

Construction navale, un enjeu planétaire, quelle place pour la France ?

Louis Dronval (1)

A grands renforts médiatiques, faisant fi des institutions représentatives du personnel, Alstom annonce en guise de vœux aux salariés de Marine (Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire et Alstom Leroux Naval à Lanester) le projet de vente de cette prestigieuse entreprise à un concurrent : AKER YARDS basé en Norvège mais qui, après plusieurs fusions / absorptions, construit des navires dans 13 chantiers situés dans 5 pays différents.

Laisser faire le sabordage...

Quelques questions préalables.

Comment se fait-il que des gens qui prônent sans cesse la libre concurrence, sacrifient un des fleurons de notre industrie nationale ?

Comment accepter qu'un ministre, M. Breton, se félicite d'une telle vente, quelques heures après les vœux du Président de la République prônant le patriotisme industriel ?

Pourtant la cession de Marine à AKER supprime, par la même occasion, un concurrent, au détriment de la coopération européenne et mondiale. Mais au fond le gouvernement français accompagne la capitulation nationale et européenne des dirigeants d'Alstom qui ne cessent de proclamer face à la concurrence des "pays à bas coûts salariaux", la Corée par exemple, que les chantiers ne seraient pas compétitifs. (voir encart sur la comparaison salaires et coûts salariaux)

	Daewoo	Samsung	Hanjin	Chantiers de l'Atlantique
Salariés permanents	21000	18000	3500	5 à 6000
Salariés directs	10.500	7600	2700	3000
Salaires (moyenne mensuelle)	3.600 €/mois	3.600 €/mois	3.600 €/mois	2.280 €/mois
Coût du travail	3.600 €/mois	3.600 €/mois	3.600 €/mois	3.705 €/mois

Source : LE CHANTIER, journal des syndicats CGT ouvriers et UFICT des chantiers de l'Atlantique.

Cela ressemble fort à un bradage, et si l'on n'y prend garde cela va ressembler à un sabordage. AKER achète pour 50 millions d'euros, Alstom en verse 350 millions d'euros et pourrait en récupérer 125 suivant les résultats. Or, c'est AKER qui décidera des carnets de Saint-Nazaire et Lorient.

L'histoire de la construction navale française est hélas riche d'expériences de ce type : de livre blanc en plan Davignon et Langagne, la casse est douloureuse. Par exemple, le regroupement des chantiers navals français, sous le gouvernement de Pierre Mauroy, a généré un désert industriel lourd de conséquences :

Les 3 chantiers de la NORMED- Dunkerque, la Seyne, la Ciotat- ont été rayés de la carte et dans le pôle atlantique c'est Dubigeon à Nantes qui a fait les frais de l'opération. Plus récemment c'est une commande de l'armateur norvégien STOLT TANKERS qui a justifié pour les pouvoirs publics la fermeture des chantiers du Havre. Et dernièrement, c'est sous la responsabilité des dirigeants d'Alstom Marine qu'a été décidée la fermeture de St Malo au nom de la soi-disant sacro-sainte loi de compétitivité.

Plus récemment encore, le projet européen Leadership 2015, piloté à la fois par la Commission européenne et les constructeurs européens dont le président est M. Boissier (PDG des Chantiers de l'Atlantique), écrit qu'il est nécessaire de « consolider » la construction navale européenne. En réalité d'en réduire les capacités au nom de la rentabilité financière. Déjà, les Astilleros et les salariés espagnols, ont fait les frais d'une telle orientation.

Le projet d'accord auquel nous sommes confrontés aujourd'hui n'est-il pas dans la lignée de ces orientations ? Comment ne pas craindre qu'un groupe de 13 chantiers, situés dans 5 pays, puisse ne pas étouffer le petit Alstom Marine, ses 2 sites, Saint-Nazaire et Lorient.

D'autant que, d'expérience, nous savons qu'un regroupement capitaliste n'est pas favorable aux salariés, à la population, même si nos dirigeants d'entreprise font des efforts importants pour présenter la mariée sous ses plus beaux atours. En réalité, tout laisse à penser que AKER va spécialiser les chantiers de l'Atlantique sur des créneaux de plus en plus étroits, mais conformes aux exigences de rentabilité de ses actionnaires. Cela risque de faire perdre un important savoir-faire à la construction navale française permettant de répondre efficacement aux besoins actuels et à venir de la planète.

... ou conquérir une navale du XXIème siècle

c'est avec ce slogan que les communistes de Loire Atlantique, avec les camarades des chantiers, avaient organisé une

initiative importante pour la défense et le développement de la construction navale à Saint-Nazaire le 14 novembre 2005.

Initiative prémonitoire ? Non.

Enjeu politique ? Sûrement.

Cette initiative doit trouver des prolongements, à plus forte raison dans la nouvelle perspective envisagée par le patronat, encouragée par le gouvernement. Au risque de disparaître, cette industrie doit rester sous maîtrise nationale, pour pouvoir développer d'ambitieux coopérations européennes et mondiales. Alstom a reçu des subsides importants de l'Etat pour assurer sa survie. Rien ne l'obligeait à se séparer des chantiers, si ce n'est parce que ses actionnaires, dont l'Etat, et ses banquiers l'exigent pour accroître le rendement financier.

Mais cela implique un projet industriel conséquent.

Quelques aspects :

- En plus de paquebots, ce chantier, cette entreprise, notre entreprise doit se positionner franchement sur la diversification. Le marché des ferries est très important. Hier c'était Fincantiéri qui en était le N°1, aujourd'hui c'est AKER. Et Saint-Nazaire en construit un de temps en temps, et encore celui-ci est-il obtenu à force de luttes et d'exigences. Mais avec un ferry de temps en temps ce n'est pas être dans un processus d'efficacité industrielle. Or, les armateurs sont français, ils renouvellent leur flotte et aller les construire à l'étranger coûte cher à la collectivité.

- Les porte conteneurs sont aujourd'hui le cœur du trafic maritime. Saint-Nazaire a su en construire et innover en la matière. Il n'y a pas de fatalité à seulement les voir passer dans l'Estuaire, nous pouvons les bâtir.

La ligne Montoir Bilbao, version autoroute de la mer aura besoin de rouliers. Qui les construira ? Etc...

Et faire de Saint-Nazaire un chantier de construction navale d'aujourd'hui nécessite et impose que soient effectués des investissements lourds :

Le bassin C aujourd'hui adapté en cale de Radoub doit évoluer pour en faire une véritable cale de construction :

- Faire un 2ème quai permettant un 2ème prémontage.
- Y mettre un portique de grande capacité permettrait d'améliorer l'efficacité industrielle.
- Couvrir de manière modulable les aires découvertes permettrait de travailler dans des conditions améliorées. Et enfin, pourquoi ne pas imaginer de creuser sur une partie du parking aujourd'hui désert de la base vie, une nouvelle cale autorisant le chantier à faire à la fois des bateaux et de l'Offshore.

Et surtout, le plus grand capital d'une entreprise étant ses salariés, investir dans les hommes et les femmes qui font ces Chantiers de l'Atlantique :

- Investir dans le nombre
- Investir dans leur qualité en augmentant leur qualification
- Investir dans leur capacité à faire tourner la machine économique et à innover c'est à dire augmenter les salaires, les dépenses de formation et de recherche.

Voilà quelques pistes complémentaires à ce qui pourrait être un projet tourné vers l'avenir. ■

(1) Militant communiste des Chantiers de l'Atlantique

Arcelor et Mittal : Stop à la folie financière !

Yves Dimicoli, Fabien Maury

Après 2 mois de bataille boursière ruineuse (4 milliards d'euros) pour le rachat du canadien Dofasco entre Arcelor et le groupe allemand Thyssen-Krupp, la société Mittal Steel, de droit néerlandais, appartenant à la famille indienne Mittal, lance une OPA sur le groupe franco-hispano-luxembourgeois.

Cette tentative de prise de contrôle intervient après une longue succession de rachats d'entreprises par Arcelor, accompagnant la suppression de plusieurs milliers d'emplois en France et en Europe. Le désendettement d'Arcelor en 2004 et 2005, les gigantesques profits réalisés en 2005 ont ainsi servi pour l'essentiel à relancer une croissance purement financière des capitaux au lieu de servir à développer les capacités humaines des salariés et des coopérations d'avantages mutuels en Europe et dans le monde. C'est cela qui rend possible le raid de Mittal, lequel peut jouer à plein de la rivalité entre Européens, encouragée par la Commission européenne. Le Pdg d'Arcelor dénonce l'opération mais c'est lui qui, dans la lettre aux actionnaires (n°5) estimait que la sidérurgie mondiale doit se concentrer. Le gouvernement s'indigne alors qu'il a pourtant appuyé la fuite en avant d'Arcelor dans la croissance financière contre l'emploi. Les effets de manche sur le « patriotisme économique » vise à masquer l'ampleur de la capitulation nationale et européenne des dirigeants français successifs qui ont abandonné aux grands groupes privés la maîtrise de la sidérurgie.

Puisque seul l'Etat luxembourgeois dispose encore d'une participation dans Arcelor, le gouvernement français doit tout faire pour obtenir de son homologue qu'il mette son veto à la tentative de Mittal. Dans cet esprit, les cours en Bourse du sidérurgiste doivent être immédiatement suspendus. L'Etat français doit envisager de prendre une participation significative dans le capital d'Arcelor dans le but de construire un pôle public de l'acier en France et en Europe. Il doit intervenir, à l'appui des revendications syndicales, pour une réorientation des choix de gestion du groupe dans le but de sécuriser l'emploi, la formation, la recherche et la production..

L'Etat français doit inviter les gouvernements luxembourgeois et espagnol à intervenir pour infléchir les orientations ultra-libérales de la Commission européenne, laquelle n'est pas hostile à une telle opération de concentration. L'Etat français doit aussi intervenir pour que soit réunie une table ronde impliquant tous les producteurs européens d'acier, y compris Mittal, afin de concevoir des protocoles précis et contraignants de coopérations entre eux permettant de mettre un terme à leurs rivalités et à leur fièvre de rachats boursiers. L'argent ainsi économisé pourrait servir à financer des programmes communs de recherche et de production permettant la défense et la promotion de l'emploi et des qualifications des salariés de ce secteur. Ces protocoles seraient aussi ouverts aux aciéristes des pays émergents et en développement. ■