

Déclaration de la délégation du Parti communiste français au salon du Bourget le 21 juin 2017



L'industrie aéronautique et spatiale est depuis sa naissance source de progrès technologiques majeurs pour l'Humanité. Elle participe de la résolution de tous les grands problèmes qui se posent à notre monde globalisé, dont la crise climatique. C'est pourquoi notre pays a plus que jamais besoin d'une industrie aéronautique et spatiale solide et en développement. L'existence et le développement de cette industrie, dans le cadre de coopérations européennes et internationales maîtrisées, apportent la garantie de l'indépendance technologique de la France et de l'Europe face aux

ambitions hégémoniques des États-Unis et des fonds financiers liés à des puissances extérieures.

Le développement durable de l'humanité nécessite une industrie aéronautique et spatiale, créatrice d'emplois et de progrès social

La force de cette industrie repose sur ses salariés, leurs compétences, leurs savoir-faire. Notre industrie aérospatiale puise dans les luttes sociales et les combats démocratiques dont le PCF a été et est toujours partie prenante, les raisons de son succès et de la péren-

nité des efforts menés pour maîtriser la quasi-totalité de la filière. Pour cela, pas de secret, il faut maintenir et développer l'emploi, les outils de production et de recherche. Il faut de grands programmes structurants comme le CFM-56, le M-88, l'A320, Ariane 5, le Rafale, l'A400M, et plus récemment l'A350, Ariane 6, l'A320 néo, le Silvercrest, le LEAP.

Le transport aérien mondial continue de croître de 6 % par an. Dans toutes les activités humaines le recours au spatial est de plus en plus important : transports, télécommunications, agriculture, météo, santé, lutte contre le réchauffement climatique... **Les carnets de commandes de la plupart des grands groupes aéronautiques représentent entre 5 et 10 années de travail. Les perspectives d'avenir de l'industrie aéronautique française et européenne sont donc grandes, mais elles se conjuguent avec d'inquiétants dysfonctionnements** comme le montrent les difficultés rencontrées dans la production de l'A400M ou les retards constatés dans la mise à disposition de l'avion d'affaire Falcon 5X. Les retards mis pour décider de l'accroissement des effectifs, les moyens insuffisants pour la recherche, la précarité, la flexibilité, l'externalisation des services et des productions, la stagnation des salaires et les délocalisations conduisent à affaiblir notre industrie aéronautique, les plans de structuration sont des facteurs lourds de fragilisation de la filière aérospatiale française et européenne. Les directions d'entreprise ont de plus en plus le regard focalisé sur les cours de Bourse – *stock-options* obligent – plutôt que sur les écrans de CFAO des bureaux d'études ou les lignes d'assemblage. Le manque de reconnaissance, l'instabilité de l'emploi, les restructurations permanentes, les environnements en *Open Space*, les organisations du travail du type « Lean » ou les « services partagés » sont autant de facteurs générateurs de démobilité des salariés, de mal-être, de souffrance et de stress et de gâchis. Même les carrières d'ingénieurs, de techniciens supérieurs et d'ouvriers hautement qualifiés sont rendues de moins en moins attractives ; entraînant une crise des vocations chez les jeunes générations, dont plusieurs associations d'ingénieurs s'inquiètent à juste titre.

La sécurisation des parcours professionnels, de l'emploi et de la formation

C'est pourquoi l'emploi stable, la formation et l'augmentation des salaires devraient être au cœur de toute stratégie de développement pérenne de l'industrie aérospatiale française. Ils fondent en effet la qualité, la continuité et l'efficacité de la production et de la recherche & développement. Les variables d'ajustement doivent être la rémunération du capital privé et non la recherche & développement, l'emploi, la formation et les salaires. Les réserves considérables de trésorerie de groupes comme Airbus group, Dassault, Safran, Thales ne doivent pas être captées par les actionnaires de ces entreprises, elles doivent au contraire être mobilisées pour l'investissement, des salaires, de la formation, de l'embauche de jeunes.

Avec une moyenne d'âge de 43 ans, l'industrie aérospatiale est confrontée à d'importants départs à la retraite de travailleurs très qualifiés et donc à des

risques forts de perte de savoir-faire. **Penser que l'on pourra compenser ce risque par le recours au *big data*, à la numérisation massive et à l'intelligence artificielle est une utopie dangereuse. Au lieu de rechercher des substituts numériques aux compétences humaines, il faut au contraire investir dans un plan de formation massif** des lycées aux universités en passant par les BST et les IUT, les écoles et grands établissements de formation d'ingénieurs. Pour assurer l'avenir, il nous paraît grand temps de maintenir et développer le savoir-faire aéronautique français en instaurant un système de sécurisation de l'emploi et de la formation pour tous les salariés de la filière.

Des causes réelles et sérieuses d'inquiétude

En ce début de siècle, l'industrie aéronautique est confrontée à trois défis majeurs : défi technologique avec l'introduction massive des matériaux composites, de la fabrication additive et du numérique ; défi écologique avec la réduction des gaz à effet de serre émis par les aéronefs ; et défi énergétique avec la préparation de l'ère de l'après-pétrole. **Relever ces trois défis impliquera de mobiliser sur le long terme de considérables ressources financières pour la recherche-développement et la formation des femmes et hommes qui y travaillent.**

Avec l'industrie aérospatiale il ne peut pas être question de rentabilité à court terme, car dans le domaine aérospatial l'avenir se prépare 30 à 40 ans d'avance. C'est pourquoi le PCF est extrêmement préoccupé par la baisse continue depuis 2012 de la part de la R & D dans le chiffre d'affaires de la branche, par la fermeture du site de Suresnes d'Airbus-group, le retrait d'Airbus du projet d'avion électrique E-Fan, la situation du site de Dassault Argenteuil, par les difficultés innombrables imposées à l'Onera, allant jusqu'à remettre en cause le caractère opérationnel de ses bancs d'essais, par la régression des effectifs pérennes des bureaux d'étude, par les opérations d'achats et de reventes des entreprises du secteur « sécurité » par Safran et d'autres à un fonds d'investissement anglo-saxon, par la baisse des effectifs dans le secteur que connaît la Région Île-de-France, par l'installation de la chaîne de montage d'Airbus à Hambourg, par la privatisation de fait d'Arianespace dans le cadre de la constitution de la Société Asl, par la vente de Avio à General Electric. Il faut au contraire développer les effectifs des bureaux d'étude des donneurs d'ordres comme des sous-traitants, en embauchant et en sécurisant l'emploi afin de préparer les programmes de demain.

PME, PMI et donneurs d'ordre

Les équipementiers et leurs PME/PMI sont pris entre le marteau des donneurs d'ordres qui transfèrent sur ces entreprises une partie du financement de leurs investissements, leur imposent des délocalisations, et l'enclume de la crise du crédit bancaire. Cette situation conduit à des fermetures d'établissement et à des délocalisations, entraînant la dislocation d'un tissu de PMI/PME qui avait fait la force de l'aérospatiale française.

Pour pérenniser et faire renaître ce réseau d'entreprises de sous-traitance, les communistes proposent que les donneurs d'ordres assurent des



prix rémunérateurs et se portent garants devant les banques des emprunts contractés par leurs sous-traitants pour satisfaire leurs commandes. Les sous-traitants ne doivent plus être conduits à prendre les risques financiers à la place des donneurs d'ordres. La création de fonds régionaux pour l'emploi et la formation adossés à un crédit sélectif doit permettre à l'ensemble du tissu de sous-traitance des investissements créateurs d'emplois. Les Conseils régionaux ont en la matière une responsabilité déterminante. Il faut transformer les rapports entre donneurs d'ordre et sous-traitants, non pas avec l'objectif d'externaliser l'impact financier des risques technologiques, mais afin de co-décider, et de mieux sécuriser l'ensemble de la filière, et d'avancer vers une harmonisation par le haut du statut social pour l'ensemble des salariés qui y travaillent.

Ainsi la course aux ratios à 2 chiffres, la mainmise des fonds financiers de plus en plus forte sur les gouvernances des grands groupes aéronautiques français et européens menacent tout l'édifice bâti depuis 1944 grâce à l'argent public. Le CICE, après le CIR, n'a pas répondu aux objectifs officiellement visés. En effet, que pèse 1 million € (montant annuel du CICE chez Safran) versé quasiment sans exigence de contreparties vérifiables, face à 600 millions € (dividendes votés pour les actionnaires du Groupe)? On mesure mieux l'intérêt de financement sain pour de grands projets utiles que sont les programmes aérospatiaux avec un système d'avances remboursables. C'est ce système qui a permis entre autres la réussite de l'A320. On voit mieux ce qu'apporterait l'existence d'un capital public plus fort, même partiel, couplé avec des dispositions concertées et démocratiques de gouvernance.

Remonter le niveau de capital public

Seule la puissance publique, en se dégageant des contraintes de la rentabilité à court terme du capital, peut mettre en œuvre et soutenir sur la longue durée des programmes aérospatiaux majeurs dans une optique de réponse aux besoins humains. Les aléas générés sur le programme Galileo le confirment. La question d'une remontée durable de la propriété publique et du contrôle public et démocratique des groupes Safran, Thalès, Dassault, Airbus et des

grands équipementiers est plus que jamais posée, y compris sous des formes nouvelles à expérimenter. Le «pacte des actionnaires» d'Airbus qui prive l'État de ses moyens d'actions et interventions doit être abrogé. Le PCF propose de mettre en débat la transformation d'Airbus Group vers le premier groupe public européen. Ce qui est facilité par le fait que maintenant l'actionnariat du côté allemand est assuré par des banques publiques des Länders. Il faut donner aux salariés la possibilité d'intervenir sur les choix stratégiques et de gestion des entreprises, avec des droits légitimant leurs prises en compte. C'est l'une des leçons majeures des réussites comme des échecs de cette industrie. C'est une nécessité pour repenser nos modes de production et pour mettre en œuvre des rapports réels de coopérations, de synergies, et de complémentarité entre les entreprises et les salariés de la filière. Le PCF considère aussi que Stelia (né de la fusion entre Aéroliia et Sogerma) devrait devenir un acteur majeur d'un pôle français public d'aérostructure.

De nouveaux modes de gouvernance

Depuis 1986, le secteur a connu des privatisations successives, faites, en outre, sans estimation sérieuse du coût de cession. Ainsi peut-on dire que la majeure partie de cette maîtrise publique a été bradée aux intérêts privés. En se désengageant depuis dix ans de Safran, Thalès et Airbus group, en vidant de sa substance industrielle le Cnes au profit de Safran et Airbus group, et en laissant Airbus group se dessaisir de ses actions Dassault, l'État a brûlé le plancher sur lequel la France s'est construite, et cela sous prétexte d'assurer le financement de la Loi de programmation militaire et de rester dans les clous du diktat budgétaire européen.

Le PCF propose, au contraire, que des institutions publiques, où figurerait l'État, mais également les principaux acteurs de la réussite industrielle que sont les salariés de toute catégorie, y compris le *management* actuel, investissent le contrôle des entreprises stratégiques que sont Safran et Thalès. L'État doit reprendre les parts de Dassault encore détenues par Airbus group. Il doit augmenter sa participation dans Airbus group, avec un cadrage public, fixé par

la Représentation nationale et européenne, pour la feuille de route de chaque groupe.

Se donner les moyens d'une Aéronautique de Défense indépendante

Le PCF récuse le rôle de l'Agence européenne de défense, dont le but essentiel est de privatiser les fonctions de défense des États de l'Union européenne au profit d'un complexe militaro-industriel sous commande de l'OTAN. Il entend au contraire travailler à un pôle public européen des industries d'armement qui en France serait sous la maîtrise d'œuvre de la DGA (direction générale de l'armement), et qui suivrait les exigences d'une politique liant défense nationale, action résolue pour une Europe de paix, et conception des rapports internationaux basés sur l'égalité en droits de chaque nation, et volonté de résoudre les tensions et conflits autrement que par le force.

Le PCF soutient le programme Rafale. Celui-ci donne à la France les moyens de se prémunir contre tout rapport de subordination sur le plan militaire, d'où qu'il vienne (États-Unis, OTAN...), avec un avion polyvalent plus performant et nettement moins coûteux que l'Eurofighter ou le F-35. Compte tenu du vieillissement des Mirage 2000 N, D et -5, et de l'attrition naturelle des matériels, la cible d'achat initiale de 286 Rafale doit être maintenue.

Le PCF reste opposé à la vente du Rafale à l'Égypte, au Qatar et à l'Inde en raison de ces régimes et de leur politique extérieure. Son exportation ne devrait être réservée qu'à des pays démocratiques, aux ambitions pacifiques, voulant sauvegarder leur indépendance nationale ou dissuader un agresseur.

Suite au Brexit et aux liens entre l'exécutif britannique et l'administration Trump, les dangereux accords entre la Grande-Bretagne et la France sur le développement du « Future Combat Air System » doivent être interrompus, ce qui implique que l'étude d'un successeur à l'horizon 2050 du Rafale doit être lancée au plus vite dans un cadre national avec Dassault, Thales et Safran.

La France devrait pousser à la concrétisation du programme de « drone d'observation », MALE européen afin d'échapper au monopole des drones américains Reaper et à leur contrôle effectif par le Pentagone. Pour assurer l'indépendance de l'Europe, des États-Unis, la France devrait aussi être à l'initiative de programmes de coopération européenne sur les avions-patrouilleurs maritimes, les hélicoptères lourds, les avions-cargo de la classe des Antonov 124, un nouveau système AWAC.

Le PCF réaffirme sa volonté fondamentale de sortir la France de l'OTAN, en soulignant que la réintégration au Commandement intégré a eu de très graves conséquences sur la paix, mais aussi sur la souveraineté technologique et industrielle de notre pays.

L'Europe

Dans le contexte de Brexit, **le PCF alerte sur les conséquences de la politique ultra-protectionniste et écologiquement irresponsable qu'entend mener Donald Trump contre l'industrie aérospatiale européenne** en général et contre les « petits » équipementiers du secteur en particulier. Le *dumping* et l'agressivité de la politique américaine sont d'autant

moins tolérables qu'ils sont aggravés par la pusillanimité de l'Union européenne et du président Macron.

Les communistes, en liaison avec les députés européens du Groupe de la gauche unie européenne, continueront à agir énergiquement auprès de la Commission européenne pour que celle-ci défende sans aucun esprit de recul le financement public des grands programmes aérospatiaux européens devant l'OMC. **Les communistes font aussi la proposition que les crédits européens alloués à la recherche dans le domaine aérospatial par le « Programme européen cadre de recherches et développements technologiques » (PCRD) soient portés à un niveau équivalent à celui des États-Unis et de la Chine.** De nouvelles sources de financement des programmes aérospatiaux français et européens sont à mettre en œuvre à travers un système de prêts à très faible taux auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI). Celle-ci se « refinancerait », non pas sur le marché financier, mais directement à partir de création de monnaie de la Banque centrale européenne (BCE). Ce dispositif, auquel se joindrait un tour de table des banques commerciales participant au capital de la BEI, serait conçu de façon telle que le taux d'intérêt de ces nouveaux crédits serait d'autant plus abaissé que les utilisations déboucheraient sur un développement de l'emploi et de la formation.

L'enjeu écologique

Les enjeux du codéveloppement durable et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont décisifs pour l'avenir du transport aérien et donc de toute l'industrie aéronautique. Soulignons que pour l'Afrique comme pour l'Asie, le transport aérien est incontournable en matière d'éco-développement responsable. Les causes profondes de la crise économique actuelle nous rappellent que le marché et la concurrence ne sont pas les bons outils pour résoudre le problème des émissions de gaz à effet de serre ; pire, ils constituent des éléments d'aggravation de la crise écologique. Comme l'a montré la COP21, seule la coopération, la mutualisation aux niveaux européen et mondial permettront à l'industrie aéronautique de devenir un acteur majeur du développement durable et de la résolution de la crise écologique. **C'est pourquoi le PCF marque son accord avec l'agenda de l'ACARE et Flightpath 2050. Il demande à la Commission et au Parlement européen de dégager les moyens budgétaires nécessaires en matière de recherche & développement pour des énergies de substitution au pétrole.** En matière de contrôle aérien, la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre ne doit pas se construire en opposition avec les exigences sociales et les impératifs de sécurité.

Le PCF et ses élu-e-s feront tout pour que le soutien de la France à son industrie aérospatiale soit à la hauteur de l'excellence professionnelle de ses salariés et des enjeux de civilisation qui se posent à notre peuple. ■■■