas d'échec des négociations entre leur syndicat, IAM-District 751, et la direction. Au total, Boeing emploie un peu plus de 60 000 personnes.

« Etes-vous prêts à faire grève pour obtenir les améliorations que vous méritez ? Je sais que vous l'êtes ! Nous nous y préparons depuis dix ans », a lancé, mercredi, Jon Holden, président du District 751, aux dizaines de milliers d'ouvriers de chez Boeing réunis dans un stade du centre-ville de Seattle. A l'appel de leur organisation, ils ont décidé de faire pression sur l'avionneur. Il faut dire que les négociations traînent en longueur. Elles ont débuté en mars, et à l'époque Boeing paraissait avec optimisme qu'elles seraient rapidement bouclées. Il n'en a rien été. Quatre mois plus tard, les discussions piétinent toujours. Mais désormais le temps presse. La convention collective des ouvriers, vieille de seize ans, expire le 12 septembre à minuit. Elle doit absolument être remplacée.

Outre la mise à jour de celle-ci, les 32 000 ouvriers de l'avionneur réclament également une nette revalorisation de leurs rémunérations. Le syndicat exige une hausse « substantielle » des salaires – au moins 40 % d'augmentation répartie sur trois ans. Fait inédit, c'est le syndicat qui se trouve en position de force. Tout d'abord, comme l'indique District 751, les salaires « stagnent depuis huit ans », avec seulement quatre petites hausses de 1 % accordées sur la période, en dépit d'une « inflation massive ».

Pour faire aboutir leurs revendications, ouvriers et syndicats mettent en avant la baisse continue du chômage amorcée pendant le mandat de Donald Trump (2017-2021) et poursuivie durant celui de Joe Biden. Il ne leur a pas échappé que la pénurie de main-d'œuvre avait déjà profité à d'autres catégories de salariés. Ainsi, les pilotes de ligne de plusieurs compagnies aériennes américaines, comme Delta Airlines ou United Airlines, ont déjà obtenu, depuis l'été 2023, des revalorisations de plus de 40 % de leurs rémunérations.

### ***Pérennité menacée***

En outre, poussé au départ à cause de ses mauvais résultats, le PDG, Dave Calhoun, avait admis, en juin, devant une commission d'enquête du Sénat des Etats-Unis, que les salariés de Boeing obtiendraient, « à coup sûr, une augmentation ». Celui-ci quittera ses fonctions à la fin de 2024, avec un parachute doré d'environ 33 millions de dollars (30 millions d'euros).

Ce n'est pas uniquement pour obtenir des augmentations de salaire que les ouvriers de Boeing sont prêts à faire grève. Ils veulent aussi assurer la pérennité de l'avionneur, menacée par les errements de ses directions successives. En effet, plusieurs crises ont secoué le constructeur depuis une dizaine d'années. Il y a eu tout d'abord celle du 787 Dreamliner, en 2013, immobilisé au sol pendant trois mois après plusieurs incendies, en vol, survenus sur ses batteries électriques.

Il y a surtout eu l'interdiction de vol du 737 MAX, pendant vingt mois, à partir de 2019, après deux crashes qui ont causé la mort de 346 passagers et membres d'équipage. Les dizaines de milliers d'ouvriers réclament que la construction du prochain Boeing, l'avion de nouvelle génération, dont l'entrée en service est prévue pour 2035, ait lieu à Renton et à Everett, les deux usines historiques de Boeing, dans la banlieue de Seattle. « C'est une garantie d'emploi pour les cinquante prochaines années », a assuré Jon Holden.

Boeing ne peut se permettre un conflit social dans ces deux sites, qui produisent notamment le 737 MAX. Depuis la fin de la pandémie de Covid-19, l'avionneur, comme son grand rival européen, Airbus, ne parvient toujours pas à atteindre des cadences de production assez rapides pour livrer les compagnies aériennes en temps et en heure, alors que les carnets de commandes ne cessent de gonfler. En conséquence, Airbus et Boeing ont été conduits à revoir à la baisse leurs prévisions de livraison.

[Cet article est paru dans Le Monde \(site web\)](#)