# Snecma : poursuivre le débat, mais en partant des faits

Alain Janvier

**Le courrier de Julien Villecrose paru dans *Economie et Politique* de septembre-octobre 2001 ne peut rester sans réponse. En effet, d'une part, l'enjeu de ce groupe industriel, aujourd'hui nationalisé à plus de 95 %, ne peut laisser personne indifférent, surtout dans le contexte actuel marqué par une vague active de privatisations. D'autre part, la Snecma est au cœur de la problématique aéronautique et spatiale, touchée par le mouvement de récession apparu depuis début 2001, mais aussi par les événements du 11 septembre.**

J. Villecrose considère, c'est son droit, que l'ouverture du capital et la mise en Bourse de la Snecma sont inévitables. Il est vrai que, depuis au moins 10 ans, il est couramment entendu dans les milieux « spécialisés » que, parmi les 4 motoristes aéronautiques majeurs du monde occidental, « il y en aurait un de trop ». Mais les rapports de force n'ont pas permis à ce jour que l'un d'eux disparaisse. Au contraire, ils restent aujourd'hui en concurrence vive, sur une gamme de plus en plus étendue de produits. Surtout, là où le bât blesse, c'est que l'hypothèse sur laquelle repose toute l'argumentation de J. Villecrose, selon laquelle en 2001 toute nouvelle coopération avec la Snecma serait l'objet d'un refus, au profit de prises de capitaux, est fausse (voir tableau ci-contre. De plus, et c'est vrai, dans le concert européen, General Electric (avec qui Snecma a une coopération très importante sur la motorisation des moyens courrier) cherche à avoir une position dominante. Néanmoins, nous allons voir qu'il n'a pas les moyens de maîtriser la totalité des coopérations nouées par ses concurrents, même alliés.

Or, à l'heure actuelle, aucun groupe




... C'est face à cette orientation que les salariés mènent actuellement des actions rigoureuses.

Nouveaux accords de coopération acceptés depuis début 2001 avec le groupe Snecma

| Coopérants | Pays | Champs de coopération | Objectifs |
|---|---|---|---|
| NPO/Saturn | Russie | Conception, développement, production de moteurs | Moteur d'avion de transport régional |
| British Aerospace System | G.B. | Conception, développement, production de calculateur électronique de moteur aéronautique | Calculateur FADEC (toutes gammes) |
| Rolls-Royce, MTU, Fiat Avio, Volvo,... | Europe | Conception, développement, production de moteur | TP400, moteur d'avion de transport (militaire) |
| General Electric | USA | Prolongation de l'accord CFM | Moteur d'avion civil moyen/long courrier |
| Rolls-Royce | G.B. | Etudes amont, avant-projet, développement | Moteur militaire pour successeur des RAFA et Eurofighter |

Sans oublier la coopération sur le moteur GP7000, 2ème source de la motorisation de l'A380, où Snecma a une part certes tout à fait insuffisante (10 %) mais nullement négligeable.

industriel coopérant susnommé n'a exprimé comme condition préalable à l'engagement d'une quelconque de ces coopérations, la privatisation partielle de la Snecma ; et celle-ci n'a même pas été mise à l'ordre du jour du Conseil d'Administration du groupe SNECMA, ni d'aucune de ses filiales.

Si son PDG, J.P. Béchat, a fait, à plusieurs occasions, des déclarations dans ce sens (proche de M. Seillère, président du Medef, il s'était signalé en 1998 par ses déclarations hostiles aux 35 heures, et était représenté aux Etats-Généraux du Medef à Lyon), il s'en est surtout, officiellement, remis à la décision politique du gouvernement.

La décision est donc bien politique. Mais ne soyons pas dupes : la Commission de Bruxelles et le Parlement Européen, en applicateurs zélés du traité de Maastricht, s'efforcent à la fois de mettre en place, partout où ils le croient possible, des sociétés européennes de droit privé, et d'annihiler toute velléité de constituer des positions dominantes en Europe, à partir de groupes publics ou nationalisés.

Or, le gouvernement français reste prisonnier de ses contradictions par rapport à l'Europe, puisqu'il peine à contester la déferlante « libérale » que l'on connaît.

A partir de cela, plusieurs orientations politiques sont possibles :

1. S'opposer à ces directives de privatisation européennes, en exigeant le statu quo sur le plan capitalistique et que l'Etat dirige le Groupe, au nom de l'intérêt collectif. Ce dernier point a pour risque de ne pas répondre aux aspirations nouvelles, concernant à la fois la démocratisation et le développement de nouvelles formes de coopération.

2. Développer une stratégie allant dans le sens de la constitution d'un grand pôle européen autour de la Snecma, ce qui supposerait rachat d'entreprises par croissance externe et opérations capitalistiques croisées au niveau européen : c'est l'orientation officielle du gouvernement. Elle va dans le sens de la privatisation du groupe dans son ensemble, même si l'environnement immédiat du ministère des Transports s'en défend. En tout état de cause, elle accroît le poids du capital privé et des marchés financiers, alors même que le critère de ratio financier sur la marche du groupe est en train de devenir la règle quasi exclusive, et conduit à une forme de démantèlement qui se développe actuellement (voir propulsion spatiale). L'emploi, le statut social en pâtissent aujourd'hui, ce qui ne pourrait que s'accentuer.

3. Développer une logique de coopération multiforme au niveau européen et mondial, en respectant la structure capitalistique de chaque groupe industriel, et en renforçant dans chacune de ses composantes la démocratisation. Autrement dit, basculer sensiblement le centre de gravité décisionnel de la Snecma, de l'Etat (et du Medef) vers les salariés, les utilisateurs, usagers, clients, responsables de bassins d'emploi,... Ceci afin que sorte renforcé l'intérêt publique dans la motorisation du transport aérien, par rapport au poids du capital privé et des marchés financiers. Dans cette optique, la mutualisation des financements permettrait de créer des emplois, de développer de nouveaux projets, et d'ouvrir d'autres sites.

4. Privatiser le groupe, le plus vite possible et le plus totalement possible, dans le droit fil des directives de Balladur en 1995. C'est le point de vue de la droite.

Certes, les options 2 et 4 ne sont pas absolument identiques. Néanmoins, l'option 2 n'est pas de nature à répondre fondamentalement aux aspirations des salariés, de la population, et à terme, aux besoins du transport aérien. Elle n'ouvre aucune piste nouvelle sur la question de la démocratie, et ne s'appuie sur aucun « projet industriel ». Il faut savoir que c'est face à cette orientation que les salariés mènent actuellement des actions vigoureuses pour inverser la vapeur. Citons : la pétition de 6 000 salariés du groupe contre le processus de privatisation en cours, l'opération « entreprise morte » en Alsace, la manifestation de 1 000 salariés à Villaroche, la pétition de 70 % des salariés (dont de nombreux cadres) contre une filialisation à Villaroche, l'action contre la filialisation d'un site à Bordeaux ; actions plébiscitées aux élections professionnelles du 24 janvier.

Il est tout à fait compréhensible qu'un ministre mommuniste, dans le rapport de force qui existe au sein du Gouvernement, ne puisse s'opposer à lui seul à une privatisation, et recherche le meilleur compromis possible à son niveau. Il est non moins naturel que le PCF cherche à ouvrir une autre voie qui puisse s'inscrire dans une « autre politique à gauche », qu'il revendique pour le pays. Chacun joue son rôle.

Ceux qui considèrent (et j'en suis) que l'option 3 est la meilleure dans l'intérêt des salariés, de la population et de la démocratie en Europe et dans le monde, ne sont pas naïfs. Ils savent que les socialistes, la droite et les forces patronales en France et ailleurs luttent d'arrache-pied pour ne pas céder de prérogatives nouvelles sur le plan de la démocratisation. On l'a vu à l'occasion de la loi de Modernisation sociale.

La barre est-elle trop haute ? Elle vaut le coup d'être affirmée, comme partie intégrante de l'identité et du projet communistes. Ayons la naïveté de penser qu'aujourd'hui, rien n'est joué. Tout dépend de la tournure que peuvent prendre les événements dans l'intense bataille politique qui est ouverte pour les 6 mois à venir. ■

