

Les Nouvelles de Loire Atlantique



Bimensuel édité par la fédération de Loire Atlantique du Parti Communiste Français

Supplément au
N°805 des
« Nouvelles de
Loire Atlantique »
du 6 avril 2006
imprimé à
30 000 exemplaires

Saint-Nazaire :

Quel avenir pour la Navale ?

Telle était la question de fond, posée lors du forum organisé par les communistes nazairiens, le 10 février dernier. Décidée devant les 600 personnes rassemblées, salle Jacques Brel pour le meeting de Marie-George BUFFET en novembre alors qu'on ignorait tout du projet de rapprochement entre Alstom Marine et le norvégien AKER, la soirée fut marquée par l'événement qui était un tournant important dans la vie locale,

régionale, nationale, tant du point de vue économique et industriel que du point de vue, social et culturel.

La question essentielle traitée par Yves DIMICOLI, économiste, membre de la direction nationale du PCF, fut, après l'annonce du projet, celle de la crédibilité d'une construction navale du vingt et unième siècle et de la filière maritime à Saint-Nazaire, en France et en Europe.



CONSTRUCTION NAVALE ET FILIÈRE MARITIME LES COMMUNISTES FONT DES PROPOSITIONS CONCRETES

Lors de la soirée du 10 février, Yves DIMICOLI et les communistes de Saint-Nazaire ont débattu de propositions concrètes pour l'avenir. En totale rupture avec la logique libérale des gouvernements qui se sont succédés depuis plus de 20 ans, ces propositions sont des outils pour construire une vraie alternative à la politique en cours, entièrement consacrée au grand capital.

Une table ronde :

Jusqu'en 2010, Alstom détiendra encore 25 % du capital et l'Etat reste le principal actionnaire. Nous exigeons que le gouvernement tienne une table ronde nationale sur l'avenir de la construction navale en France et en Europe. Cette table ronde doit impliquer les syndicats de salariés, les élus locaux, nationaux et européens. Elle devrait examiner les coopérations nouvelles nécessaires entre les différents acteurs nationaux (Alstom Marine, DCN, Thalès Marine, CMN...) ainsi que les coopérations et coproductions possibles avec les différents acteurs européens. A terme, le Parlement devrait être saisi d'un plan de relance de la construction navale et de la filière maritime, y compris pour changer le cadre européen dans ce domaine.

Diversifier la production :

La construction navale nazairienne a toutes ses chances avec un atout de taille : des salariés hautement qualifiés, en capacité de penser et de construire tout type de navires y compris des paquebots. Mais les Supers Paquebots, marché promis par Aker à Saint-Nazaire à terme, ne représentent que 1 % du marché. Le carnet de commandes mondial explose : porte conteneurs, pétroliers de la nouvelle génération, ferries, méthaniers, ... 3000 bateaux sont à construire dans le monde. Les Chantiers de l'Atlantique, qui possèdent la première cale de construction d'Europe, doivent impérativement investir pour diversifier leur production et reconquérir des parts de marché.

Développer les coopérations :

Les coopérations franco-françaises avec les futures autoroutes de la mer, les méthaniers de Gaz de France, avec la DCN et avec Thalès pour développer en commun la construction civile et militaire... Plus que de nouvelles ventes, fusions, absorptions, de nouvelles coopérations européennes sont nécessaires pour satisfaire aux besoins croissants du marché et aux urgences de travailler réellement ensemble sur la recherche et développement.

L'atout gagnant du Port Autonome :

Le Port Autonome Nantes/Saint-Nazaire est le quatrième port français. Son activité est en constante progression. L'estuaire, c'est l'énergie (pétrole, charbon, gaz), la chimie et l'agroalimentaire, le bois sur Nantes, Airbus et les voitures à Montoir et demain autoroutes de la mer... Il n'y a, pour le moment, aucune relation entre constructeurs, affréteurs, armateurs, services divers, pour mettre en œuvre et travailler en commun une stratégie conquérante et efficace, pour reconstruire ensemble et avec d'autres ports, la filière maritime française.



Renationaliser les banques :

Les banques dont les profits atteignent des records historiques, doivent jouer un autre rôle en faveur du développement industriel et de la recherche. Sans parler de la Banque européenne qui n'a de comptes à rendre à personne. Une renationalisation du système bancaire français est la condition sine qua non d'une vraie politique de gauche dans notre pays. Les banques pourraient alors financer des aides à l'investissement conditionnées par la création d'emplois. Dans l'immédiat, la Région peut mettre en place un fonds régional pour l'emploi et la formation qui serait un premier pas vers un futur fonds national.

Une sécurité d'emploi et de formation :

Il est indispensable de sécuriser l'emploi aux Chantiers de l'Atlantique. Il faut permettre qu'ils se développent en rajeunissant leurs effectifs et en redevenant un chantier à 5000 salariés. Les personnels employés aux Chantiers et les sous traitants, devraient bénéficier d'un statut commun et obtenir la sécurité d'emploi et de formation qui est une des conditions de l'efficacité sociale, économique et industrielle dans la construction navale.

Contrôler l'utilisation des fonds publics :

Il est indispensable que l'Etat verse des fonds publics pour le développement industriel. Mais leur utilisation doit être contrôlée étroitement par les élus et les salariés.

Les chantiers de l'Atlantique...

Quelle situation économique et sociale ?

Joël CADORET

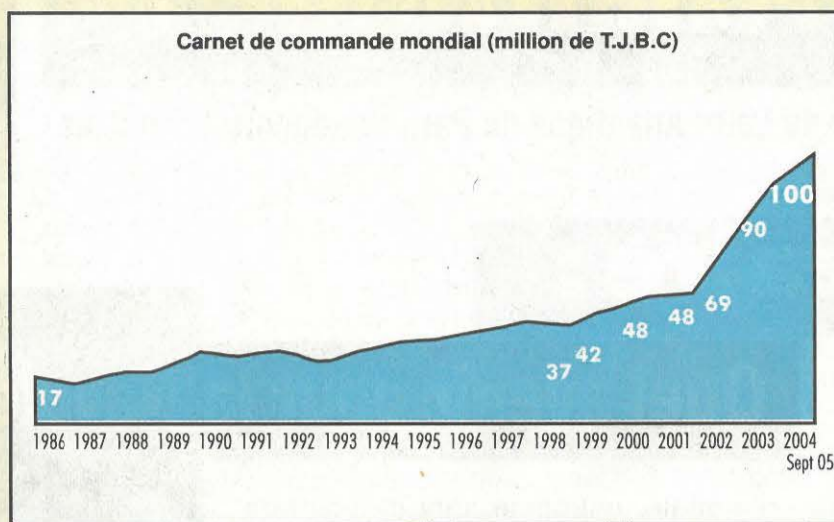
« Les chantiers sont sous utilisés »

Les nouvelles com-



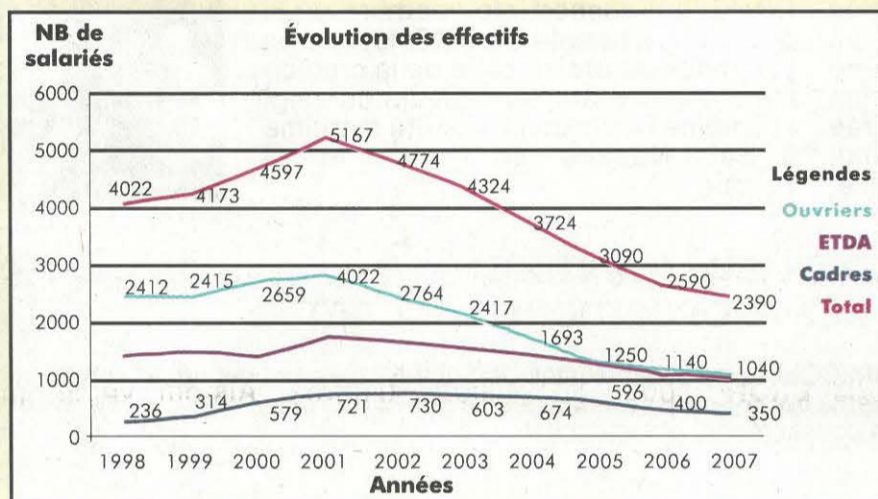
mandes de paquebots enregistrées ces derniers temps, sont les bienvenues pour des Chantiers dont les effectifs étaient en chute libre depuis cinq ans. Mais ce ne sont pas les quelques deux cents embauches annoncées après beaucoup d'hésitations qui inverseront durablement la tendance. La direction confirme, plus que jamais, son plan de réduction d'activité à 2,5 navires par an. Comme le souligne, Joël CADORET, secrétaire CGT « les Chantiers navals sont sous utilisés » et il serait suicidaire de continuer à limiter la construction aux seuls paquebots. L'argument de la France qui ne serait pas compétitive face à la concurrence internationale, ne tient pas. Lors d'un récent voyage en Corée du Sud, des syndicalistes ont pu vérifier que les salaires des travailleurs des chantiers sud coréens (qui tournent à plein régime) étaient comparables à ceux des salariés français. « La différence, c'est que le gouvernement coréen soutient à fond sa construction navale. C'est peut-être ce défaut de soutien qui est le véritable handicap des Chantiers de l'Atlantique sur le marché international » souligne le dirigeant syndical.

L'évolution du carnet de commande mondial



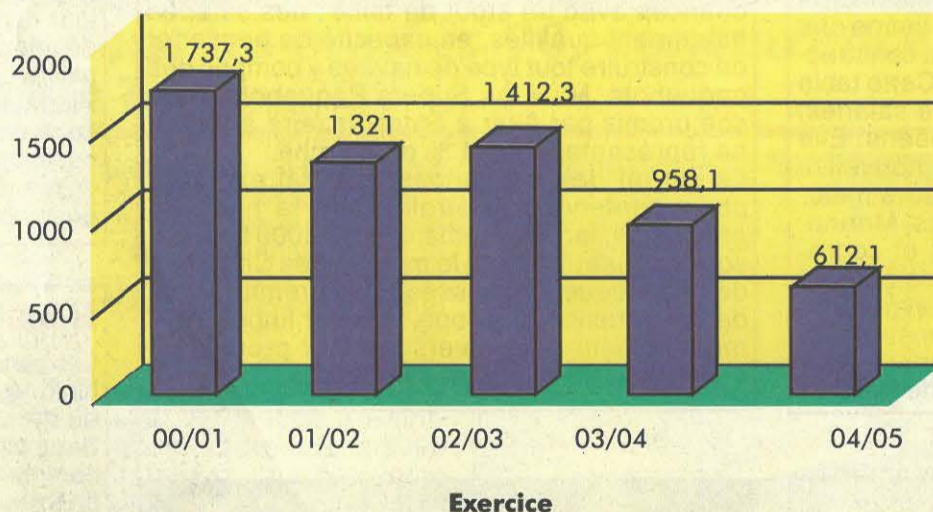
Le marché de la construction navale ne cesse de progresser, principalement pour les navires de charge, surtout les portes conteneurs. Dans l'avenir, ce sont 3000 bateaux qui seront à construire dans le monde.

L'évolution des effectifs statutaires



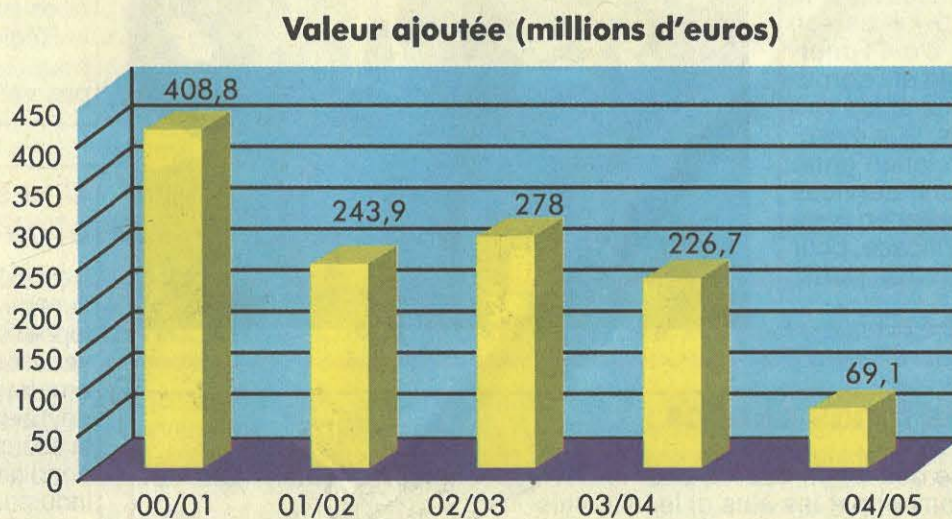
Les effectifs statutaires des Chantiers de l'Atlantique ne cessent de régresser malgré l'embellie de 2001 qui a vu plus de 5000 salariés employés directement par les Chantiers et bénéficiant d'un statut fixe. Ils sont à peine 3000 aujourd'hui.

Le chiffre d'affaires de l'entreprise



Le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée de l'entreprise ne cessent de diminuer. Comment accepter le discours d'un PDG affirmant que l'avenir des Chantiers, c'est la construction de navires à forte valeur ajoutée alors que dans le même temps cette valeur ajoutée diminue ?

La valeur ajoutée



Un marché mondial florissant...

AKER, est-ce bien nécessaire ?

La surprise a été générale le 4 janvier 2006. Au mépris des lois françaises qui prévoient la consultation des institutions représentatives des salariés (comité d'entreprise de Saint-Nazaire et Lorient, comité de groupe Alstom France et comité de groupe Alstom Europe), c'est par la radio que les salariés des Chantiers apprennent qu'ils vont être vendus au norvégien AKER.

Ce projet de vente a été paré, par ses initiateurs, de toutes les vertus nécessaires à une telle opération : « **C'est une chance pour Saint-Nazaire** », « **Continuer avec Alstom serait aller dans le mur** », « **Les commandes vont arriver, il va y avoir des investissements** », « **C'est une entreprise européenne** »...

Questions :

Les résultats négatifs des Chantiers de l'Atlantique sont apparus lors des deux derniers exercices, c'est-à-dire au moment où Alstom, malmenée par la politique de ses dirigeants, s'enfonçait dans la crise et appelait l'Etat à la rescousse. Coïncidence ?

Le marché de la construction navale est florissant, les carnets de commandes des autres chantiers européens sont pleins. Pourquoi pas les nôtres ?

Pourquoi ce qui serait possible demain avec Aker ne le serait pas aujourd'hui ?

Aker achète Alstom Marine pour seulement 50 millions d'euros, Alstom met 350 millions d'euros

dans la corbeille de mariage. Marché de dupes ? Ces 350 millions n'au-

raient-ils pas pu être investis dans la modernisation des Chantiers ? *



Construction navale :

Un enjeu planétaire, quelle place pour la France ?

Laisser faire le sabordage...



Louis DRONVAL, militant communiste des Chantiers de l'Atlantique a publié une contribution sous ce titre dans la revue « Economie et Politique » de janvier-février 2006. (Extraits)

Quelques questions préalables.

Comment se fait-il que des gens qui prônent sans cesse la libre concurrence, sacrifient un des fleurons de notre industrie nationale ? Comment accepter qu'un ministre, Mr BRETON, se félicite d'une telle vente quelques heures après les vœux du Président de la République prônant le patriotisme industriel ? Pourtant la cession d'Alstom Marine à Aker supprime, par la même occasion, un concurrent au détriment de la coopération européenne et mondiale... Cela ressemble fort à

un bradage et, si l'on n'y prend pas garde, cela va ressembler à un sabordage. AKER achète pour 50 millions d'euros, Alstom verse 350 millions d'euros et pourrait en récupérer 125 suivant les résultats. Or c'est AKER qui décidera des carnets de commandes de Saint-Nazaire et de Lorient.

...Le projet européen Leadership 2015, piloté à la fois par la Commission européenne et les constructeurs européens dont le président est Mr Boissier (PDG des Chantiers de l'Atlantique) écrit qu'il est nécessaire de « consolider » la construction navale européenne. En réalité d'en réduire les capacités au nom de la rentabilité financière....

Le projet d'accord auquel nous sommes confrontés aujourd'hui n'est-il pas dans la lignée de ces orientations ? Comment ne pas craindre qu'un groupe de 5 chantiers, situés dans 5 pays, puisse étouffer le petit Alstom Marine, ses deux sites Saint-Nazaire et Lorient.

D'autant que, d'expérience, nous

savons qu'un regroupement capitaliste n'est pas favorable aux salariés, à la population même si nos dirigeants d'entreprise font des efforts importants pour présenter la mariée sous ses plus beaux atours...



...ou conquérir une navale du XXI^e siècle

C'est avec ce slogan que les communistes de Loire-Atlantique, avec les camarades des Chantiers, avaient organisé une initiative importante pour la défense et le développement de la construction navale à Saint-Nazaire le 14 novembre 2005...

Au risque de disparaître, cette industrie doit rester sous maîtrise nationale pour pouvoir développer d'ambitieuses coopérations européennes et mondiales. Alstom a reçu des subsides importants de l'Etat pour assurer sa survie. Rien ne l'obligeait à se séparer des Chantiers si ce n'est parce que ses actionnaires dont l'Etat et ses banquiers l'exigent pour accroître le rendement financier... Notre



entreprise doit se positionner franchement sur la diversification. Le marché des ferries est très important. Hier c'était Fincantiéri qui était le N° 1, aujourd'hui c'est AKER. Et Saint-Nazaire en construit un de temps en temps, et encore celui-ci est-il obtenu à force de luttes et d'exigences...

Les portes conteneurs sont aujourd'hui le cœur du trafic maritime. Saint-Nazaire a su en construire et innover en la matière. Il n'y a pas de fatalité à seulement les voir passer dans l'estuaire, nous pouvons les bâtir. La ligne de Montoir-Bilbao, version autoroute de la mer aura besoin de rouliers. Qui les construira ?

Une stratégie industrielle à l'opposé de celle d'Alstom



Membre de la direction départementale du PCF en Loire Atlantique, Président du groupe communiste à la mairie de Saint-Nazaire, Christian SAULNIER a longtemps travaillé à EADS.

Au moment où certains comparent rapidement le rapprochement Franco Norvégien Aker- Alstom Marine à la coopération Franco Allemande qui a permis le succès d'Airbus, nous avons rencontré l'ancien administrateur salarié pour qu'il nous donne son opinion.

NLA : Les Chantiers de l'Atlantique et Airbus ont-ils quelque chose en commun ?

Christian SAULNIER : Quand je regarde l'histoire, je dirais qu'ils n'ont rien à voir ou plutôt que tout les oppose. EADS telle qu'elle existe aujourd'hui, doit beaucoup à l'histoire de l'aéronautique française d'après guerre et notamment à la décision des Pouvoirs Publics de l'époque de lancer la Caravelle pour être indépendant de l'aéronautique américaine. En fait, de bout en bout et encore aujourd'hui, la

construction aéronautique doit tout à une volonté politique nationale.

Airbus a aussi largement bénéficié des avancées technologiques nécessaires à la réalisation du Concorde. Lancé en coopération avec British Airways., le supersonique doit sa réalisation à la volonté du Chef de l'Etat d'alors. Sa construction représentait à l'époque un véritable défi.

NLA : Airbus, c'est tout de même une belle réussite du capitalisme industriel...



Christian SAULNIER : Une réussite qui doit tout à l'intervention de l'état ! C'est à l'initiative du gouvernement français qu'a été créé un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) avec les Allemands. Les Anglais les ont rejoint ensuite.

Fondé sur la volonté de coopération entre états pour contrecarrer la domination sans partage de Boeing, ce projet industriel s'est structuré en dehors de la Communauté Economique Européenne (CEE) avec l'objectif, quoiqu'il en coûte au départ, de rivaliser avec les Américains. Le programme a été financé à 100 % par les états français et allemand. Au début des années 80, l'activité déclinant, sous la pression des salariés, la décision a été prise de ne procéder à aucun licen-

ciement pour maintenir le potentiel industriel et aborder dans de bonnes conditions, la construction de l'A320.

L'A320 a représenté un tournant. Au moment où Charles FITERMAN est arrivé au Ministère des Transports, la question était posée de construire des gros porteurs à forte valeur ajoutée. C'est une autre politique qui a été mise en place avec l'A340 qui était vendu moins cher mais dont le succès commercial a permis ensuite de compléter la gamme avec l'A380 qui sort aujourd'hui des chaînes. Vous le voyez, ce ne sont pas des accords capitalistiques qui ont fait grandir l'entreprise mais le fait que, pendant plus de 20 ans, l'état français a financé les programmes nouveaux au moyen d'avances remboursables.

NLA : N'y a-t-il pas eu, dans les années 90, concurrence entre Toulouse, Saint-Nazaire et Montoir ?

Christian SAULNIER : Toulouse, site historique de l'aéronautique française, présentait tous les inconvénients d'un site terrestre dès lors qu'il s'agissait d'acheminer les tronçons des appareils en vue de leur assemblage. La logique aurait voulu que l'on choisisse un site " pied dans l'eau ". Là encore c'est la volonté politique, l'intervention de l'état qui ont prévalu. Jean Claude GAYSSOT, le Ministre des Transports de l'époque, a choisi de tracer une route nouvelle, allant de Langon à Toulouse, dont le gabarit permettait d'acheminer les tronçons qui arrivaient par la mer. Au moment des études de l'A380, c'est vrai, la tentation a été grande de faire valoir les atouts de Saint-Nazaire/Montoir au détriment de Toulouse et de se battre pour assembler les avions sur place et ainsi éviter les transports. Mais la réflexion collective a montré que les atouts revendiqués par la région nazairienne pouvaient être repris avec davantage de succès par le port de Hambourg, bien mieux doté, au détriment de l'emploi dans

notre pays. La bataille n'a donc pas été menée.

En fait, tous les sites EADS connaissent ou vont connaître un très fort développement puisque ce sont 40 avions en moyenne qui sont produits par mois. Une extension est prévue à Saint-Nazaire (prévisions 3000 salariés), une deuxième plus importante sur Montoir. L'entreprise entretient un réseau très dense de sous-traitants spécialisés (matériaux composites, petit usinage) qui profiteront de l'embellie.

En effet, comme pour les Chantiers de l'Atlantique, il faut penser que pour chaque emploi créé sur me site d'airbus, ce sont cinq à six emplois



indirects qui seront concernés. A nous d'exiger que les embauches à venir profitent d'abord aux jeunes du bassin d'emploi.

NLA : Airbus, c'est quand même une exception dans le paysage industriel français.

Christian SAULNIER : Détrompez vous, Airbus n'est pas le seul exemple de réussite industrielle portée par une volonté nationale. La fusée Diamant puis ensuite la fusée Ariane sont le fruit de coopérations industrielles impulsées par des gouvernements

(Français, Anglais, Suédois) en dehors de toute intervention de la CEE ou de l'UE. Aérospatiale était une entreprise publique nationalisée, personne au départ n'envisageait qu'un jour, ces projets rapporteraient de l'argent. Ce sont les états qui ont décidé

de mettre des moyens en commun d'investir pour préserver leur indépendance face aux deux blocs. L'industrie du satellite obéit à la même logique. Pourquoi, ce qui a été possible dans ces domaines, ne le serait pas pour la construction navale ?