

Aéronautique : Deux conceptions de la construction européenne s'affrontent

Alain Janvier
Jean-Claude Pradeau
Jean-Louis Cailloux
Michel Sturaro
Collectif Aéro du PCF

Le PDG de SAFRAN, M. Jean-Paul Herteman, vient d'exprimer, *via* un article intitulé « Les industries aéronautiques, de défense et de sécurité veulent une Europe forte », paru dans le « rapport annuel » de la Fondation Robert Schumann, un véritable plaidoyer pour la construction actuelle de l'Europe. Il affirme sans sourciller que « les fondamentaux de l'industrie aérospatiale et de défense sont sains », que « la productivité du travail est en hausse de 60 % en 20 ans », que « le cadre européen pour les appels d'offre renforce l'attractivité de l'Europe », que « la crise de l'euro appelle plus d'intégration économique ». Jean-Paul Herteman, outre sa responsabilité à la tête de SAFRAN, est à la tête du GIFAS (chambre patronale des industries aéronautiques au sein de l'UIMM et du MEDEF) et de l'Association des industries aérospatiales et de défense d'Europe (ASD). Son rôle est déterminant dans la définition des axes stratégiques de la filière.

L'enjeu de la filière

Depuis des années les salariés membres des Sections PCF des entreprises de l'Aéronautique, du Spatial et de la Défense, agissent pour que soit menée une véritable politique industrielle créatrice d'emplois et de progrès social. Dans leurs entreprises, des restructurations ont lieu visant, pour l'essentiel, à faire remonter la rentabilité des groupes en regard de la Bourse : sous le prétexte d'un « recentrage sur le cœur du métier », ce sont délocalisations, externalisation des charges, achat de sociétés externes rapidement profitables, conduisant à la création de la valeur pour l'actionnaire. Il s'agit bien d'une politique de financiarisation des groupes.

Cette politique que nous retrouvons dans la plupart des groupes du CAC 40, qui s'accompagne d'une pression sur les salaires, contribue concrètement à la crise économique et sociale que connaissent la France et l'Europe. Tant que les directions des grands groupes industriels et financiers se refuseront à changer de logique, les sites, les bassins d'emploi, les groupes eux-mêmes, les filières, seront fragilisés.

Certes, le constat conduira facilement à des éléments partageables sur l'enjeu de la filière aéronautique, défense et sécurité (ADS). Que ce soit la part de l'aéronautique dans le commerce extérieur de la France (9 %), le nombre de salariés en France (157 000), en Europe (700 000), le chiffre d'affaires des activités ASD en Europe (128 milliards d'euros), le rôle emblématique des Nations disposant de leur propre industrie dans

la filière, ou la place de la France parmi les *leaders*, la filière (principalement aéronautique et spatiale) joue un rôle d'entraînement dans l'économie, au niveau de chaque pays, de l'Europe, des zones géopolitiques, ou de la planète toute entière.

La filière a tout pour réussir et préparer l'avenir : les besoins croissent quantitativement du fait de la multiplication des échanges, du développement du tourisme à celui du fret, mais aussi qualitativement, avec les efforts nécessaires pour « l'avion propre ». Sur ce dernier point, l'existence d'un capital de recherche et d'une industrie chimique de pointe constitue un appui précieux et prometteur. Quant à l'aéronautique militaire, les rapports de force insuffisants à ce jour pour s'engager dans un réel désarmement concerté de grande ampleur et un règlement pacifique des sources de conflit, hélas ! ne permettent pas encore de diminuer le « besoin ».

La politique actuelle aéronautique : victime ou fauteuse de crise ?

La filière aéronautique a atteint, depuis le début de son essor des années 1960, un haut niveau de maturité. Néanmoins, elle est, par nature, « contrainte » de consacrer une part importante de ses efforts en Recherche et Développement, y compris au niveau des technologies de base, avec un retour sur investissement au bout d'un temps pouvant aller jusqu'à 5 ou 10 ans, suivant le type d'investissement, ce qui reste largement

incompatible avec les objectifs de rentabilité financière fixés par les dirigeants des grands groupes et avec les exigences des marchés financiers. Cette réalité permet à ces derniers d'exercer une pression permanente, avec une arrogance à la mesure des pouvoirs dont ils disposent sur les politiques de financement.

Le cas de la SNECMA et du groupe SAFRAN

L'exemple de SAFRAN est révélateur. On sait que la naissance du groupe, issu de la privatisation en 2004 du groupe SNECMA et de la fusion avec le groupe SAGEM, s'est accompagnée d'une campagne de médiatisation basée sur le rapprochement entre les moyens de communications « d'avenir » que sont la téléphonie mobile et le transport aéronautique. Peu de temps après, la téléphonie mobile était cédée à un fonds d'investissement, suite au refus des nouveaux propriétaires (SAFRAN) de consacrer les moyens de financement pour la modernisation de la gamme. On se souvient des pressions opérées par les marchés financiers pour céder cette activité jugée trop coûteuse en regard des objectifs de résultats à 2 chiffres visés.

peuvent générer des restructurations, et de l'intérêt d'y opposer d'autres solutions industrielles plus économes en coût du capital. Sur la base de l'argument selon lequel l'État financerait deux fois des activités analogues de Défense dans les deux groupes THALES, d'un côté, et SAGEM de SAFRAN, de l'autre, notamment pour les activités optronique et centrales inertielles, le pouvoir établit un projet de restructurations entre les deux groupes revenant à un véritable démantèlement de leurs sites respectifs. Et ce qui devait n'être qu'un simple parcours de santé donne lieu à une mobilisation sans précédent des salariés de l'entreprise SAGEM. Alors qu'il aurait été simple de retenir la proposition formulée par la CGT d'une « joint-venture » commerciale, à la manière de CFMI constituée entre GENERAL ELECTRIC et SNECMA pour les moteurs d'avion de moyens-longs courriers (solution qui a fait ses preuves) il aura fallu un mouvement d'une ampleur insoupçonnée pour obtenir une remise en cause du projet. D'abord soutenu par une partie de l'encadrement supérieur, le mouvement se trouve confronté à un retournement de celui-ci, sensible aux pressions de l'exécutif étatique. Et il faudra la détermination des salariés pour qu'à l'issue d'une poursuite du mou-

Groupe SAFRAN « au service du Pentagone » ???

C'est l'ambition qui est affichée dans le magazine « Safran bleue ». Au service de cette ambition, la vente d'équipements militaires du dernier cri : lunettes de visée, télémètres, moteurs d'hélicoptères de combat, moteurs pour avion de transport de troupe, jusqu'à l'avion plus électrique qui intéresse le Pentagone, « autant de technologies que le Pentagone pourra se procurer sans avoir à en financer le développement ». Où est le co-développement ?

Aujourd'hui, SNECMA dans le groupe est une simple filiale du groupe mais reste l'un des quatre *leaders* mondiaux pour le développement et la production des moteurs aéronautiques et spatiaux. Elle remonte aux alentours de 300 millions d'euros chaque année, à la *holding* SAFRAN, soit environ 50 % de la masse salariale de la filiale, la privant de moyens financiers précieux pour développer les nouveaux programmes (LEAP-X, aviation d'affaire...), et poursuivre sa politique de RDTI. SAFRAN utilise cette manne pour financer la constitution d'un pôle « Sécurité » largement créé de toute pièce. C'est ainsi qu'ont été achetés les Sociétés L-one, Ingenico, Homeland Protection..., opérations qui ont mobilisé depuis plusieurs années près de 1 milliard d'euros par an, alors que, dans le même temps, la masse salariale du groupe avoisine les 2 milliards d'euros, ce qui faisait titrer par le journal *Les Échos* : « CFM, vache à lait de SAFRAN », durant l'été 2011.

L'exemple de SAGEM-THALES

Les projets de regroupements autoritaires décidés par l'hôte de l'Élysée (N. Sarkozy) en lien avec le principal actionnaire de THALES, à savoir Dassault, entre les deux groupes sont un autre exemple des dégâts que

vement, ce soit finalement la solution avancée par la CGT qui soit retenue.

Le démantèlement de la SNPE

Tout récemment encore, la constitution de la société HERAKLES vient de donner lieu à un nouveau champ de démantèlement industriel et social. En effet, au nom d'un regroupement des moyens industriels relatifs à la propulsion spatiale à poudre décidé dans le cadre d'objectifs fixés au niveau européen (réduction des coûts du lanceur ARIANE de 40 %), c'est la société SNPE, à capital public, qui est l'objet d'un démantèlement. Constituée à partir d'une complémentarité industrielle entre une filière dite « chimie fine » et l'activité de production des poudres pour la filière des lanceurs spatiaux et missiles balistiques, la SNPE a depuis longtemps fait ses preuves. En procédant à une intégration de la partie poudres à marche forcée dans SAFRAN, et en procédant à la vente de la partie chimie fine « par appartements » aux plus offrants, on génère une fois de plus des dégâts collatéraux dont le coût financier et humain restera difficile à évaluer mais qui laissera des traces. Il n'est d'ailleurs pas du tout sûr que cette opération permette de constituer le gain financier escompté. Il n'est pas sans intérêt de noter que

l'activité poudres concerne également les missiles de la dissuasion nucléaire, ce qui oblige l'État à préserver sa capacité opérationnelle. Cette question, facilement réglée dans le cadre d'une société nationalisée, devient sérieusement plus complexe dans le cadre d'une filière majoritairement privatisée.

L'ensemble de la filière aéronautique et spatiale soumis à une logique analogue

Un tour d'horizon analogue des grands groupes de la filière en Europe conduit à des constats analogues. La mise en place du plan POWER8, malgré les soubresauts qui ont conduit à sa version définitive, notamment du fait de la réaction des salariés, a conduit à une purge en matière d'emploi, à des filialisations introduisant des ruptures dans les entités industrielles dont pâtissent et pâtiront à coup sûr les futurs programmes. Les retards opérés sur un programme majeur tel que l'A380 ont été le résultat de cassures industrielles et d'une accélération de la mise en sous-traitance d'activités entières. Les retards sur le lancement de l'A350, les difficultés annoncées pour mobiliser des équipes sur la conception de version modernisée des ATR, les attermoissements sur le lancement du NEO, témoignent que les priorités restent pour le groupe EADS/AIRBUS les objectifs de rentabilité financière.

Il est symptomatique que, alors que l'emploi est malmené en France dans la filière (23 000 emplois supprimés en 15 ans), de véritables « trésors de guerre » financiers ont été constitués. C'est ainsi un total de près de 21 milliards d'euros que les principaux groupes (EADS, Dassault, SAFRAN, Zodiac, THALES) ont accumulé dans leurs trésoreries en 2010.

Les difficultés rencontrées par certains sous-traitants (y compris, parmi ceux-ci, ceux qui occupent une position majeure) pour obtenir les financements dont ils ont besoin auprès des banques confirment la gravité de la

situation découlant des choix du système bancaire, et témoignent bien que la filière aéronautique n'est pas à l'abri de la crise financière qui en découle.

Enfin, l'analyse de la situation en aval de la filière, directement au niveau des compagnies aériennes, permet de pointer là aussi les dégâts d'une logique tournée prioritairement vers les objectifs financiers. On sait que la guerre économique que mènent les compagnies « *low cost* » dont les résultats financiers, un temps mirobolants, sont largement dus aux aides régionales qui se pratiquent dans tous les pays destinées à leur favoriser une implantation locale, conduit à une fragilisation extrême du transport aérien, alors que leurs promoteurs annonçaient, comme résultat économique, des lendemains qui chantent.

Une stratégie industrielle contributrice de la crise actuelle

La crise économique et sociale qui existe en Europe est dramatique et s'approfondit. Les peuples sont les perdants, et les grands comptes financiers les gagnants. Les graves insuffisances en matière d'emploi dans la filière aérospatiale, le poids et le rôle des marchés financiers y contribuent grandement. En privilégiant les objectifs de baisse du coût du travail, *via* les délocalisations, les externalisations, les restructurations supposées justifiées par le sacro-saint argument des « facteurs d'échelle », les principaux responsables de la filière industrielle s'alignent sur les oukases imposés par les marchés financiers. Les finances des banques et autres institutions sont mobilisées essentiellement sur ces logiques, laissant sous-dotés les secteurs de RDTI, mais aussi les secteurs de production.

Alors que la filière Aéronautique, défense, sécurité (ADS) devrait et pourrait jouer un rôle d'entraînement pour l'ensemble de l'Europe particulièrement

SAFRAN : Pas encore Rolls-Royce

SAFRAN a sous-performé ses pairs européens, en affichant depuis le début de l'année une performance de 4,5 % contre 6,2 % pour le secteur (moyenne pondérée), dans un contexte d'affaiblissement du dollar qui aurait dû dévaster les valorisations du secteur de la Défense.

La grosse surprise est qu'un pari long SAFRAN/Short Rolls-Royce aurait permis d'atteindre un rendement de 15 % sur les 3 derniers mois, alors que la société britannique, affectée par les problèmes de l'A380 de Qantas, reste la référence dans cette industrie. Les raisons de cette sur-performance peuvent s'expliquer par des marges d'EBIT qui devraient égaler celles de Rolls-Royce à l'horizon de 2012 (soit environ 10 %), favorisant dès lors une forte croissance des BPA. Le ROE de SAFRAN reste cependant inférieur à celui de RR car la firme britannique a non seulement des marges d'EBIT toujours supérieures (10 % contre 8-9 %), mais également une meilleure rotation d'actifs.

SAFRAN s'appuie très largement sur son moteur CFM56 qui reste le best-seller des moteurs d'avions mais aussi la vache à lait du groupe, avec environ 73 % du marché dans le domaine des courts et moyens courriers. Ce dernier génère 26 % du total des revenus et probablement environ 70 % de l'EBIT. Son successeur, le LEAP-X, a jusqu'ici pris un peu de retard sur son concurrent de chez P&W en termes de commandes à destination des A320neo qui se sont vendus comme des petits pains. Cela pourrait devenir un problème à terme, SAFRAN (et ses pairs) dégagent plus de bénéfices grâce à ses activités d'entretien que sur ses nouvelles ventes. Le stock actuel de CFM56 volants est à l'inverse le cœur de sa fortune actuelle.

La forte performance du titre a fait fondre son potentiel de hausse, réduit désormais à seulement 10 %, rendant SAFRAN relativement cher par rapport à ses pairs. EADS semble un meilleur pari à CT.

en matière d'emploi, elle préfère privilégier un certain nombre de bassins d'emploi et de sous-traitants majeurs, à charge pour eux d'assurer leur charge aux conditions de coût que leur imposent les grands donneurs d'ordre. C'est ainsi, par exemple, que, parallèlement au renforcement du caractère mono-produit de la région toulousaine, on assiste à un désengagement très net en Île-de-France dans la dernière période, avec un risque accru sur la pérennité des centres de production de Hispano-Suiza à Colombes ou SNECMA à Gennevilliers. Les difficultés rencontrées récemment par les entreprises Malichaud ou Deshorens en sont le témoignage.

À noter également les toutes récentes déclarations du nouveau président de EADS, Tom Anders, qui constituent une justification de la politique actuelle.

Une ligne de conduite fondée sur une vision idéologique erronée

Le président du GIFAS feint d'ignorer les plans d'austérité et les coups d'État financiers qui ont été imposés en Grèce et en Italie. Dans le même article, il donne sa vision perspective pour la construction européenne :

« *L'Europe est la zone la plus ouverte du monde [il parle des capitaux, bien sûr pas des personnes]. Elle doit inviter les autres à s'ouvrir.* » « *On doit considérer les fusions/acquisitions sous l'angle de la concurrence et de l'opportunité industrielle.* »

Pas un mot sur le *dumping* social, sur les coûts exorbitants sociaux et économiques de cette politique, sur la pression à la baisse exercée sur les salaires qui en découle.

Il parle d'un « marché intérieur de 500 millions de personnes », exige de « renoncer à la déclinaison nationale des politiques industrielles », et affirme en conclusion : « *Les licenciements issus des synergies sont compensés par l'augmentation des ventes.* »

À ce stade, il ne s'agit plus d'une erreur mais d'un engagement sans faille sur la conception ultralibérale et ultra financière qui constitue le cadre à ce jour de la construction européenne, et qui considère le potentiel humain comme LA véritable variable d'ajustement. Alors oui, cette vision est bien génératrice de crise, de la crise que l'on connaît aujourd'hui, au nom de laquelle les dirigeants européens actuels cherchent à imposer les plans d'austérité. Or ceux-ci, non seulement n'apporteront pas l'amorce d'une solution, mais aggraveront

la situation, dans la mesure où on laisse prospérer de gigantesques détournements de moyens financiers vers une politique de croissance externe sans fin, la course au moindre coût social et salarial, la rémunération des actionnaires et le coût du crédit bancaire (voir, par exemple, les prêts de la BEI à taux variable, selon les documents fournis aux actionnaires du groupe).

Sortir de la crise et non pas s'y enfoncer

Autant dire que, face à cette conception, il est urgent que se dresse une autre vision, cherchant à valoriser le potentiel humain et industriel bâti sur des décennies, à proscrire toute logique de « casse » sociale ou industrielle, intégrant les exigences nouvelles de démocraties, et s'affranchissant des diktats des marchés financiers. Cette vision débouche sur des propositions que l'on retrouve dans le projet du PCF, et dont bon nombre sont reprises dans le programme du Front de gauche, « L'humain d'abord » :

■ On le voit, interdire tout licenciement ou suppressions massives d'emplois, qu'elles soient directes ou indirectes, dans les établissements des entreprises et groupes qui font des profits, n'est pas un luxe mais une obligation, tout comme supprimer la case CHÔMAGE pour les autres, en obligeant leurs directions à examiner les contre-projets présentés par les salariés et leurs représentants.

■ Il faut remettre la construction de l'Europe sous la maîtrise des peuples, et rendre à la Banque centrale européenne et sa filiale, la Banque européenne pour l'investissement, son rôle d'utilité publique, avec le droit d'émettre de la monnaie pour le financement public et démocratique d'investissements utiles pour le développement humain.

■ Il faut changer la mission et le rôle des institutions financières et monétaires européennes afin de sortir l'euro des griffes des marchés financiers, et mettre l'emploi et les services publics comme priorités. Il faut examiner sérieusement l'outil que serait une monnaie mondiale dégagée du dollar et de toute tutelle des marchés financiers.

■ Il faut constituer enfin ce fameux pôle de financement public, à base de banques d'affaire et de banques de dépôt, et lui imposer une feuille de route précise dans les financements de la filière intégrant des objectifs sociaux.

■ Il faut reconquérir des logiques de service public dans le transport aérien.

■ Il faut remettre en cause le traité de Lisbonne, entièrement conçu pour assurer la libre circulation des capitaux sans aucune entrave et établir un contrôle démocratique de la circulation des capitaux et de leur utilisation, taxer les entreprises qui misent sur le *dumping* social pour accroître leur profit, notamment celles dont l'effectif, la masse salariale ou son poids dans la valeur ajoutée baisse (comme c'est le cas dans la société SNECMA).

■ Il faut mettre la filière industrielle de défense et de sécurité au service de la paix et de l'entente entre les peuples et non au service du commerce mondial de l'armement, ou de la dérive des politiques ultra-sécuritaires.



Tom Enders : « taxer les revenus à 75 %, c'est du vol ! »

Pour son premier discours public en tant que président exécutif d'EADS, Tom Enders n'a pas fait dans la dentelle, hier, à l'Académie diplomatique de Paris. Devant un parterre de diplomates, le successeur de Louis Gallois a critiqué l'intervention des États dans les affaires du groupe et s'en est pris au projet d'euro-obligations ainsi qu'au projet français de taxation des plus hauts revenus.

Interrogé sur la reprise prévue d'une partie des actions d'EADS par l'État allemand, Tom Enders a rappelé son objectif d'un actionariat diversifié et entièrement privé, comme celui de Boeing. « Ça fait partie de mon travail pour les cinq prochaines années de convaincre les États qu'ils n'ont pas besoin de mettre leur argent dans EADS pour préserver leurs intérêts », a-t-il souligné.

Concernant les euro-obligations, Tom Enders a vigoureusement défendu le refus de la chancellerie allemande de mutualiser la dette de la zone euro. « Donneriez-vous votre carte de crédit à quelqu'un, pour qu'il en fasse ce qu'il veut ? », a-t-il résumé. Mais c'est sur le projet français de taxer les plus hauts revenus à 75 % qu'il est le plus virulent. « 75 %, c'est du vol ! », s'était-il exclamé.

■ On le voit au travers d'expériences concrètes, les sociétés modernes ne peuvent plus se permettre de nier les salariés dans les processus décisionnaires. Au-delà du rétablissement de représentants des salariés aux conseils d'administration qu'il faut mettre en œuvre, il faut des droits nouveaux pour les salariés dans les entreprises avec pouvoir décisionnaire sur les plans stratégiques et droit de VETO, et obligation pour les entreprises d'examiner des contre-projets qu'ils avancent. Tout audit public doit comporter l'audition de l'ensemble des acteurs (directions d'entreprise, représentants des salariés, élus de bassins d'emplois...).

■ Il faut rehausser le niveau du capital public dans les grands groupes afin de les protéger contre toute attaque boursière, et que l'intérêt public prévale dans les choix stratégiques, en intégrant dans les instances de gouvernance, des représentants de l'État et d'autres acteurs des instances publiques (collectivités locales des bassins d'emplois),

■ Il faut redonner aux mots de *coopération* et de *codéveloppement* leur sens d'origine, à savoir une logique de projets communs intégrant des objectifs de développement de l'emploi et de progrès social chez tous les partenaires coopérants et codéveloppants, contribuant à l'éradication du chômage dans toutes les catégories socioprofessionnelles ; stopper les politiques d'étranglement de PME/PMI ou de sous-traitances, instituer un droit de recours et une instance d'arbitrage (indépendante des chambres patronales) contre toute logique d'étranglement économique.

■ Il faut reconnaître et garantir sans réserve les droits pour les salariés à s'organiser sur le lieu de travail dans les structures syndicales de leur choix.

Cette Europe, cette politique, ce sont celles du PCF et des communistes organisés dans les Sections PCF des entreprises de la filière ou impliqués dans l'activité syndicale.

Les changements qui viennent de s'opérer à la tête de l'État et qui se sont accompagnés d'engagements importants sont l'expression d'une forte aspiration

sociale dans laquelle se reconnaissent les salariés des groupes. Ce nouveau contexte doit se traduire par des décisions nouvelles des directions des groupes, propres à changer le quotidien des salariés, à donner confiance aux jeunes qui connaissent une grave situation de chômage. Le développement industriel, de la recherche à la production en passant par les services, est une priorité pour le développement de la filière de l'Aéronautique & du Spatial avec une réelle industrialisation. C'est à cet objectif que doit répondre la construction européenne. Il n'y a pas le choix. ■

Références

- « Industries aéronautiques, de défense et de sécurité veulent une Europe forte », Jean-Paul Herteman, Président de l'Association des industries aérospatiales et de défense d'Europe (ASD).
- Innover pour demain, document de référence 2011, SAFRAN.
- « L'Humain d'abord », programme du Front de gauche.
- Filière aéronautique : pour un développement social, industriel et de l'emploi, analyses et propositions de la CGT.

