



Pour de nouvelles ambitions de la filière spatiale européenne



Contexte

Derrière un projet porté par Airbus et Safran sur le rapprochement de leurs activités de lanceurs spatiaux et missile nucléaire stratégique c'est la remise en cause de toute l'organisation de l'industrie spatiale européenne qui en jeu. Les paroles du PDG de Safran, M J-Paul Herteman ont le mérite d'être claires : « Nous sommes les héritiers de l'autonomie d'accès à l'Espace de l'Europe, on le doit à Pompidou et à de Gaulle » et de poursuivre « **On ne peut pas continuer comme ça. Nous avons proposé aux Etats de nous laisser libres. Aujourd'hui nous avons la maturité, et nous voulons une autonomie de décision sans le système étatique** ». Le 2 décembre se réunit la conférence interministérielle (y participent l'ensemble des Etats membre de l'ESA) qui doit précisément aborder « une restructuration importante de l'industrie des lanceurs ». Par ce document nous vous livrons un aperçu de la situation, les enjeux et nos propositions

Un secteur spatial né d'une ambition nationale

Ce secteur se décompose en deux grandes activités : Les lanceurs et les satellites avec d'un coté ceux institutionnels (scientifiques, défense, infrastructures telecom et observation) et de l'autre commerciaux.

Alors qu'une véritable course de vitesse dans la conquête spatiale était engagée entre les USA et l'URSS, dans les années 1960, l'Etat Français s'est résolument placé pour maîtriser son propre accès à l'Espace. Le général De Gaulle lance « *la grandeur de la France exige sa présence dans l'espace* ». Toute une filière de la Recherche, aux Etudes et la construction industrielle s'est alors bâtie en lien avec une stratégie nationale et des budgets.

Le spatial est devenu une composante essentielle de la souveraineté, de sécurité et de puissance de la France.



Une anecdote significative

Les confidences de l'ancienne ministre de la Défense, Michèle Alliot-Marie, en rappellent, si besoin était, leur importance et leur nécessité : « au mois de février 2003, Donald Rumsfeld est arrivé à une réunion de l'OTAN avec des photographies montrant de soi-disant rampes de lancement irakiennes qui risquaient effectivement de porter des charges nucléaires. Il a montré ça tout autour de la table, et moi j'ai montré les photos prises par les satellites français qui montraient que ces fameuses rampes de lancement étaient des silos à blé ». Cette escarmouche feutrée est loin d'être une anecdote. N'oublions pas que l'une des raisons, si ce n'est la principale, qui poussèrent les Européens à se doter de leurs propres lanceurs, épousant ainsi la vision française d'autonomie d'accès à l'espace, furent les restrictions imposées par les États-Unis lors du lancement du satellite européen de télécommunication Symphonie en 1974.

Source : Les notes stratégiques de l'institut Choiseul Quelle politique spatiale pour la France ?

Historique

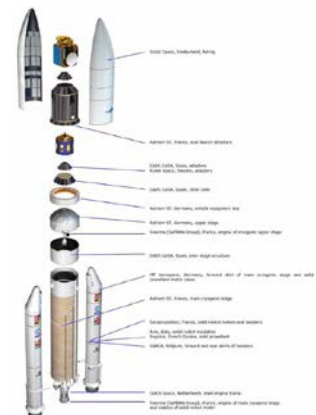
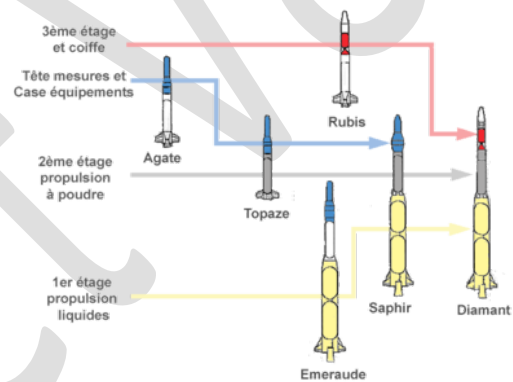
Pour gagner ce pari, l'Etat français se dote d'un outil de pilotage : le **CNES** (Centre Nationale d'Etudes Spatiales). Il s'inscrit dans la même logique qui a prévalu en 1946 avec la création de l'**ONERA** (Office National d'Etude et de Recherches Aérospatiales).

Une première étape est franchie en 1965 avec le premier satellite français «**Astérix**».

Dans un souci d'une maîtrise de l'ensemble de la chaîne de l'exploration spatiale, la France s'était également engagée dans la construction d'un lanceur. Mais c'est très vite vers une construction européenne que les Etats s'orientent. Ainsi l'**ESA** (European Spatial Agency) naît en 1975 avec pour mission de développer, coordonner la coopération entre les Etats européens (20 pays adhérents) pour développer les lanceurs et installations sol dont l'Europe a besoin pour être autonome dans le domaine spatial.

C'est la naissance du programme **ARIANE** (après des échecs de celui d'Europa).

La France, par ses compétences déjà acquises, dues à la politique ambitieuse de l'Etat, s'impose comme un acteur déterminant dans cette aventure qui aujourd'hui place ARIANE comme un des lanceurs les plus fiables au monde.



Source : Ariane 5 users' manual

Encore aujourd'hui

La France est le « seul pays européen ayant la maîtrise d'ensemble des technologies spatiales », des lanceurs à toute la gamme des satellites. Elle compte aussi avec **12 000 employés**, plus du tiers des effectifs européens du secteur.

- **Une stratégie de maîtrise publique de l'accès à l'Espace**

Cette réussite du secteur spatial européen tient à la place et au rôle déterminant des Etats dans un pilotage maîtrisé de bout en bout. Tout le monde sait, qu'aucune industrie spatiale dans le monde (USA, RUSSIE, INDE, CHINE...) n'est indépendante de financements publics. Ceci est vrai aujourd'hui et n'est pas prêt de s'arrêter.

Cette stratégie de maîtrise publique fonctionne et elle seule a permis de placer l'Europe aux tous premiers rangs des acteurs mondiaux. Elle est encore en vigueur aujourd'hui en Europe, avec un accès à l'espace porté par les lanceurs **ARIANE 5, VEGA** et un **pas de tir à Kourou** en Guyane (en capacité également de lancer des fusées russes SOYOUZ).

- **L'architecture de cette construction**

L'ESA assure la direction de l'ensemble du programme ARIANE. Le CNES agit en maître d'ouvrage en ce qui concerne la recherche et développement pour la préparation de l'avenir et en assistant à l'ESA pour les lanceurs en service ou en développement. Ces deux agences s'appuient sur plusieurs industriels (notamment AIRBUS Group et SAFRAN) pour le développement des sous ensembles (étages) sous la responsabilité du maître d'œuvres AIRBUS. Il y a également un architecte **ARIANESPACE**, défini comme « opérateur de systèmes de lancement ». C'est une société française chargée de la commercialisation et de l'exploitation des systèmes de lancement spatiaux développés par l'Agence spatiale européenne (ESA), à savoir les familles de lanceurs Ariane et Vega ainsi que le lancement de SOYOUZ (suite à l'arrêt ARIANE4).

- **Les financements**

Le financement du programme Ariane 5 est assuré par 12 pays européens (France, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, l'Espagne, les Pays-Bas, La Suède, la Suisse, la Norvège, l'Autriche, le Danemark et l'Irlande), sous la coordination de l'ESA, bailleur de fond. L'ESA décide des grandes orientations de la filière. Le CNES, assistant au maître d'ouvrage ESA apporte la compétence nécessaire au suivi technique en exploitation et aux nouveaux développements.

Demain : Un abandon organisé

Cette structure actuelle où le secteur public est pilote des programmes européens d'accès à l'espace est devenue insupportable aux industriels. Dès la création-privatisation d'EADS en 2000 (aujourd'hui Airbus Group), puis de SAFRAN un processus de désengagement des états dans la maîtrise d'œuvre spatiale s'est enclenché à mesure du retrait étatique progressif dans EADS et SAFRAN.

Ainsi l'arrivée sur le marché mondial de la fusée Falcon 9 de SpaceX, qui casse les prix d'un lancement, leur offre une formidable aubaine pour engager une nouvelle offensive pour casser le schéma européen le déclarant comme obsolète pour être compétitif.



Il n'aura fallu que quelques mois pour que le lobbying industriel, Airbus Group, Safran... convainque les Etats pour opérer **un changement profond de gouvernance**. C'est bien un des enjeux centraux autour du **rapprochement AIRBUS Group et Safran** dans lequel ils revendiquent la maîtrise d'œuvre, le pilotage, la programmation et la commercialisation sans évidemment délaisser les aides publiques. Ces dernières dont tout le monde sait qu'elles sont indispensables pour lancer des projets innovants.

Ils veulent évidemment les aides (par exemple budget prévisionnel de 8Mds€ sur 10 ans pour le programme Ariane 6) mais sans contraintes, surtout celles de supporter les risques...

En se pliant à leurs volontés, les gouvernements organisent l'abandon de la souveraineté de l'Europe sur son accès à l'espace.

- **Qu'est-ce que SpaceX ?**

La nouvelle fusée de SpaceX est à la fois exhibée comme un épouvantail mais aussi présenté comme le nec plus ultra de la compétitivité.

Mais ce qu'ils oublient de dire sur SPACEX et sa fusée Falcon9

1. Elle bénéficie des colossaux budgets de la NASA
2. Sa conception est des plus rustiques et s'appuie sur un assemblage d'éléments technologiquement éprouvés. Aucune innovation.
3. Le coût réel d'un lancement est minoré. Une guerre des chiffres est ouverte, sans une réelle transparence, visant une déstabilisation du leader mondial actuel qu'est ARIANESPACE.
4. Enfin sa fabrication s'opère dans un seul pays et lieu géographique.
5. La pression considérable – et non durable- s'exerçant sur le personnel

- **Quels sont les buts recherchés ?**

Au travers de ce modèle, nos industriels (Airbus et Safran) ambitionnent de réduire les coûts mais en tirant toute la stratégie européenne sur une dérive purement commerciale et financière. C'est le risque majeur d'un affaiblissement de toute cette filière et à court terme d'une perte de capacité d'innovation pour le futur. Airbus, avec son patron T Enders,





est clair dans ces objectifs : 10% de retour sur investissement. Qu'attendre d'autre lorsque l'on sait que le CA d'AIRBUS est directement sous la coupe de Lakshmi N Mittal (fossoyeur de la sidérurgie européenne), J-Claude Trichet, Michel Pebereau, Sir John Parker... Tout un programme annoncé.

Voilà pourquoi ils s'attaquent à la structure actuelle sans évidemment renoncer aux besoins de deniers publics...

Pourtant le tout dernier échec d'une fusée Antares (USA) explosant quelques secondes après son décollage du pas de tir de la NASA donne à réfléchir. En effet, il s'agit précisément d'une fusée construite à partir de récupérations de vieux moteurs russes afin d'en réduire les coûts...



Voici d'ailleurs les premières interrogations

« Certains observateurs américains ont regretté que la Nasa ait fait appel à des opérateurs privés comme Orbital pour ses missions. Ils s'inquiètent également de l'issue du programme de capsule habitée, confiée à Boeing et SpaceX. ». « il y a certainement des gens au Congrès et dans l'industrie aérospatiale qui pensent que l'administration Obama a fait une erreur en ne s'appuyant plus sur la Nasa comme la force dominante dans les vols spatiaux »

Une expérience à méditer....

Une première raison du haut risque de cette stratégie :

L'enjeu de la dissuasion nucléaire française.

Comme pour tous les systèmes de missiles balistiques de la Force de dissuasion française, Airbus Defence and Space est maître d'œuvre de sa conception, de son développement, de sa production, de son déploiement et de sa maintenance en service, pour le compte de la Direction Générale de l'Armement (DGA) et de la marine Nationale. Le missile stratégique nucléaire fait partie actuellement des activités regroupées au sein de la future société (joint-venture) Airbus/Safran. La constitution de ce regroupement consolide UN MONOPOLE dans les lanceurs de satellites et de missiles, avec les risques de dérive que cela comporte en particulier au niveau des coûts, mais aussi en termes de préparation de l'avenir.

Cela pose des questions majeures concernant des conventions de protections des actifs stratégiques, mais également dans un environnement industriel et social fortement perturbé (plans sociaux, fusions, restructurations, le maintien des compétences (échéance 2030) et la nécessité de la réussite d'un tir d'essai (après l'échec du 6^{ième} tir) en 2015.

Une seconde raison du haut risque de cette stratégie

Les conséquences sociales :

○ **les activités satellites d'Airbus Defence and Space**

Airbus Defence and Space est déjà sous le coup d'un PSE prévoyant de supprimer 605 postes, justifié entre autres par de soi-disant synergies entre satellites et lanceurs. Dépecer cette société de ses actifs « lanceurs » va augmenter sa fragilité. C'est tirer un trait sur 59% (chiffres 2013) de son chiffre d'affaires en France, et c'est rendre caduques les pseudo-synergies.

Le budget alloué au programme M51, dans le cadre de la loi programmation militaire, est une manne pour les industriels dont ils ne veulent pas se séparer. Et pour cause, **le budget de modernisation du missile M51, dernièrement voté, s'élève à 3Mds€**. Aussi, les résultats financiers d'Airbus Defence and Space seront amputés de cette activité missile nucléaire, une fois intégrée au sein de la nouvelle société.

Le secteur d'activité satellite dans Airbus Group, adossé maintenant à celui de la défense, resterait bien isolé alors que le niveau de rentabilité financière des satellites est loin de l'objectif phare d'Airbus Group, qui est de 10%. De nouvelles rationalisations et coupes dans les effectifs sont largement à craindre.

○ **les activités lanceurs d'Airbus Defence and Space et de SAFRAN**

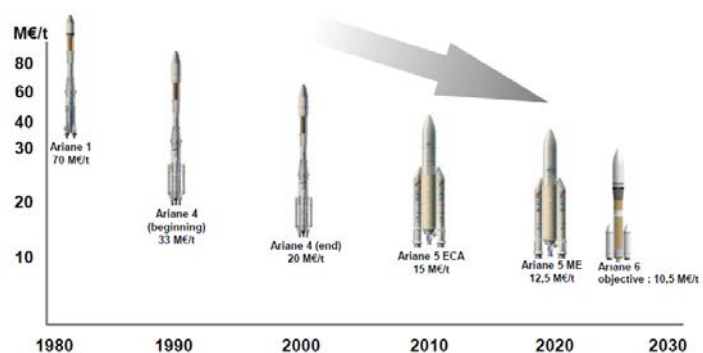
Dans l'exposé du projet, il est clairement affiché l'ambition de réduire de 40% les coûts. Un objectif tout à fait irraisonnable. Dans tout rapprochement ou fusion, l'expérience montre qu'ils servent à rationaliser les effectifs, et bien souvent cela s'opère au détriment du maintien des savoirs faire, des équipes de travail. La toute nouvelle société HERAKLES, née très récemment d'un regroupement (SME et SPS), n'a pas encore trouvé ses marques ni atteint son rythme de croisière, et toute son organisation est de nouveau remise en cause à travers ce projet.

○ **Les répercussions de la sortie de 8000 salariés des 2 groupes :**

- La portée d'un tel projet sur les territoires et la pérennité des sites industriels pourrait être très conséquente
- Le rabotage des effectifs supports n'est pas écarté par nos directions

Selon leurs critères de raisonnement cela présage de futures coupes sur l'emploi, les salaires et les conditions sociales.

Une troisième raison du haut risque de cette stratégie.



Un projet où demeurent de nombreuses zones d'ombres

Le partage des risques et des responsabilités entre l'industrie et les acteurs institutionnels n'est pas encore connu pourtant c'est un aspect central. Il doit faire l'objet de l'élaboration d'un MoU (Memorandum of Understanding) d'ici le 2 décembre 2014. Cela demeure selon nos experts le sujet le plus complexe à résoudre, notamment sur les questions suivantes :

- Comment seront répartis les coûts liés aux périodes de transition, les risques techniques et financiers en cas d'échec en vol après la qualification du lanceur et qui financerait le retour en vol après un échec (requalification...)?
- Comment sera géré financièrement le non-respect des engagements de commande de 4 ou 5 lanceurs institutionnels par l'ESA (en cas de trou programmatique notamment) ?
- Comment seront répartis les responsabilités techniques et les coûts afférents sur l'ensemble des infrastructures sol à Kourou ? Comment seront répartis les risques financiers en cas de non compétitivité du lanceur sur le marché commercial pendant toute sa période d'exploitation (2020-2040+) ? Sans support étatique, quelle que soit la forme qu'il prendrait, l'opération projetée ne serait pas viable.
- Les Etats et les industriels européens s'engagent-ils à recourir systématiquement aux lanceurs spatiaux européens ?

Une quatrième raison du haut risque de cette stratégie.

C'EST EN FAIT LA CONSTRUCTION ET LE RENFORCEMENT D'UN MONOPOLE PRIVE DANS LES LANCEURS DE SATELLITE ET D'ENGINS ALORS QUE

- **C'est l'argent public qui a investi et développé la filière**
 - **C'est l'argent public qui finance ces opérations**
- **La préparation de l'avenir n'est évidemment pas son problème**

Conclusions :

Dans cette offensive, il s'agit de placer les pilotes publics actuels que sont l'ESA, le CNES, et Arianespace au second plan derrière un grand donneur d'ordre privé unifiant AIRBUS-SAFRAN. Tout est à craindre pour l'avenir sur la mise en œuvre d'une réelle politique et stratégie européenne d'accès à l'Espace.

Les deux fiascos industriels et financiers de Gmes (programme européen de surveillance de la terre) et Galileo (système européen de positionnement par satellite), initialement dévolus à un partenariat public-privé ont démontré toute l'incapacité d'un tel pilotage **lorsque ce sont les intérêts égoïstes et mercantiles qui prévalent.**

Nous contestons sans retenue l'idée qu'il faille s'aligner sur le modèle industriel de l'américain SpaceX.

La vraie raison de cette restructuration c'est l'abandon du secteur étatique à un monopole privé, même si le prix à payer est la désindustrialisation et le déclin !

Nous demandons l'arrêt immédiat de ce projet, véritable hold-up du siècle.

Notre conception :

Pour notre part :

1. nous contestons ces choix qui constituent un profond reniement et bradage d'une construction européenne par des fonds publics sur plusieurs décennies. ARIANE, VEGA sont des joyaux technologiques mondiaux.

L'architecture de toute la filière reposant sur une solide structure publique est loin d'être obsolète. Elle a précisément permis de placer ARIANESPACE au tout premier rang mondial des lanceurs. Elle répond aux ambitions de recherche scientifiques autour des activités de satellites institutionnelles.



On ne répondra pas à la concurrence en s'inscrivant dans cette conception pour l'Europe.

Le CNES, le DLR, l'ESA doivent poursuivre leurs prérogatives de pilotes en matière spatiale.

2. On répondra en poursuivant cette stratégie qui a toujours prévalu qui est celle de garantir à l'Europe la maîtrise de son accès à l'Espace au travers une véritable vision et politique de souveraineté et d'indépendance.

3. Aujourd'hui, face aux besoins qui s'expriment, le spatial est devant des choix stratégiques qui lui imposent de lancer de nouveaux programmes. C'est par de l'innovation qu'il faut répondre. La structure actuelle est certainement perfectible pour la rendre plus efficace mais en veillant de satisfaire aux besoins des peuples, des pays, des salariés et non pas à ceux de la finance. Pour cela il y a la nécessité de mettre en œuvre une vraie politique d'embauches et de formation afin de pérenniser les savoirs et savoir-faire et se donner les capacités d'innover aujourd'hui et demain. Un plan d'embauche pour également travailler dans de bonnes conditions de travail et une meilleure efficacité.

4. Inscrire les choix techniques et technologiques dans une perspective de maîtrise.

5. Ce type de débat technique ne peut être que la suite d'un débat plus large sur quelle filière, quelles ambitions et missions, les états visent pour la filière spatiale. Pour notre part nous plaçons pour l'existence et la maîtrise **d'une famille de lanceurs** : Des ARIANE couvrant l'ensemble du segment de 5T à 11T et la poursuite du lanceur VEGA.

6. Nous soutenons la **poursuite du retour géographique**, conception hautement responsable qui permet une certaine équité entre les pays en matière d'activité et d'emplois. Nous soutenons tout projet industriel qui réponde au développement des territoires et respecte l'environnement.



7. Enfin nous plaidons pour le **lancement d'un véritable débat national sur ces questions**. Le débat n'est pas posé au niveau de la représentation nationale et dans les instances représentatives des salariés nous craignons qu'il soit étouffé en le verrouillant dans un cadre déjà défini. Pour l'instant, seuls les représentants des salariés dans les instances représentatives des salariés ont engagé le débat, y compris en missionnant des expertises suivant le droit des institutions nationales ou européennes.

La CGT appelle les personnels du spatial, les citoyens à se mobiliser contre ce projet, à lui faire parvenir tous éléments nouveaux permettant de s'y opposer.

