

**NOUVEAUX
ENJEUX
DE L'INDUSTRIE :
AÉRONAUTIQUE
ÉNERGIE**



Pour répondre à des besoins grandissants : L'heure des choix

La filière aéronautique et spatiale connaît une situation paradoxale: jamais les potentialités de développement n'ont été aussi grandes, aidées en cela par une production de masse qui s'élargit à des pays, des peuples nouveaux. À l'issue du salon de Farnborough de 2010, le secteur professionnel parlait d'« euphorie ». Le salon du Bourget le confirme. Or, dans le même temps, les effectifs en France s'effritent, EADS se vantait tout récemment d'être en avance sur ses objectifs de diminution d'emplois en France. Nous sommes au cœur de la logique de *dumping social* mondialisé.

Organisée à Paris par le Collectif National Aéronautique & du Spatial du PCF, le 18 juin, la Conférence Nationale des salariés communistes travaillant dans la filière a permis de faire le point sur les problématiques de notre industrie, d'échanger les expériences militantes, de contribuer au mûrissement des conditions nécessaires à un changement politique dans notre pays, de voir comment y intégrer les propositions que le PCF formule pour sortir de la crise, de donner une nouvelle impulsion au développement de l'activité politique et au renforcement de nos organisations dans les entreprises.

L'industrie aérospatiale française qui compte 160 000 salariés constitue une filière stratégique avec de très fortes concentrations de salariés travaillant au sein de grands groupes, avec Dassault Aviation, EADS, Thalès, Safran et dans le secteur de recherche CNES, ONERA. Or, toute la filière est soumise à une logique de profit, l'outil industriel, les effectifs, les moyens de la recherche, quitte à faire prendre des risques inconsidérés dans la réalisation de programmes à fort enjeu tels que l'A380, la motorisation de l'A 400M, ou aujourd'hui avec le retard du lancement de l'A350.

Face à la mondialisation, dont la forme et le contenu sont présentés comme inéluctables mais qui répondent essentiellement aux exigences des marchés financiers, la journée du 18 juin a ouvert des pistes, dans la filière, redéfinissant le rôle joué par les institutions financières (BCE, FMI, BEI...) et redonnant au co-développement ses véritables lettres de noblesse, en mettant la monnaie, les politiques de change, l'utilisation de l'argent au cœur d'une politique basée sur la satisfaction des besoins.

Cette journée a donc permis des avancées significatives sur ces questions, mais aussi sur un certain nombre d'outils d'analyse et de propositions telles que :

- La SEF (Sécurité d'Emploi ou de Formation), à l'opposé des propositions d'accompagnement que mènent les Directions d'Entreprise, *via* les GPEC (Gestion Prévisionnelle d'Emploi et Compétence) ou certaines forces syndicales et politiques.

Les droits nouveaux des salariés sur les choix stratégiques (droit de veto, obligation faite aux entreprises d'examiner des contre-projets...) sont partie intégrante de la SEF ;

- Le Fonds social et solidaire de développement européen), proposition reprise par le PGE (Parti de la Gauche Européenne), destiné à permettre une relance de l'économie européenne basée sur la satisfaction des besoins sociaux et le développement des Services publics.

Concernant le spatial, sa mise sous tutelle de la rentabilité financière y est particulièrement insupportable. 2011 connaît deux événements importants dont l'impact doit être mesuré sur l'ensemble de l'activité spatiale européenne: la baisse du nombre de lancements du lanceur Ariane et le lancement, pour la première fois, de Soyouz à partir de la base de Kourou. Il conviendra d'analyser si, au-delà de l'argument avancé portant sur un retard des satellites, il existe ou non une corrélation entre ces événements.

Les insuffisances du Front de Gauche quant à l'ancrage actuel dans le monde du travail ont été analysées. Sans un PCF moteur dans ses expressions et initiatives, y compris de rassemblement, et autonome dans le développement de la visée qui est la nôtre, dans sa visibilité, pas de Front de Gauche crédible.

Les acquis du PCF sur le terrain de nos entreprises aéronautiques et spatiales constituent donc un levier possible dans la bataille de 2012.

À l'issue de cette journée, des décisions importantes ont été prises parmi lesquelles: présence à la Fête de l'Humanité, pétition du PGE, nouveaux dossiers à traiter (Thalès-Safran, pièces composites SNECMA, spatial...), organisation et renforcement du PCF à l'entreprise, poursuite de la publication électronique « Vue d'avion ». La visite du Salon du Bourget par une délégation du PCF conduite par Pierre Laurent et Marie-George Buffet constitue une des premières décisions fortes.

Cette brochure ne prétend pas épuiser le bilan de cette journée du 18 juin 2011. Elle en reprend les points forts. Une autre Conférence du même type est évoquée pour dans 2 ans. ■

Ont collaboré à ce dossier :
Jean-Claude Pradeau, Alain Janvier,
Yves Dimicoli, Alain Morin,
Yann Le Pollotec, Nicolas Marchand

L'industrie aéronautique, dollar et mondialisation, quelle alternative : le cas d'Airbus et de Boeing

Avec la mondialisation et la financiarisation du capitalisme, les conditions d'études et de production dans l'industrie aéronautique se sont profondément modifiées depuis les années 1970. Cette industrie est aujourd'hui au cœur des défis des révolutions informationnelle, écologique et monétaire.

L'industrie aéronautique est soumise à des contraintes spécifiques

L'avion est un produit dont le cycle de vie est particulièrement long, de l'ordre de 25 à 30 ans. Ce produit nécessite des avances énormes et de plus en plus élevées en recherche, études et développements.

En moyenne, près de 15% du chiffre d'affaires contre 2,5 à 3% pour l'industrie.

L'envolée des « coûts informationnels » est telle qu'elle oblige à des partages par des regroupements, alliances, partenariats. Mais ce besoin de partage est détourné pour dominer plutôt que coopérer avec les pratiques financières de fusions et acquisitions.

Selon PWC¹, celles-ci n'ont cessé de croître dans l'aéronautique mondiale jusqu'à l'explosion de la crise financière en 2008 :

- 41,6 milliards de dollars en 2007, après 29,2 milliards en 2006. Et cela repart !

L'activité de l'industrie est cyclique

Elle dépend de celle du transport aérien qui varie, elle-même, en fonction de l'activité économique mondiale. Un contexte économique défavorable au transport aérien, comme en 2001 et, surtout, en 2009, se traduit directement par une baisse des commandes d'avions, et inversement quand ça redémarre. Pour autant les minima de cycles sont en progression, sur le moyen et long terme, et les besoins apparaissent considérables. D'ailleurs, les commandes sont réparties très vite à la hausse dès 2010, croissant, selon le Gifas, de plus 27%. Elles représenteraient aujourd'hui l'équivalent de quatre années de production.

Un marché mondialisé

a. Un marché mondialisé dominé par 2 groupes

Jusqu'aux années 1990, la domination de Boeing était écrasante, mais la donne a changé réellement dans les années 2000.

L'innovation joue un rôle central dans cet affrontement et concerne désormais tous les acteurs de la filière : des équipements aux fournisseurs de rang deux et trois.

Elle pousse l'inflation des dépenses de recherche-développement et le besoin de plus en plus prégnant d'en faire partager les risques, avec les fusions et acquisitions et autres dépenses de domination. Celles-ci sont financées par l'appel au marché financier et entraînent des prélèvements croissants sur les richesses ainsi produites en intérêts payés aux banques (324 milliards d'euros en 2009) et dividendes (147 milliards d'euros en 2009).

Cette rivalité exacerbée pour dominer ne vise pas à mieux répondre aux besoins de développement des populations. Au contraire pour mener la guerre, les deux grands mobilisent de gigantesques armées d'entreprises en France, en Europe, dans le monde et, avec elles, des populations entières des territoires avec l'implication des États, mais aussi, désormais, de leur entente au niveau zonal (Europe) et au niveau infra-national, avec les régions elles-mêmes (Ile-de-France, Midi-Pyrénées, Aquitaine, PACA).

b. Une recomposition industrielle

Dans les années 1970, ces secteurs fonctionnaient selon une « logique d'arsenal » pilotée par des stratégies d'État dans un contexte de croissance rapide.

La maîtrise des coûts n'était pas la question essentielle. Les grandes entreprises affiliées étaient alors sous contrôle public d'État ou/et dépendantes de financements publics massifs pour des programmes civils et



militaires dans un contexte de course aux armements. Très intégrées verticalement ces entreprises maîtrisaient des technologies dites « sensibles » couvertes par le secret.

Dans les années 1990, avec les difficultés de la croissance mondiale et l'effondrement de l'URSS d'importantes ruptures de trajectoires se sont produites :

- dérèglement des marchés ;
- privatisation et domination par la rentabilité financière ;
- affirmation de la primauté des programmes civils.

Cela est lié à une formidable poussée de l'appel, par Boeing et Airbus, aux technologies de la révolution informationnelle suscitant une recomposition de toute la chaîne des valeurs.

Au sommet de la pyramide il y a les assembleurs qui confient une part croissante de la conception, du développement et de la production des composants à des équipementiers de plus en plus spécialisés (externalisation).

Ces donneurs d'ordres exercent des pressions formidables sur leurs fournisseurs pour qu'ils investissent massivement, eux aussi, dans les technologies informationnelles pour abaisser toujours plus leurs coûts et, ainsi, pouvoir continuer à être sélectionnés.

Cela s'est fait au prix de pressions permanentes contre l'emploi, les salaires et le développement des populations, qui ont conduit à d'immenses gâchis financiers, matériels et humains. Cela a marché de pair avec le développement des délocalisations dans les pays à coûts de mains-d'œuvre plus faibles et aux promesses de débouchés importants dans les pays émergents.

c. L'enjeu du financement et de la monnaie

1. la monnaie mondiale de l'aéronautique, c'est le dollar

Cela donne un énorme avantage à Boeing. Ses recettes comme ses dépenses se font en dollars, sa propre monnaie nationale, à la différence d'Airbus qui a ses recettes en dollars, mais paie ses salariés en monnaies nationales européennes et, depuis 2000, en euro.

L'euro a été lancé, notamment, pour faciliter les opérations d'entreprises comme Airbus à l'échelle de toute l'Europe, jusqu'alors compartimentée par les monnaies nationales et leurs taux de change. Surtout, l'euro a été lancé pour rivaliser avec les États-Unis dans l'attraction de capitaux mondiaux dont est de plus en plus gourmand Airbus.

Mais l'euro fort et la tendance du dollar à s'affaiblir entraînent un déséquilibre de compétitivité contre Airbus.

Ce qui fait dire au patron d'EADS, non pas qu'il faut mettre en cause le statut du dollar, changer l'utilisation de l'euro et l'orientation de la BCE, mais qu'il leur faut délocaliser vers les pays de la zone dollar, ou à bas coûts. Selon Louis Gallois : « *le seul moyen de préparer l'entreprise à un dollar que plus personne ne maîtrise, c'est de s'installer malheureusement en zone dollar* » (28 janvier 2010).

2. L'accès aux financements

Boeing bénéficie de programmes de recherche-développement militaire extrêmement importants. Ces transferts de technologie gratuits du militaire sont en partie financés par la capacité d'endettement colossal dont disposent les États-Unis auprès du monde entier grâce au dollar (ils s'endettent en dollars auprès du monde entier et pour rembourser ils peuvent émettre de nouveaux dollars).

Par contre, Airbus, dès le début, comme constructeur de matériel civil n'a pas bénéficié de programmes militaires, mais a fait appel à « des aides remboursables » de la part des États européens, parties prenantes des programmes.

Les États-Unis ont ouvert un conflit là-dessus auprès de l'OMC après avoir dénoncé unilatéralement un protocole d'accord de 1992.

Cela a poussé Airbus, sous l'aiguillon de la Commission européenne et du rationnement imposé par le pacte de stabilité et la Banque centrale européenne, à la diminution de la part des avances remboursables dans les coûts engagés.

Mais cela accentue, alors, le besoin pour lui de recourir aux marchés financiers, alors même que, en Europe, la crise des dettes publiques, résultant précisément de la

façon dont est utilisé l'euro a conduit à un rationnement du financement public et du crédit bancaire.

Cela pourrait être débloqué si la Banque centrale européenne créait de la monnaie pour financer un grand essor des dépenses de recherche, formation, services publics. Cela nécessiterait, en outre, que les banques, dans chaque pays, pilotées par des pôles publics financiers, décident de soutenir l'essor d'un nouveau crédit pour les investissements matériels et de recherche des entreprises, avec un taux d'intérêt d'autant plus abaissé (jusqu'à devenir nul, voire négatif) que ces investissements programmeraient plus d'emplois et de formations bien rémunérées.

Mais aujourd'hui la Banque centrale européenne demeure arc-boutée sur la lutte contre l'inflation par l'abaissement des coûts salariaux et le rationnement de la dépense publique pour garantir aux capitaux internationaux une rentabilité très élevée afin de les attirer. C'est dire l'impasse de cette façon d'utiliser l'euro et la Banque centrale européenne!

d. Le défi de l'arrivée d'acteurs émergents

Les pays émergents refusent de n'être qu'un débouché pour les avionneurs et même, pour la Chine, d'être enfermés dans un rôle d'atelier de l'Occident pour des composants.

Ils veulent bien nous acheter des avions, mais ils demandent, de plus en plus, des « compensations industrielles » obligeant à réaliser une partie de la production sur place pour bénéficier de l'activité générée et s'approprié une partie de la technologie mise en œuvre.

La Chine est désormais aux avant-postes de ce mouvement qui va tendre à mettre en cause cette double domination du monde par Boeing et Airbus. Elle veut, à bon droit, rattraper l'Occident au plan technologique alors qu'elle dispose d'un vivier d'ingénieurs à faible coût salarial. L'avion chinois Arj21, au programme duquel participe Safran (hors moteur), a fait son premier vol, fin novembre 2008. C'est le premier avion commercial chinois et sa cible est le marché intérieur chinois. Mais le feu vert a été donné, en 2007, au développement d'un avion de grande taille tourné vers l'international, le C919 motorisé par le constructeur CFMI (donc le motoriste SNECMA du groupe Safran). Ce sont là des événements considérables qui peuvent annoncer le pire ou le meilleur.

Or, du social au monétaire, Européens, mais aussi Chinois, Russes et Latino-Américains aussi, ont besoin de contrer la domination américaine et de mettre en cause les privilèges exorbitants du dollar. Cela passe par la recherche de constructions zonales convergeant vers une nouvelle construction mondiale qui soit enfin celle de toute l'humanité et pas seulement celle des milliardaires (américains ou autres) avec, au cœur, une monnaie commune mondiale pour un co-développement. Une transformation radicale du FMI et de toute les organisations internationales seraient au cœur de cette construction nouvelle.

e. Face au cancer financier, l'enjeu décisif du développement des capacités humaines

Il s'agit que, du local au national, de l'Europe jusqu'au monde, cette industrie crée et contribue à créer toujours

plus de valeur ajoutée disponible pour développer ses salariés. Mais, au-delà, les populations et protéger leur niche écologique, la terre, au lieu de gâcher les ressources dans les placements financiers et les dépenses de domination.

La question de la sécurisation de l'emploi, la formation, des salaires et des retraites est nodale. Elle seule permet que l'industrie paye les impôts et les cotisations nécessaires à l'essor des services publics et de la protection sociale.

C'est dire l'enjeu des luttes et de la conquête de pouvoirs nouveaux des salariés et des citoyens.

L'industrie aéronautique spatiale française présentait en 2006 un taux de valeur ajoutée (VA/CA hors taxes) de 37 %, supérieur à celui du secteur des biens d'équipement (30 à 32 %) et beaucoup plus important que celui de l'automobile (16 %) qui a déjà énormément délocalisé.

Cela est à mettre au compte des luttes, et aussi au compte du fait qu'avec Airbus, par exemple, il y a une structuration européenne et donc des investissements communs. Même si la privatisation, dans le même temps, en introduisant une logique dominante de profit, a entravé gravement les bénéfices qu'elle pouvait en escompter.

Mais le gros des risques de délocalisation est devant nous.

Or, au contraire de la thèse démagogique et illusoire de la « démondialisation », qui prétend rassurer et séduire des couches populaires naufragées lorgnant vers Le Pen, si on veut défendre et promouvoir la valeur ajoutée pour le peuple français, il faut aussi le vouloir pour les peuples européens, mais aussi pour les peuples du monde entier.

Cela signifie qu'au lieu de prêcher le retour au protectionnisme, il faut changer de logique, c'est-à-dire imposer :

- des incitations et des pénalisations des entreprises par le crédit et la fiscalité contre les délocalisations et le *dumping* social ;
- des droits et des pouvoirs effectifs d'intervention des salariés et des populations sur les choix des entreprises pour sécuriser l'emploi, la formation, les salaires, pour développer l'industrie, la production, les services, la recherche-développement, dans les sites existants, en s'opposant à la visée actuelle limitant les grands donneurs d'ordre à de simples sociétés d'ingénierie ;
- des coopérations beaucoup plus intenses mutuellement avantageuses, intégrant des objectifs de progrès social, y compris salarial pour les pays à bas coûts, visant une harmonisation par le haut des normes sociales et environnementales ;
- la recherche systématique d'alliance avec les pays émergents et les pays développés face aux États-Unis et pour changer les règles monétaires et commerciales internationales afin de promouvoir nos modèles sociaux respectifs. ■

(1) PricewaterhouseCoopers, cabinet d'expertise aéronautique.

Sécuriser l'emploi et la formation dans l'aéronautique

Les communistes de l'aéronautique avaient lancé en 2003 l'idée d'un même statut social pour toute la branche concernant : salaires, grilles de qualification, garanties collectives, droits et pouvoirs, etc. Un statut permettant de lutter contre le recours sauvage à la sous-traitance et aux externalisations, qui interdirait les licenciements et garantirait la mobilité choisie d'une entreprise à une autre, et qui s'appliquerait dans toutes les entreprises et dans toutes les régions. Plus que jamais cette proposition reste d'actualité.

Cette ambitieuse proposition s'inscrit dans la perspective d'un changement de société et de civilisation. Elle s'oppose à la « flexibilité » que le « pacte euro plus », initié par N. Sarkozy et A. Merkel, approuvé par tous les États de l'Union européenne en juin dernier, met en avant pour relever la compétitivité par la baisse des coûts salariaux des entreprises. Cela vise, au nom de la mobilité, à généraliser la flexibilité en s'attaquant à toutes les garanties du contrat de travail.

Cette Sécurisation de l'emploi et de formation va aussi plus loin que la proposition timorée du parti socialiste qui prétend instaurer une sécurité sociale professionnelle en créant « un compte de temps formation permettant de reprendre ses études, de s'occuper de sa famille et de choisir les modalités de son départ en retraite ». Or, compte tenu des réformes allongeant les années de cotisations que le PS a approuvées, ce compte épargne temps poussera les salariés à multiplier les heures supplémentaires, freiner les périodes de congé pour tenter de partir à la retraite avant de mourir au travail.

Développer les capacités humaines

L'emploi a été considéré comme un moyen d'ajustement privilégié dans l'aéronautique mondiale pour gérer les fluctuations de l'activité, souvent à travers un transfert de variations de charge tout au long de la chaîne de sous-traitance.

L'exemple le plus caricatural en ce domaine c'est Boeing dont la politique « Hire and fire » (embauches et licenciements) a conduit à supprimer 30 000 emplois d'un coup juste après les attentats du 11 septembre 2001.

Mais Airbus est sur la même ligne avec son plan « Power 8 » visant à la suppression de 10 000 emplois, le chômage partiel et les départs dits volontaires, sans parler des ajustements d'autant plus brutaux imposés aux PME de la sous-traitance pendant la crise 2009, que l'État et les régions, *via* « Aerofund » ont été censés les aider pour absorber le choc.

Mais cette politique engendre des risques énormes pour les bassins d'emplois concernés, et pour les entreprises

en cause avec des pertes de compétences qui entraînent systématiquement des pénuries d'emplois et de qualification quand l'activité redémarre, dans le même temps où les dépenses de formation dans l'ensemble de la filière demeurent dramatiquement insuffisantes!

Et cela est criant dans les PME et les entreprises de taille intermédiaire, lesquelles ont à faire face non seulement aux injonctions des grands donneurs d'ordres mais aussi à la sélectivité du crédit bancaire.

L'enjeu de la formation

La révolution informationnelle, les nouvelles technologies (informatique, électronique, matériaux nouveaux), ont poussé les exigences de coopération, de partage de l'information liées aux évolutions des produits.

L'élargissement des métiers et des branches travaillant pour l'aéronautique, et l'élargissement territorial au-delà des quatre ou cinq régions qui ont longtemps monopolisé l'implantation des activités aéronautiques (Île-de-France, Aquitaine, Midi-Pyrénées, PACA, Pays-de-Loire), posent la question des formations initiales à développer aussi dans ces nouvelles régions.

Pour cela il faut aller vers une cartographie territoriale confortant les capacités de formation et d'apprentissage et le besoin des entreprises des sous-traitants.

Dans ce cadre le PCF propose d'ouvrir des sections d'IUT aéronautique financées par une cotisation des entreprises.

Concernant la formation continue, le PCF propose :

- De développer la formation longue en alternance avec un développement du tutorat, permettant de conserver des actifs que les entreprises ont tendance à pousser vers la sortie. Il s'agit de garder de la main-d'œuvre expérimentée dans la perspective de la reprise des activités.

- La formation continue en direction de salariés en reconversion, pour une intégration d'actifs autres que les jeunes, permettrait de redresser une pyramide des âges caractérisés par une faiblesse relative des 40-50.

– La formation continue favorisant une ascension professionnelle permettant aux ouvriers de passer techniciens, et les techniciens ingénieurs.

Conclusion

Le modèle économique actuel, au nom de la rentabilité financière, déresponsabilise totalement les groupes au plan social. Ils sont encouragés en cela par des exonérations de cotisations sociales, les cadeaux fiscaux, le recul des droits des salariés, le rejet de charges et de risques insupportables sur les PME, sur les bassins d'emploi, le crédit facile pour les opérations financières, les placements, la spéculation.

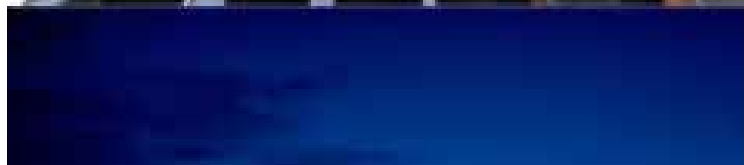
Il faut utiliser autrement les technologies informationnelles d'abord pour réduire à nouveau massivement le temps de travail, embaucher et former en cessant de gâcher des capitaux.

Il faudrait une explosion des dépenses de formation dans toute la filière en lien avec l'essor nécessaire de recherche-développement.

Toute aide, tout crédit pour les investissements ne devraient être accordés qu'assortis d'objectifs chiffrés et contrôlés d'emplois et de formation correctement rémunérés. Et il faudrait notamment que des quotas d'embauche de jeunes soient imposés.

Cela suppose d'urgence un nouveau statut des salariés dans la filière, mais aussi du statut des groupes qui la pilotent avec la nécessité absolue d'une appropriation publique et sociale d'un nouveau type avec, au cœur, de nouveaux critères de gestion d'efficacité sociale.

Cette appropriation ferait d'ailleurs écho en France et en Europe à la nécessité de promouvoir dans le monde entier ce « Bien Commun » que devraient être les transports aériens. C'est une visée effective de dépassement du capitalisme qu'il paraît désormais nécessaire de porter avec des propositions branchées sur ce que cherchent à obtenir les luttes immédiates. Et cela est bien en résonance avec ce qui monte en France et en Europe avec les luttes contre l'austérité et l'autisme de la Banque centrale européenne. Mais il est aussi en résonance avec ce puissant appel pour « le pain et la liberté » du monde arabe qui place l'Europe face à d'énormes responsabilités avec l'enjeu d'une tout autre construction euro-méditerranéenne. Au-delà c'est en résonance avec la recherche fébrile de milliards d'êtres humains en Asie, en Amérique latine, d'une voie de développement émancipée de l'autoritarisme étatique, de la domination des marchés et de l'hégémonie des États-Unis. À l'heure où les grandes puissances capitalistes cherchent à relancer une course aux armements au nom de la lutte contre le terrorisme et à l'appui d'un nouvel impérialisme, on voit l'enjeu pour que s'affirme donc plus le primat des programmes civils pour une nouvelle culture de paix. L'industrie aéronautique et, au-delà, toute la chaîne du transport aérien, est au cœur de la recherche d'un outil de développement pacifique, non aligné de la planète vers une autre civilisation. D'où l'importance d'une relance de l'activité du PCF dans cette industrie pour son apport original et autonome à un rassemblement transformateur du local au mondial. ■



Pour le développement durable : une industrie aéronautique et spatiale créatrice d'emplois et de progrès social

Le 22 juin dernier, une délégation du PCF (1), conduite par Pierre Laurent, a visité le Salon de l'aéronautique du Bourget. Elle a rencontré des représentants des entreprises exposant leurs réalisations et s'est informée sur la situation de cette filière stratégique de l'industrie française. Le secrétaire national du PCF y a présenté les propositions de son parti sur l'aéronautique et le spatial.

Dans un monde en crise rongé par le cancer des marchés financiers et face à des défis sociaux, technologiques, énergétiques et écologiques auxquels est confrontée l'humanité, notre pays a plus que jamais besoin d'une industrie aéronautique et spatiale créatrice d'emplois et moteur de progrès social [...] La force de cette industrie repose sur ses salariés, leurs compétences et leurs savoir-faire. Tout doit être fait pour les préserver et les développer. Le transport aérien mondial continue à croître en moyenne de 4 à 5 % 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 de 4 à 8 années de travail.

D'importantes contradictions

[...] 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 restructuration tels *Vision 2020*, *Power 8* et *Zéphyr* sont des facteurs lourds de fragilisation de la filière aérospatiale française et européenne.

Le manque de reconnaissance, l'instabilité de l'emploi, les restructurations permanentes, les environnements de travail impersonnels 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.

Les raisons sont à trouver dans le fait que les directions d'entreprise ont de plus en plus le regard focalisé sur les cours de Bourse plutôt que sur les écrans de CFAO des bureaux d'études ou les lignes d'assemblage.

Remettre la gestion à l'endroit

C'est pourquoi l'emploi stable, la formation et la réévaluation 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. En période de crise, la variable d'ajustement doit être la rémunération du capital privé et non la recherche et le développement, l'emploi, la formation et les salaires.

Dans les 10 ans qui viennent, 40% des salariés parmi les plus qualifiés de l'industrie aéronautique et spatiale vont partir en retraite. L'heure n'est pas à supprimer des emplois, mais à mettre en œuvre un plan de formation massif des lycées aux universités en passant par les BTS, les IUT et les écoles d'ingénieur afin de poursuivre le développement du savoir-faire aéronautique et spatial que nous avons en France. Consolider ce savoir-faire implique de combattre la précarité et d'instaurer un système de sécurité d'emploi et de formation pour tous les salariés de la branche assurant l'éradication du chômage.

Comment relever le défi

a. L'intervention publique

[...] 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 majeurs en réponse aux besoins humains. La question de la propriété publique et du contrôle public des groupes SAFRAN, THALES, DASSAULT, EADS et des grands équipementiers est plus que jamais posée, et ce



sous de nouvelles formes plus efficaces, plus sociales et plus démocratiques que les anciennes nationalisations.

Le « pacte des actionnaires » d'EADS qui prive l'État de ses moyens d'actions et interventions doit être abrogé. Le PCF propose de faire du groupe EADS le premier groupe public européen...

b. De nouveaux droits démocratiques

La prédominance du capital public ne suffit pas. Il faut donner aux salariés de véritables pouvoirs d'intervention et de décision sur les choix stratégiques des entreprises. 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 entre les salariés de la filiale.

c. Une organisation de la filière partant des besoins

Le Parti communiste français s'oppose à la vente d'Aéroliia et Sogerma par EADS. Il considère que ces deux filiales devraient devenir les acteurs majeurs d'un pôle français public d'aérostructure. Il est défavorable aux reconstitutions capitalistiques qui se préparent entre THALES et SAFRAN et leur préfère des solutions de type GIE, plus économes en coûts du capital.

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 et leur imposent des délocalisations – et l'enclume de la crise du crédit bancaire. [...]

Les donneurs d'ordres doivent assurer des prix rémunérateurs et se porter garants devant les banques des emprunts contractés par leurs sous-traitants pour satisfaire leurs commandes. La création de fonds régionaux pour l'emploi et la formation adossée à un crédit sélectif doit permettre à l'ensemble du tissu industriel des investissements créateurs d'emplois. Les Conseils régionaux ont en la matière une responsabilité déterminante.

d. Aborder autrement les questions de financement

Le Parti communiste français souligne le rôle dévastateur de la politique de « l'euro fort » qui, couplé au *dumping* monétaire pratiqué par les États-Unis, est aggravé par les choix économiques de la BCE. La Zone euro a besoin d'une politique monétaire qui soit en cohérence avec l'objectif d'un développement industriel créateur d'emplois et de co-développement; ce qui suppose une réorientation radicale des missions de la BCE et le changement de sa gouvernance.

Notre pays et l'Union européenne, pour s'affranchir de la dictature du dollar et de la spéculation sur les taux de change, doivent œuvrer pour aller vers une monnaie mondiale commune à l'abri des marchés financiers.

Le PCF préconise d'agir énergiquement auprès de la Commission européenne pour que celle-ci défende le système des avances remboursables devant l'OMC et 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 équivalant à celui des États-Unis. La commission devrait de même favoriser des sources de financement à très faible taux auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) comportant des objectifs de développement de l'emploi et de formation et le renforcement du contrôle de leur utilisation.

e. Une nouvelle politique pour les programmes stratégiques et les armements aéroportés

Les programmes A400-M, Ariane 6 et Galileo doivent être poursuivis et réalisés jusqu'à leur terme. Ces programmes constituent un enjeu majeur de **souveraineté technologique**. [...]

Le PCF réaffirme son opposition fondamentale à la réintégration de la France dans l'OTAN en soulignant que celle-ci a de fait de très graves conséquences sur la paix dans le monde comme on le voit aujourd'hui.

f. La coopération et le développement partagés

Les enjeux du co-développement 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.

Le marché et la concurrence ne sont pas les bons outils pour traiter cette question. Pire, ils constituent des éléments d'aggravation de la crise écologique. Seule la coopération, la mutualisation au niveau européen et mondial permettront à l'industrie aéronautique de devenir un acteur majeur du développement durable et de la résolution de la crise écologique. Le Parti communiste français marque son accord avec l'agenda de l'ACARE¹ qui fixe des objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre, de nuisances sonores et d'émission d'oxyde d'azote, à condition de l'entendre non comme de simples objectifs de Recherche technologique, mais bien comme une échéance pour l'application sur les flottes opérationnelles. [...]

Une autre politique aux niveaux national, européen et mondial

Le Parti communiste français soutient l'exigence de conserver l'industrie de l'aéronautique et du spatial parmi les secteurs clés sous contrôle public structurant une économie dynamique créatrice d'emplois en lien avec l'aménagement de nos territoires. Promouvoir et développer en France cette filière industrielle, à l'abri des marchés financiers et de la rentabilité boursière, c'est prendre parti pour l'intérêt général, en France et dans le monde. Le Parti communiste français fera tout pour que le soutien, en France, à cette filière soit à la hauteur de l'excellence professionnelle de ses salariés et des enjeux de civilisation actuels. ■

(1) La délégation du PCF : Pierre LAURENT, Marie George BUFFET, Gisèle CAILLOUX, Alain JANVIER, Yann LE POLLOTEC, Jean-Claude PRADEAU, Cyril MONSE, Daniel LEBRIS, René AMAND, Michel STURARO.

(2) Advisory Council for Aeronautics Research in Europe.