

## Le 16 mai 2011, état des lieux et rappels sur le dossier.

L'Etat (DGA) relance le dossier des bureaux d'étude en doublon entre Safran et Thales, de toutes ses forces car la note de l'AMF, qui contraint Dassault Aviation et Thales à accepter toute rectification du périmètre de Thales dans certains domaines, prend fin début 2012. Rappelons les grandes lignes de cette affaire.

Jusqu'au début des années 2000, la DGA appliquait une stratégie de mise en concurrence pour faire baisser les prix et donc cherchait à dupliquer les bureaux d'étude de ses industriels. Depuis 2007, les PEA sont des appels d'offres que la meilleure offre emporte. L'industriel doit alors trouver le financement de ses activités par ailleurs. Les projets de la DGA ne sont donc plus financés au double de leur valeur !

En novembre 2008, alors qu'Alcatel se retire du pacte d'actionnariat Thales, l'Etat s'arroge le droit de rectifier le périmètre industriel de Thales dans certaines activités sans que les autres parties ne puissent s'y opposer. Les activités citées, ont-elles fait l'objet d'une délibération, rien n'est moins sûr ! D'où, peut être, les difficultés qu'ont rencontré ces industriels à y trouver un intérêt !

4 domaines sont pointés, dans lesquels l'Etat verrait un intérêt à regrouper les « actifs ».

**L'optronique** : Safran a une activité bien plus conséquente que Thales (du simple au double), pourquoi alors mettre les actifs sous l'autorité de Thales ? Pourquoi pas, mais il en résulte que le prix à payer est plus important.

**La Navigation inertielle** de Safran est plus volumineuse mais positionnée sur un marché en crise, à développement limité (militaire français) alors que Thales est positionné à l'international (Totem) et se développe actuellement vers le marché civil (Ariane V, A350) avec une technologie spécifique et peu encombrante.

**La génération électrique** : de Thales est sélectionnée par Boeing sur le 787 dreamliner, c'est une technologie prometteuse permettant à Thales de se développer à l'international.

**L'électronique de missile** : périmètre non concerné entre ces deux industriels.

D'autres actifs viendraient en plus :

- La biométrie de Thales,
- Les drones de Safran,
- La préparation de missions de Safran (vers Dassault ?),
- Les calculateurs de commandes de vol pour l'aviation d'affaire de Thales Canada.

## Zoom sur le domaine aéronautique :

Tordons le cou aux financements en doublon dont la DGA a pris conscience il y a quelques années et qu'elle a rectifié d'elle même :

En 2010	Financement de la DGA (PEA) vers	
Activité	Safran	Thales
Inertie	Environ 100 M€ sur la techno du gyro hémisphérique (TBC)	1 à 2 M€ pour les MEMS = microcapteurs pour « munitions intelligentes ».

Les financements de ces bureaux d'étude ne sont pas redondants : seule la technologie MEMS permet d'envisager de concurrencer à terme les américains dans les munitions intelligentes. Eventuellement, à moyen, voire long terme, cette technologie, sous réserve d'atteinte de la performance, pourrait remplacer la technologie des gyros (laser triaxes – pour Thales, fibre optique et mécanique pour Safran). Mais à cet horizon, les systèmes de navigation par satellites GPS, Galileo et similaires pourraient entrer en fonction et entraîner la division par 2 du marché de l'inertie (1 seule inertie par avion plutôt que 2 à 3 actuellement).

**Dans l'aéronautique, la stratégie des deux industriels est complémentaire :**

- **Safran : grosse activité d'équipementier vers l'avion tout électrique.**
- **Thales : évolution vers le métier de systémier (intégrateur d'équipements) qui passe par la maîtrise des équipements clés (nœuds du réseau avion) de l'avionique embarquée : le Flight Management (calculateur de vol) et la centrale inertielle.**

**Mais, les transferts envisagés de la centrale inertielle et des calculateurs de commande de vol vers Safran :**

- **lui fourniraient la maîtrise de nouveaux équipements clés dans une avionique. Cela lui permettra rapidement d'accéder au métier de systémier. Safran deviendrait alors un concurrent direct de Thales. C'est un comble quand on pense que l'échange envisagé veut éviter la concurrence en optronique !**
- **freinerait le développement de Thales vers le métier de systémier !**

**→ Le projet envisagé transpose à l'avionique, la problématique optronique !**

L'impact sur l'emploi peut être considérable :

- **Safran vient de créer, à Montluçon, un centre dédié à l'inertie. Thales a rénové son site de Châtelleraut en 2000 (250 personnes dont 50% travaillent dans l'inertie → désintégration du site de Châtelleraut La Brelandière ?).**
- **Ces 2 sites pourraient devenir redondant entraînant la fermeture du site de Châtelleraut dans une région durement impactée par la crise du monde automobile.**
- **Le transfert de l'inertie de Thales vers Safran fragiliserait les activités du site de Thales de Valence menacé de démantèlement :**
  - o **Jusqu'à 500 salariés directement concernés (sous traitants, taille sous critique en anémo, navigation par satellite, capteurs, alimentation...) et**
  - o **Et près de 400 autres indirectement (informatique centralisée de TAV, comptabilité de TAV, commerce de l'avionique des hélicoptères...).**
  - o **Dans un bassin touché par le chômage (Reynolds, la chaussure de Romans).**

**Dans cette opération, l'Etat :**

- 1. contraint Thales à se consolider un concurrent français dans l'aéronautique !**
- 2. fragilise plus de 1 150 emplois Thales en France !**

**dans le but d'éviter d'inexistants financements en doublon de bureaux d'étude...**

**Ce projet qui n'a pas de justification économique, ne répond pas à une politique industrielle et les 2 industriels devront payer son coût important !**

**Pour la CFDT, la partie aéronautique de ce « lego » industriel est destructrice stratégiquement et socialement !**

**Et les actifs dans tout cela ? «Ne vous inquiétez pas, les DG s'occupent de nos avenir!»**