

# Quel avenir pour la SNECMA ?

## Collectif Sncma du PCF

**L**a SNECMA est, aujourd'hui, un puissant groupe industriel constitué autour des activités de propulsion aéronautiques et spatiales, et d'équipements et dont l'enjeu est mondial.

### La stratégie des dirigeants SNECMA

La SNECMA est, comme l'ensemble des grands groupes aéronautiques et spatiaux, riche, très riche, extrêmement prospère, et attise les convoitises de manière considérable.

Depuis maintenant 3 ans, l'Etat-major de la SNECMA est engagé dans une politique visant à accroître la rentabilité financière jusqu'à atteindre un niveau acceptable par les marchés financiers et des investisseurs ou groupes industriels et financiers privés susceptibles d'entrée dans le capital du groupe. Cette orientation s'effectue sur la base :

- de croissance externe,
- de compression salariale et de tentative de remise en cause du statut social,
- d'externalisation en direction de bassin d'emploi à bas coût de main d'œuvre, tant en France qu'au niveau mondial (par exemple, Brésil, Europe de l'Est, Russie, Maroc, ...),
- la constitution par la SNECMA de Sociétés externes et au statut précairisé ou dévalorisé à des fins exclusifs d'externalisation est en usage.

Le PDG du groupe, J.P. Béchat, par ailleurs président du GIFAS, qui s'était distingué en 1997 par ses déclarations affirmant que « l'application des 35 heures, il était contre », tout comme l'Etat-major ne s'en cachent pas : l'objectif est une privatisation aussi rapide que possible (cf. revue Air et Cosmos, Tribune du 20/12/2000).

Cette politique ne se mène pas sans de graves dégradations de travail, de salaires et d'emplois. A titre d'exemple :

- la Société SNECMA Moteurs est déclaré par sa Direction Générale en



sur-effectif, alors que le besoin de personnel supplémentaire est criant dans tous les secteurs d'activité. Elle a mis en place une RTT avec modération salariale et baisse d'effectif de 200 salariés, dans un contexte d'activité extrêmement élevé et en l'absence à ce jour d'indice sur le moindre retour de conjoncture dans l'activité aéronautique et spatiale ;

- l'externalisation massive d'activité touche les noyaux dits « durs » d'activité (conception, maîtrise technologique) déstabilisant le groupe dans son ensemble ;

- des secteurs d'activité jugés non rentables et où des investissements d'étude, de conception et d'expérimentation ont été lancés, sont abandonnés, avec dans le même temps un soutien appuyé aux solutions concurrentes (moteur régional).

### Les enjeux de la guerre économique actuelle

La SNECMA est au confluent d'enjeux considérables. En effet, d'une part, la maturité atteinte par la pro-

pulsion aéronautique et spatiale fait espérer des profits énormes. D'autre part, la guerre économique autour de ces activités s'aigüise en prenant des aspects spécifiques :

- pour les moteurs d'aviation civile, les quatre motoristes mondiaux mènent une concurrence acharnée pour instaurer une domination à leur profit, et visent une rentabilité financière maximale, en s'appuyant notamment sur la déréglementation de l'espace aérien, et en visant la constitution de Société supranationales Européennes ou au-delà, sans contrôle démocratique ;

- sur le plan des moteurs de lanceurs spatiaux, c'est à qui contrôlera la maîtrise technologique ainsi que l'ensemble du processus industriel. Là aussi, la recherche de rentabilité maximale est visée tout comme la constitution de Société supranationale, là encore sans contrôle démocratique ;

- sur le plan des moteurs militaires, mêmes objectifs : recherche de rentabilité maximale et dessaisissement de

la maîtrise démocratique ou nationale, particulièrement en France.

Tout ceci constitue autant de pressions ultra-libérales ou social libérales qui s'exercent en France, en Europe et dans le monde, pour obtenir que le groupe SNECMA redéfinisse ses objectifs, son contour et son statut.

L'objectif visé par le PDG Béchat, avec l'appui du Gouvernement (cf. déclarations de L. Fabius, A. Richard), est la constitution d'une solution de type EADS, à partir de la SNECMA, et des sociétés Fiat, MTU, Volvo, et au-delà, sous la coupe dominante des intérêts et de la logique privée. La firme américaine General Electric marque également son intérêt. La mise en bourse du Groupe SNECMA couronnerait le tout. Tout laisse à penser que les annonces allant dans ce sens devraient s'effectuer dans le cadre du prochain Salon du Bourget (juin 2001).

### Quelques opérations significatives, récentes et graves

Les opérations récentes ou en préparation dans le groupe SNECMA sont significatives de cette stratégie :

- **le projet Heracles** : En regroupant dans une même Société, la partie propulsion solide de SNECMA et de la SNPE (Société Nationale des Poudres et Explosifs), le projet vise à un démantèlement de la propulsion spatiale à la SNECMA et de la SNPE. Le risque est gros de voir l'ensemble de cette activité passer sous la coupe, soit de la firme Fiat Avio, soit d'un consortium privé sous-branche de EADS, soit de regroupement transatlantique. Un secteur stratégique échapperait ainsi à tout contrôle public ;

- **la mise en concurrence pour la motorisation d'Ariane 5** : on apprend que EADS est prêt à poser en concurrence de SNECMA une solution proposée par sa branche Allemande basée sur la récupération d'une technologie Russe. Le projet de moteur VINCI, actuellement à l'étude à la SNECMA, pour lequel Bruxelles s'était opposé à une coopération entre SNECMA et la firme américaine Pratt & Whitney pourrait être, dans cette optique, abandonnée ;

- **la stratégie Labinal** : l'objectif visé par l'Etat-major SNECMA est de délocaliser toute l'activité de harnais et câblage moteur jusque là réalisée dans l'hexagone, vers le Mexique. Le

### Groupe SNECMA : quelques repères

Entre autres activités :

- les moteurs d'avions civils de plus de 100 places, les fameux CFM 56, réalisés en coopération avec le mastodonte Américain General Electric (plus précisément GE Aircraft Corporation), et qui équipent la flotte Airbus et Boeing ;
- les moteurs spatiaux de la fusée Ariane (4 puis 5 aujourd'hui) ;
- les trains d'atterrissage (A340, ...) et les systèmes de freinage (Airbus, Boeing...) ;
- les inverseurs de poussée (AIRBUS, Boeing...), les transmissions de puissance,
- les moteurs militaires (M88 sur Rafale, M53 sur Mirage 2000, ...) ;
- les systèmes de propulsion de missile (M51, ...).

La SNECMA est, depuis le 1/1/2000 constituée de la manière suivante :

- une holding constituée de 200 personnes environ (SNECMA S.A.) ;
- une filiale SNECMA Moteurs regroupant l'ensemble des activités (conception, vente, après-vente, production, réparation) des moteurs d'avion et de fusée (ou lanceurs), et qui représente environ 50 % de l'activité du groupe aujourd'hui ;
- des filiales spécialisées par type d'activité (moteur d'hélicoptère pour Turbomeca, équipements de câblage et connexes pour Labinal, Hurel-Hispano pour les inverseurs, ...) ;
- des prises de participations minoritaires à travers le monde (sociétés de réparation, société brésilienne Embraer, ...).

Le groupe SNECMA, c'est aujourd'hui, un chiffre d'affaire de 31,9 milliards de F (99), en comparaison avec Aérospatiale/Matra (99) : 85 milliards de F, Dassault Aviation (99) : 19 MDF, chiffre d'affaire du GIFAS (patronat aéronautique) : 162 MDF.

Le résultat net du groupe :

- 1997 : 0,7 MDF,
- 1998 : 1,6 MDF,
- 1999 : 1,7 MDF,

La rentabilité financière (résultat d'exploitation /chiffre d'affaire %) :

- 1994 : 0,1 %
- 1996 : 2,4 %
- 198 : 7,6 %
- 199 : 10 %
- 2000 : 12,3 %
- 2001 (prévision) : 12,5 %

Les effectifs du groupe s'élèvent à 24 000 salariés, non compris les sociétés Labinal et Hurel-Dubois.

rachat du groupe Labinal par la SNECMA, suivi de la rétrocession de la partie automobile (Société Syléa) au groupe Valéo a, aujourd'hui, des conséquences immédiatement palpables : menace de fermeture de deux sites avec plans sociaux (Cahors, Caen) ;

- **système de régulation et de commande de moteur** : l'objectif affiché est la mise en filiale de cette activité (900 salariés), prélude à d'autres combinaisons. Cette activité est connue pour atteindre un niveau de rentabilité financière jugé comme très insuffisant pour l'Etat-major SNECMA ;

- **prochain moteur militaire européen** : il vient d'être créé une Société commune entre Rolls-Royce et SNECMA destinée à définir la politique et la solution industrielle pour le moteur militaire du prochain avion

de combat européen. Le siège est à Bristoll (G.B.), siège également du motoriste Britannique Rolls-Royce qui motorise, parallèlement l'Eurofighter. Dorénavant, plus de contrôle public sur cette activité. Cette décision, toute récente, est prise dans un contexte de dénigrement du Rafale et du M88 jusqu'à un très haut niveau.

Ces éléments, ainsi que d'autres, indiquent qu'il existe une certaine volonté dans les hautes sphères dirigeantes de la SNECMA d'aller jusqu'à un démantèlement du groupe pour atteindre le niveau de rentabilité requis par les marchés financiers et de futurs actionnaires privés. Aller dans ce sens, c'est introduire dans le groupe SNECMA la logique qui prévaut chez Danone, Mark & Spencer, ou le groupe Valéo.

### Des obstacles à cette stratégie et les voies d'une alternative

Des obstacles non négligeables existent face à cette politique :

- le premier obstacle réside aujourd'hui dans la prise de conscience de l'opinion publique et du corps social que la dictature des actionnaires sur l'emploi et l'avenir social et industriel est inacceptable. Le mouvement favorable au boycott de Danone et à des mesures énergiques contre les plans sociaux et la toute puissance des actionnaires, mais aussi celui de solidarité à l'égard des salariés de Mark & Spencer, tout comme les manifestations hostiles à une visée totalement débridée et ultra-libérale de la mondialisation et de la circulation des capitaux modifient la donne. L'introduction de la logique Danone dans le Groupe SNECMA n'est pas acceptable ;

- sur un autre plan, il existe, aujourd'hui, une réalité originale, pour le monde industriel et financier, dans l'activité de la motorisation aéronautique et spatiale, à savoir tout un système de coopérations construits à partir de la SNECMA, et qui laisse encore aujourd'hui, une place importante à une logique d'intérêt mutuellement avantageux. La coopération entre General Electric et SNECMA est un exemple, malgré des limites à ne pas négliger, de coopération réussie entre une Société nationale et un groupe privé américain (la plus grande firme privée du monde). Il est là pour prouver que la coopération avec le secteur privé n'implique pas la privatisation ni la fusion de capitaux. D'autres exemples de coopérations sous une forme de type GIE (Groupement d'Intérêt Economique) existent tels que Europropulsion (SNECMA et Fiat Avio), Régulus (SNPE et Fiat Avio) ou SNECMA / MTU / Rolls-Royce pour la motorisation de A400M (futur avion de transport de troupe Européen), ou encore la coopération entre General Electric / Pratt & Whitney / SNECMA pour la motorisation de l'A380 (projet GP7000). Cette réalité tient au fait que, dans ce secteur d'activité, la recherche d'une rentabilité financière maximale et rapide se heurte à des obstacles de premier plan, si l'on considère le délai de retour sur investissement qui est facilement de 5 à 10 ans ;

- le poids d'un mouvement social, revendicatif et syndical, et politique anti-libéral qui reste dynamique chez

les salariés du groupe SNECMA et qui plonge ses racines dans une histoire sociale vivace ;

- le poids du groupe SNECMA dans le Monde aéronautique et spatial. Il existe, en effet, un tissu complexe de contradiction entre les principaux mastodontes industriels et financiers dans le secteur d'activité de la motorisation, qui cherchent, à la fois, à gagner des positions de domination, mais qui ont besoin également de coopération multiformes pour être présents sur l'ensemble des segments de marché.

Compte tenu de ce qui précède, une autre voie que la privatisation du groupe SNECMA est-elle possible ? Nous répondons oui

### Les bases pour la SNECMA d'une réponses aux besoins

L'exemple de EADS est là pour rappeler que le changement de logique dans le cadre d'une privatisation vient très rapidement. Aujourd'hui, EADS, pour des raisons de séduction à l'égard des actionnaires, prépare des suppressions de plusieurs centaines d'emplois et ferme des sites (Salbris, Bourges) plutôt que de s'appuyer sur le potentiel humain dans le groupe et la synergie issue de son histoire pour se développer dans le civil. EADS privilégie la recherche de rentabilité à court terme sur le développement du potentiel humain et du savoir-faire (voir la motorisation d'Ariane). Il renchérit la facture du programme de missiles M51, en dehors de toute considération stratégique. Il organise l'abandon du créneau que constitue le Transport Régional. Pour la SNECMA, outre ces leçons, les propositions pour l'avenir doivent s'appuyer sur les acquis, afin de les valoriser et les faire fructifier.

Il faut, par ailleurs, garder à l'esprit le rôle positif que la SNECMA a joué, de tout temps, dans une politique d'aménagement équilibré du territoire et de redéploiement d'emplois dans des secteurs géographiques en difficulté (Corbeil, L Havre, Givors, Saint-Nazaire, Le Creusot). Cette caractéristique, qui constitue un atout, n'a été rendue possible que grâce au poids que la puissance publique a su faire jouer, doublé d'une réelle volonté politique.

Le fondement du développement chez les motoristes aéronautiques et spatiaux, c'est la coopération de type GIE. Il faut prolonger les coopérations

actuelles en leur donnant de nouvelles extensions, et engager de nouvelles coopérations sur de nouveaux programmes. Ces coopérations multidirectionnelles doivent être menées dans la durée. Elles doivent permettre, par leur complémentarité, d'empêcher que la SNECMA et la France n'aliènent leur savoir-faire et d'accéder à la totalité de la maîtrise technologique y compris sur les segments qui manquent. Un effort politique doit être engagé au niveau Européen (voir mondial) pour porter l'exigence que ces structures gagnent en transparence et en démocratie avec droits nouveaux (salariés, responsables élus de bassins d'emploi...).

Il faut économiser sur les coûts de rachats et de mouvements de capitaux et investir dans les moyens matériels et humains y compris de formation. Pour toutes les coopérations, il faut instituer des Consortiums de coopération multinationaux laissant à chaque Société la libre disposition de ses moyens de production et d'étude. Le secteur de motorisation aéronautique et spatial peut être un champ d'expérimentation réussie de Sécurité Emploi Formation, prenant en compte les besoins de développement et de mutation technologique, mais aussi les aléas conjoncturel.

Pour se prémunir contre les retours de cycle, il faut également développer une certaine forme de diversification. Des projets existent, les salariés et responsables de secteurs d'activités ont des propositions (cryogénie, turbines à gaz industrielles, ...).

Aujourd'hui, les sociétés du groupe SNECMA ne souffrent pas d'une crise de sous-capitalisation. Il est, par contre, nécessaire, de mieux affecter les moyens financiers en prenant en compte les propositions des salariés. La mise en Bourse doit et peut être remise en cause.

Il faut remplacer une logique de dumping social par une logique de co-développement intégrant des objectifs globaux, allant de la définition de programme et de la finalité du produit jusqu'au statut social des salariés qui y sont impliqués.

Le système bancaire doit être sollicité pour les financements, avec des taux de financement d'autant plus faible qu'ils s'accompagnent de création d'emplois. Le principe des avances remboursables doit être maintenu. Les moyens de contrôle



par l'Etat et les représentants des salariés de l'utilisation des fonds publics doivent être renforcés.

La poursuite du CFM entre General Electric et SNECMA peut être poursuivie, au travers de son successeur. La pénétration de la SNECMA sur le marché du moteur régional doit être favorisée. Une place plus large sur le deuxième moteur de l'A380 doit être accordée à la SNECMA.

Le projet Heracles doit être suspendu et de nouvelles formes de coopération envisagées entre SNPE, SNECMA, Fiat Avio, garantissant les entités juridiques actuelles, et l'engagement sur le long terme de leur coopération. La SNECMA (Division ex-SEP) doit être reconnu comme le leader incontesté de la motorisation d'Ariane, y compris par EADS. La solution consistant à phagocytter une solution Russe dite « sur étagère » au détriment du savoir-faire accumulé à

la SEP / SNECMA, ne peut revendiquer le terme de coopération. Elle hypothèque l'avenir en se dessaisissant de la maîtrise d'un secteur stratégique. L'abandon du créneau de propulsion spatiale inférieure à 4 tonnes de charge (Ariane 4...) doit pouvoir être remis en cause.

La politique gouvernementale en faveur du Rafale et de sa motorisation M88 doit être affirmée sans faille et dans sa cohérence. Le successeur de ce double programme ne doit pas aliéner la capacité de la France à se distancer d'une politique d'armement européenne à laquelle elle pourrait ne pas adhérer. Sur la base de son Histoire et de son rayonnement mondiale, la France doit garder, dans sa panoplie, pour œuvrer dans le sens d'un désarmement équilibré, l'outil que constitue ses propres moyens de conception et de production pour son propre avion de combat. n

## ABONNEMENT

- FRANCE 1 an : 320 F 2 ans : 620 F
- TARIF ETUDIANT 1 an : 280 F 2 ans : 550 F
- ETRANGER 1 an : 480 F (frais de port par voie maritime inclus)

Nom : ..... Prénom : .....

Entreprise ou organisation : .....

Adresse : .....

Ville : .....

Code postal : .....

Tél : .....

Abonnement à partir du n°

pris

à envoyer

Règlement

espèce

chèque postal ou bancaire

sur facturation (pour un organisme)

**Economie et Politique** - 2, place du Colonel Fabien

75019 Paris - Tél : 01.40.40.13.47 - Fax : 01.40.40.13.95 - E-mail : [ecopo@club-internet.fr](mailto:ecopo@club-internet.fr)