

Des besoins sociaux (salariés, population, usagers) aux besoins industriels.

Quel combat politique dans les entreprises de la filière aéronautique ?

Alain Janvier

L'avenir de l'aéronautique appelle à un débat (1) pour plusieurs raisons :

- D'abord parce que l'Aéronautique représente en France, en Europe et dans le monde, un enjeu stratégique de premier plan, tant par les emplois qu'il crée ou peut créer, que par l'effet d'entraînement qu'il peut générer sur les technologies de pointe (hier l'électronique, aujourd'hui les composites). Or, tout secteur stratégique requiert des décisions politiques, et le PCF tient à assumer toutes ses responsabilités sur le plan politique.

- Ensuite, parce que, alors que le secteur aéronautique devrait connaître, pour répondre aux besoins du transport aérien, un développement de l'emploi dans nos entreprises et nos sites, c'est l'inverse qui se produit. Nous sommes face à une contradiction phénoménale. On nous parle d'une mondialisation nécessaire, pour nous expliquer cette situation. C'est, en fait, une concurrence mondiale à laquelle on assiste, qui n'hésite pas à casser les statuts sociaux et l'outil industriel dès lors que les exigences de rentabilité financière ne sont pas atteintes. On le voit avec la Société Deshors à Brives aujourd'hui.

- Enfin, le secteur aéronautique a connu et connaît aujourd'hui des traditions de luttes sociales et de combat démocratique, des formes organisées importantes sur le plan syndical mais aussi politique (il existe plusieurs Sections d'entreprises du PCF), qui font que, parmi les salariés de ce secteur, l'esprit de fatalité peut être mis à mal plus qu'ailleurs peut, peut-être, servir de modèle ou plutôt de repère pour bâtir une alternative.

Des besoins sociaux aux besoins industriels, quel combat politique dans l'aéronautique ?

Sur la question des besoins sociaux, plusieurs questions peuvent être posées.

D'abord, l'accroissement du trafic, des besoins de déplacement est-il la conséquence d'une mondialisation mal maîtrisée liée aux délocalisations, comme le prétendent certains qui n'hésitent pas à prôner la décroissance, ou bien à un besoin objectif de développement des échanges ?

Ensuite, les besoins sociaux concernent à la fois les salariés de ces entreprises, les populations riveraines des sites industriels mais aussi des aéroports. Quant aux usagers du transport aérien, les directions des entreprises aéronautiques ne cessent de stigmatiser l'« égoïsme » des salariés qui « défendraient leur pré-carré » face à l'exigence de baisse des coûts et donc du prix du billet que réclament les usagers. Existe-t-il une autre logique de satisfaction des besoins et aspirations où chacun pourrait s'y retrouver ?

De l'industrie aéronautique au transport aérien, toutes les entreprises sont enfermées dans une course au profit, qui se manifeste par des économies drastiques sur la rémunération du travail et les masses salariales, mais aussi par de multiples opérations de fusion/acquisitions extrêmement coûteuses. Y a-t-il une autre logique économique qui permettrait de penser les choses autrement ?

Enfin, dès lors que les ingrédients d'une autre politique rompant avec celle que nous vivons sont réunis, comment, à partir de la réalité vécue dans cette filière industrielle, peut-on bâtir un véritable projet dont le soutien soit assuré par un véritable ancrage populaire (au sens large!) ? Et comment créer les conditions politiques pour que, dans le cadre d'un tel projet d'ensemble, un rapport de force à gauche à vocation majoritaire puisse le rendre incontournable, lors des échéances électorales et, au-delà, lorsque sa mise en œuvre sera à l'ordre du jour ?

Industrie aéronautique: l'euphorie!

Au lendemain du Salon aéronautique de Farnborough (Grande-Bretagne) qui s'est tenu en juillet dernier et qui passe pour être le plus grand du monde (après le Salon du Bourget, soyons un peu « chauvin »), tous les acteurs de l'aéronautique étaient unanimes: c'est l'euphorie.

Citons, l'Agence Reuters: « *Airbus termine Farnborough dans l'euphorie. La récession est finie. Les commandes supérieures aux attentes. Les titres Airbus et Being en forte hausse* ».

Les cas de Safran et Airbus : entre la finance et l'investissement industriel, il faut choisir

Quant aux emplois, c'est quelque peu différent. Ainsi :

- Pour Airbus, *Le Journal du dimanche* rapportait récemment les déclarations officielles de dirigeants de l'avionneur : « Power 8 : Airbus en avance. En février 2007, Airbus annonçait le plan Power 8 pour faire face à de très grandes difficultés financières. Ce plan prévoyait 5 000 suppressions de postes à l'horizon 2010, un objectif sur lequel l'avionneur européen est aujourd'hui en avance. Le plan doit permettre de réduire les coûts de 2,1 milliards d'euros à partir de 2010. »

- Ce qu'omettaient de dire ces mêmes dirigeants, c'est que les difficultés rencontrées sur l'A380 étaient avant tout techniques et industrielles, le volet financier n'étant que la conséquence de celles-ci. L'économie sur le travail vivant, notamment par des montages industriels privilégiant l'externalisation hors du périmètre du donneur d'ordre et donc la rupture de la synergie entre équipes, est un élément essentiel des difficultés rencontrées.

- Pour le motoriste Snecma, fille du Groupe Safran, l'ensemble des sites poursuit sa baisse d'effectif (Corbeil, Gennevilliers, Saint-Quentin, Châtellerault, Le Creusot). Seul le site de Villaroche tire légèrement son épingle du jeu, l'embauche depuis peu d'ingénieurs d'étude compensant à peine les baisses d'effectifs dans les autres catégories, le solde restant néanmoins négatif.

Concernant Safran, en parallèle avec les baisses d'effectifs, il est beaucoup question de fusion/acquisition. Après l'abandon (pour l'instant) du « rapprochement » avec Thalès, poussé par Bercy mais refusé par les dirigeants de Safran, l'hypothèse Zodiac est examinée. Les observateurs financiers considèrent que Safran serait prêt à mettre 4 milliards d'euros sur la table pour « entrer » dans le capital de Zodiac, soit le même ordre de grandeur que la totalité de la masse salariale du Groupe (3 milliards d'euros environ). Une telle opération ferait suite à l'achat de la Société Homeland Protection, spécialisée dans la surveillance d'aéroport pour la bagatelle de 600 millions d'euros, l'équivalent de la masse salariale de la filiale Snecma du Groupe.

Et ce, alors que le motoriste est confronté à des enjeux gigantesques de maîtrise de programmes nouveaux de développement, nécessitant des investissements lourds. Citons :

- le Leap-X, futur successeur du Cfm, répondant, notamment aux nouveaux objectifs environnementaux, avec une possible entrée sur 3 programmes simultanés : chinois (Comac déjà acquis), Airbus et Boeing ;
- le SaM146, pour l'avion régional Russe RRJ, premier moteur civil dont Snecma maîtrise en totalité les « parties chaudes » (chambre, turbine Haute Pression) ;
- Le moteur Silvercrest pour l'aviation d'affaire.

Sans oublier, sur le plan militaire, les enjeux importants que représentent :

- la motorisation du transporteur européen A400M ;
- la poursuite du programme M88 qui motorise le Rafale dont il est beaucoup question ces temps-ci à l'export.

Autrement dit, alors que la Snecma est placée dans une situation sans précédent dans son histoire et que ses besoins en moyens de développement sont énormes, la Direction de la *Holding* effectue une remontée à son niveau de dividendes proche de la totalité de son résultat, à seule fin de mener à bien une politique financière basée sur la croissance externe. À noter que certains opérateurs boursiers n'hésitent pas à appeler à spéculer sur le cours du titre en Bourse. Le rêve de la Bourse au service de la levée de fonds pour les investissements est bien enterré.

Il est possible d'affirmer que cette orientation est irresponsable. Oui, entre la finance et l'investissement industriel, il faut choisir.

Bien sûr, à Airbus comme à la Snecma, cette orientation a un coût social important, notamment pour les conditions de travail et explique un décrochage de la confiance des salariés envers la direction de leur entreprise. L'enquête réalisée par l'Institut Gallup en 2009 à Airbus auprès de 80 000 salariés en a été un puissant révélateur, qui montrait que près de 90 % des salariés étaient « non mobilisés ».

Une filière dans son ensemble soumise aux appétits de la haute finance et des marchés financiers

On a trop souvent tendance, lorsque l'on examine les pressions exercées par la haute finance et les marchés financiers, à se limiter aux entreprises industrielles. Ce serait une erreur ! En effet, des compagnies aériennes jusqu'au contrôle aérien en passant par la gestion des aéroports, c'est tout un secteur économique que l'on oblige à passer sous les fourches caudines de la rentabilité financière et boursière.

Les salariés de l'industrie aéronautique sont soumis quotidiennement à un « pilonnage idéologique » qui, au nom de la « priorité à accorder au client », fait apparaître ces derniers comme des « privilégiés » qui défendraient leur « pré-carré ». Au nom d'une soi-disant ignorance de ce que signifierait une « priorité aux usagers », lesquels peuvent être aussi bien des salariés de ces industries, une véritable campagne de culpabilisation est menée notamment sur la « nécessité de réduire les coûts de développement et de production pour réduire le coût du billet ». Notons, dans ce concert, la place que joue l'argument développé sur les Compagnies « Low Cost » (2).

La privatisation du Contrôle Aérien dans le ciel européen s'inscrit dans la même logique de « marchandisation » du « produit Sécurité ».

Des besoins aéronautiques confirmés

Tant sur le plan quantitatif que qualitatif, les prévisionnistes sont en concordance. La croissance s'installe dans la durée. Les estimations de Boeing le confirment. Néanmoins, dans le contexte de la mondialisation capitaliste actuelle, il faut approfondir.

Du quantitatif...

En effet, il est un fait que la politique conjuguée de délocalisations et de flux tendus, comme le souligne à sa manière Boeing, surdimensionne les prévisions de développement du fret. Une remise en cause de

cette construction mondiale conduirait certainement à une revoyure à la baisse de la croissance de cette activité. Produire plus près des besoins des centres de production est économe en coût de transport, y compris aérien.

À l'inverse, le transport aérien de voyageurs est, aujourd'hui, surtout réservé à une « clientèle » qui peut financièrement se le permettre. La « démocratisation » du transport aérien n'en est qu'à ses balbutiements et s'appuie essentiellement sur une pratique de *dumping* social, de la compagnie à l'industriel. Toute une partie de la population sur la planète en est exclue. Le « marché » du transport aérien est limité à sa partie « solvable ». Qui n'a pas encore en mémoire cette catastrophe aérienne des Comoriens « français » obligés de recourir à une « compagnie poubelle » du fait de la désertion, par Air France-Klm, de la desserte Marseille-Moroni ?

Alors, oui, si l'on réorientait mondialement le transport aérien de voyageurs vers une politique de service public (ce qui n'a jamais été fait), on pourrait s'attendre à un accroissement plus fort du transport de passagers.

Bien des changements sont à attendre d'une véritable démocratisation du transport aérien. Ainsi en est-il de l'aviation d'affaire. Concurrencée par les video- et audioconférences, il pourrait stagner. Mais sorti du transport de luxe, il a toutes les chances de se développer.

Globalement, si les prévisions peinent à intégrer les effets d'une politique de démocratisation et de service public, tout porte à considérer que, quelles que soient les hypothèses retenues, le développement du transport aérien s'installe dans la durée.

...au qualitatif

Si le transport aérien ne contribue qu'à hauteur de 2 % des gaz à effet de serre (CO₂ produit par la combustion du kérosène), le rythme de croissance peut le conduire à occuper la 1^{re} place par rapport aux autres types de transport. Par ailleurs, la combustion incomplète conduit à l'oxydation de l'azote en NOx qui constitue un produit toxique, particulièrement à proximité des aéroports. Quant au bruit (décibel = dB), il constitue une nuisance bien connue des riverains. Enfin, la perspective d'épuisement du pétrole oblige, dès aujourd'hui, à rechercher des voies de réduction de la « consommation spécifique » (ramenée à la poussée unitaire) et de substitution du kérosène.

L'enjeu pour les constructeurs aéronautiques (avionneurs, motoristes, essentiellement) est de dégager des solutions technologiques répondant à ces objectifs multiples, à bien des égards contradictoires (par exemple, la conception d'aéronefs réduisant la consommation ou le CO₂ peut augmenter le niveau de bruit).

Face au fiasco du sommet de Copenhague censé préparer l'après-Kyoto, les majors de la filière aéronautique (Iata pour les compagnies) ont pris la décision de fixer des objectifs de progrès environnemental. Déclinés au niveau européen, ceux-ci ont donné lieu à un programme de recherche technologique « *Clean Sky* » dans lequel sont impliqués la plupart des « avionneurs » et « motoristes ».

Dans la période présente, plusieurs axes de progrès sont explorés du côté du motoriste Snecma :

- à base d'architecture de moteur classique, type LEAP-X, visant une réduction de masse notamment par l'introduction de matériau composite ;
- à base d'architecture totalement repensée dite « à soufflante non carénée » ou « *open rotor* ».

L'entrée en service de ces deux variantes ne s'effectuerait pas à la même échéance.

Est-il nécessaire de préciser que, de la mise au point de « briques technologiques » jusqu'à l'industrialisation en une solution parfaitement intégrée sur un avion, cette véritable révolution nécessite une mobilisation de moyens financiers considérables, sans parler de la substitution du kérosène ? Autrement dit, nous touchons là à une contradiction gigantesque entre de nécessaires investissements matériels et humains dont le retour est du niveau « long terme » (10 ans au moins) et l'exigence que fixent les marchés financiers, calée sur le « court terme » (2 ans maximum).

C'est là qu'il faut voir les raisons profondes à la politique de réduction de coût suivie par tous les acteurs de la filière aéronautique, de l'industriel à la compagnie. Et bien sûr, personne ne se hasarde à dire comment les « compagnies à bas coût » ou les « compagnies poubelles », celles-là mêmes qui figurent sur les listes noires ou « grises », parviendront à financer ces produits de dernier cri, pourtant indispensables.

Quel combat politique aujourd'hui ?

L'industrie aéronautique, en France comme dans les principaux pays occidentaux, ne s'est développée au lendemain de la dernière guerre mondiale qu'avec des salariés disposant d'un statut social élevé et des rémunérations à la hauteur de l'enjeu que représentait leur secteur. En aval, de la compagnie aérienne jusqu'au Contrôle aérien, des statuts sociaux analogues ont prévalu. Ainsi, la fidélisation des salariés a constitué une garantie de pérennité des compétences et d'un processus industriel à haute valeur ajoutée. Tablant sur la réalité d'une maturité du transport aérien et une mondialisation des compétences, les marchés financiers considèrent que l'heure est à la remise en cause de ce qu'ils considèrent avec le pouvoir politique comme des « situations acquises ».

Le combat politique progressiste à mener passe par la reconquête de ce statut social, et ce au niveau mondial, lequel ne s'oppose pas à celui du monde du travail dans son ensemble (au-delà de l'Aéronautique) mais joue un véritable rôle d'entraînement social.

La mondialisation capitaliste qui s'acharne à contenir, par tous les moyens, des délocalisations d'activités à l'importation de salariés à « bas coût », toute idée de reconquête sociale, doit être combattue. De même, l'affrontement se poursuit entre 2 logiques : d'un côté, la course à la domination et à la suraccumulation du capital, notamment par les coûteuses opérations de fusions/acquisitions, et de l'autre côté l'alternative de coopérations dans le contexte profondément modifié que l'on connaît aujourd'hui. Il revêt un enjeu capital.

La question des financements est cruciale. Et l'obligation faite de recourir aux marchés financiers dont les exigences sont exorbitantes pose avec force le besoin de financements publics qui, plus que jamais, sont

indispensables. Les outils financiers publics sont à réhabiliter dans le contexte d'aujourd'hui :

- un système bancaire public ;
- une Banque centrale européenne capable de mobiliser des Fonds sans recourir aux marchés financiers ;
- des fonds régionaux mobilisés sur les bassins d'emplois ;
- le principe des avances remboursables, qui constituent des moyens financiers accordés pour le développement d'un programme et qui ne sont remboursés que si le programme est un succès commercial ;
- enfin et surtout, l'exigence incontournable de contreparties en matière d'emploi, de salaires et d'harmonisation par le haut des statuts sociaux des salariés, du donneur d'ordre jusqu'au sous-traitant, quel que soit son niveau.

À cela doit s'ajouter une autre politique monétaire et de change qui travaille à dissuader les manœuvres des opérateurs spéculatifs et à rendre solidaires tous les acteurs de la filière, de la compagnie qui profite de la situation de l'euro fort, à l'industriel qui en pâtit.

N'y a-t-il pas, dans ce contexte, matière à innover en créant un nouveau type d'entreprise : l'Entreprise industrielle d'intérêt public à caractère social et solidaire (EIIPSS) ? Une entreprise où le poids du capital public (sous ses différentes formes) pèserait en faveur de cette nouvelle politique, et où la gouvernance supposerait de rendre des comptes à une instance nouvelle (à créer) représentant la volonté d'intérêt public qui aurait le pouvoir décisionnel de peser sur son orientation ?

Le cours des luttes sociales, démocratiques, voire politiques, essentiellement défensives face aux politiques suivies dans les entreprises de la filière, sont, bien sûr, pleinement justifiées et, parfois, peuvent marquer des points. Citons, par exemple :

- 2009 : la mobilisation contre le démantèlement du site de Hispano-Suiza en Seine-et-Marne, conduisant à l'annulation des aides publiques régionales et départementales, avec les entreprises du bassin d'emploi ;

- 2007 : la mobilisation pour les salaires sur le site Snecma de Seine-et-Marne conduisant à des réévaluations salariales substantielles chez les ouvriers ;
- 2010 : la mobilisation pour l'embauche des précaires sur le site Snecma de Châtellerault qui se poursuit encore aujourd'hui ;
- 2008 : la mobilisation des salariés du site Airbus de Meaulte (Oise) contre l'externalisation du site.

La ré-oxygénation de la filière littéralement au bord de l'asphyxie pour cause de priorité accordée à la rentabilité financière et boursière rend impératif un changement de politique.

L'outil que peut constituer un Pacte d'unité populaire, avancé par le PCF, pour la mobilisation d'un Projet Partage de rupture et d'émancipation démocratique de la logique capitaliste actuelle peut être l'occasion à saisir.

Dans ce cadre, l'idée d'une conférence de l'Aéronautique réunissant autour de la table les organisations cherchant à définir les contours de cette nouvelle politique, des militants communistes, du Front de gauche, aux syndicalistes, en passant par tous ceux qui sont intéressés par une telle démarche, quels que soient le type et le niveau d'implication dans les combats et mobilisations menés ou existants, serait de nature à aider fortement, dans l'immédiat, le Front de gauche lui-même, et l'ensemble de la gauche *in fine*. ■

(1) Introduction au débat organisé par les Sections d'Entreprise SNECMA de Corbeil et Villaroche du PCF à la fête de l'Humanité.

(2) Le lecteur est, à ce sujet, invité à se rapporter au très intéressant document audiovisuel présenté à l'Agora de l'Humanité, lors de la fête, sur la Compagnie Ryan Air, parfaitement démonstrative sur le fait qu'une telle Compagnie n'assure son équilibre financier que grâce aux subsides publics notamment régionaux ou en recourant aux paradis fiscaux.

