

DECLARATION FAITE A LA PRESSE REGIONALE

OCTOBRE 2006

Cette déclaration fait suite au déclenchement d'un droit d'alerte par le Comité d'Entreprise à l'unanimité des élus (CGT – CFDT – CFE/CGC) et a pour objectif d'alerter les pouvoirs publics, les partis politiques et leurs élus, la population sur les orientations néfastes de la politique industrielle des actionnaires concurrents MAN et MTU qui conduit à très court terme à la transformation de la dernière entreprise française de conception de gros moteurs Diesel 5480 à 26 500 Kw) en un simple atelier de montage et d'expédition de moteurs MAN avec les conséquences prévisibles sur l'emploi.

La société SEMT PIELSTICK est composée de 3 établissements :

- ST-NAZAIRE : 590 personnes
- VILLEPINTE : (Siège Social) 25 personnes
- **JOUET SUR L'AUBOIS : 60 personnes.**

Activités de la Société SEMT PIELSTICK :

Rappel :

Depuis sa création en 1946 (né d'une volonté gouvernementale) la SEMT Pielstick conçoit, développe, fabrique, vend et assure le service après-vente de ses moteurs 4 temps répartis en deux familles :

- Les moteurs rapides (Type PA) dont la vitesse de rotation est supérieure à 1 000 Tr/mn.
- Les moteurs semi rapides (Types PC) avec une vitesse inférieure à 1 000 Tr/mn.

Ses secteurs de vente se répartissent sur 4 grands marchés :

- La Marine Marchande
- La Marine Militaire
- Les Centrales Terrestres
- La Traction Ferroviaire

Elle dispose également d'un réseau de licenciés et d'un parc de plus de 5 000 moteurs dans le monde entier.

Evolution :

Après concentrations successives du capital depuis sa création, la SEMT devient la propriété des Chantiers de l'Atlantique puis d'Alstom qui après un plan social de 559 licenciements et la division des surfaces productives par 2 en 1986 vend l'activité Diesel aux concurrents MAN et MTU.

Depuis l'acquisition de la SEMT Pielstick par les groupes MAN et MTU, nous assistons :

- A une perte d'autonomie commerciale, financière et industrielle.
- A une politique de créneaux qui exclu la SEMT de certain marché.
- A la rationalisation de la gamme des moteurs.
- A l'abandon des moteurs en ligne.

- A l'abandon de la Marine Marchande qui devient la chasse gardée de MAN et en conséquence la SEMT ne peut plus vendre ses moteurs aux Chantiers de l'Atlantique.
- La traction ferroviaire est quasiment abandonnée.
- A la baisse de l'activité Recherche et développement.
- A la baisse continue des effectifs (1 500 en 1987, 675 au 31/12/2005).
- Aujourd'hui répartis sur trois sites, 690 emplois à St-Nazaire, 60 à Jouet sur l'Aubois dans le Cher et 25 à Villepinte en Seine St-Denis.

En investissant dans SEMT Pielstick, MAN et MTU se sont appropriés les connaissances techniques de l'entreprise et de nouvelles parts de marché, sans aucune contrepartie pour la SEMT Pielstick et son personnel.

Ils ont contraint l'entreprise à devenir cliente du groupe en l'obligeant à se fournir exclusivement de turbocompresseurs MAN même si celles-ci n'étaient pas les mieux adaptées ou financièrement les plus avantageuses pour nos moteurs. De la même façon, ils ont imposés l'utilisation de leurs fonderies.

L'accès limité aux marchés, empêche l'entreprise de profiter d'importants volumes de ventes qui lui permettraient de profiter des effets de production et d'achat en série et par la même, de réduire ses coûts de revient.

Du coup, à l'heure actuelle, les moteurs neufs génèrent peu de marges et l'entreprise fait ses résultats uniquement sur la vente des pièces de rechanges et des services.

Malheureusement :

- Le parc mondial des moteurs Pielstick (environ 5 000 moteurs) est vieillissant (56 % ont plus de 25 ans).
- La politique industrielle actuelle du groupe ne nous permet pas de remplacer sur toutes les marchés chaque moteur en fin de vie par un moteur Pielstick neuf.

Le futur de l'entreprise devient critique. C'est pourquoi il est grand temps d'inverser la tendance.

Aujourd'hui, la SEMT Pielstick est à la croisée des chemins :

- **Soit elle reste avec son actionnariat concurrent et est appelée à disparaître à plus ou moins court terme,**
- **Soit elle sort d'une façon ou d'une autre de ce type d'actionnariat pour retrouver l'autonomie commerciale, financière et industrielle nécessaire à sa pérennité.**

Notre entreprise étant bénéficiaire chaque année depuis 1989, nous ne pouvons accepter comme une fatalité de laisser la SEMT Pielstick dépérir en sachant que la quasi-intégralité des bénéfices réalisés sont destinés aux actionnaires et non au développement de l'entreprise.

La SEMT Pielstick est le dernier motoriste français à fournir des moteurs pour la marine française et de nombreuses marines nationales, dans cadre elle est répertoriée au « collectif défense ». Elle est aussi spécialisée dans les moteurs de secours pour les centrales nucléaires. Ces deux points méritent une attention particulière de la part des pouvoirs publics.

Le problème actuel des actionnaires concurrents

Le groupe MAN est actionnaire à 66 % de SEMT Pielstick et est en concurrence sur la gamme des moteurs de fortes puissances (moteurs PC), mais aussi sur la gamme des moteurs rapides (moteurs PA) depuis l'acquisition du groupe motoriste AEL (Mirless Blackstone, Paxman et Ruston) en 2001 (ex Althom).

Le groupe MTU est quant à lui actionnaire de la SEMT Pielstick à hauteur de 33 % et il est en concurrence sur la gamme des moteurs rapides (moteurs PA).

Pour résumer, la SEMT Pielstick est en concurrence sur l'ensemble de sa gamme de moteurs avec ses actionnaires.

L'expérience montre que lorsqu'une entreprise rachète un concurrent, ce n'est pas pour le développer, mais pour le faire disparaître et récupérer les parts de marché. La SEMT Pielstick n'échappe pas à cette règle.

L'actionnariat actuel de l'entreprise ne permet pas à la SEMT Pielstick d'obtenir les budgets nécessaires pour améliorer de façon normale ses moteurs existants, mais plus grave encore, ne lui permet pas de développer les moteurs de demain et donc d'assurer son avenir.

Aujourd'hui, l'entreprise est contrainte de prospecter là où elle ne marche pas sur les plates bandes de ses actionnaires, c'est-à-dire sur des marchés historiques (ex. marine française (sous marins, frégates), EDF (Centrale nucléaire), SNCF) ou des marchés sur lesquels la concurrence est moins importante (mais avec plus de risque).

Paradoxalement, les actionnaires qui accordent peu de moyens d'investissements à la SEMT Pielstick et lui interdisent l'accès à certains marchés réclament toujours plus de résultats et donc de dividendes. Ils favorisent donc l'appauvrissement financier de l'entreprise au détriment du développement de celle-ci !

Pour répondre aux objectifs de profits toujours plus importants des actionnaires, la Direction de la SEMT Pielstick, réduit régulièrement la masse salariale de l'entreprise. Pour cela :

- Elle ferme des sites (St-Denis),
- Supprime des emplois,
- Ne remplace pas l'intégralité des personnels qui quittent l'entreprise.
- Mène une politique sociale drastique.

Comme nous venons de le constater, l'actionnariat composé exclusivement de concurrents conduit l'entreprise à sa perte, puisqu'à l'avenir la SEMT Pielstick ne sera plus capable de proposer sur les marchés des produits nouveaux compétitifs.

La vente de MTU

Aujourd'hui, le groupe MTU a été vendu à EQT en septembre 2005 par la multinationale DAIMLER CHRYSLER. Le groupe MAN, après l'échec du rachat de MTU a repris les discussions pour racheter les parts de MTU détenues dans SEMT Pielstick. D'après les informations en notre possession, cette transaction devrait être finalisée dans les semaines qui viennent.

Le risque est donc important pour la SEMT Pielstick que le groupe MAN devienne seul actionnaire de l'entreprise.

La politique du groupe MAN étant de rationaliser sa gamme de moteur et de supprimer tous les moteurs qui seraient en doublon. SEMT Pielstick verrait très certainement la totalité ces moteurs disparaître.

Nous craignons qu'alors, l'entreprise SEMT Pielstick qui aujourd'hui développe, fabrique, vend et assurer le service après vente des moteurs Diesel de marque Pielstick ne cesse de poursuivre les activités citées précédemment pour devenir un simple établissement de montage et d'expédition des moteurs de la marque MAN.

Ce scénario prévisible et esquissé lors des derniers Conseils de Surveillances et réunions du Comité d'Entreprise Européen, aurait alors des conséquences désastreuses pour l'emploi dans les trois sites de l'entreprise, mais également chez les sous-traitants.

En effet, sur les 675 salariés qui composent l'entreprise, près de 350 personnes occupent des emplois directement liés à la marque Pielstick.

L'abandon de la marque Pielstick aurait aussi des répercussions difficilement chiffrables chez les sous-traitants.

Accepter que le groupe MAN accède au contrôle total de la SEMT Pielstick met en danger à très court terme la marque Pielstick et les emplois qui lui sont associés.

Société Européenne

Le groupe MAN va transformer (dépôt des statuts en juin à Munich) sa division MAN B&W Diesel en une Société Européenne dénommée MAN Diesel SE qui serait composée de ses filiales allemande, danoise, anglaise, française, tchèque, grecque, suédoise, norvégienne, espagnole. A terme, ces entreprises nationales perdront leur statut juridique d'entreprise nationale pour devenir de simples établissements de la Société Européenne avec les conséquences sur les institutions représentatives et les droits des salariés.

La stratégie du groupe se confirme

Lors du Conseil de surveillance du 14 octobre 2005, le Président a fait la déclaration suivante :
« Nous nous réunissons aujourd'hui pour confirmer le développement de l'année en cours, mais aussi afin de refixer les axes qui guideront la politique des années à venir.

*D'un côté, l'exécution de l'année 2005 confirme pour l'heure actuelle la prévision de résultat.
D'un autre côté, la prise de commande n'a pas sécurisé un volume suffisant pour remplir les capacités de la société sur les prochaines années.*

Il est donc nécessaire d'étudier et de planifier les mesures suivantes :

- *Un accroissement des heures productives liées à la coopération industrielle au travers de :*
 - *L'usinage, l'assemblage et les essais de moteurs en sous-traitance de MAN B&W Augsburg.*
 - *La fabrication de pièces de rechange pour notre filiale anglaise MAN B&W Ltd.*

- Au sein de la CSF (force commune de vente), une recherche intense de contrats de centrales terrestres et ce au sein, même dans des projets affrontant une forte concurrence. Pour ce faire, d'importante réduction de coût sont ardemment nécessaires.

Ceci ne peut être obtenu qu'en remplaçant dans la gamme des moteurs semi rapide de la société les moteurs produits en trop petit nombre par des produits où des effets de série peuvent être conjointement obtenus entre Augsburg et St-Nazaire.

Ceci, en pratique, au-delà des quelques projets trop avancés pour être modifiés, résultera en l'adoption en standards du moteur 18V48/60B et de la gamme en vé du moteur 32/40.

Pour la gamme des moteurs rapides, la situation de concurrence entre la société et ses actionnaires reste pour l'heure inchangée, n'apportant des bénéfices qu'au niveau des clients. Le positionnement relatif des actionnaires entre eux n'a pu être clarifié pour l'instant. Quand cela sera le cas, ce sujet devra être rediscuté de manière à restaurer un niveau de profit raisonnable pour chaque acteur.

Je demande donc expressément au Directeur d'étudier comment repositionner sa politique tant commerciale que de production en conformité avec ces mesures. Il devra en confirmer les conséquences en termes de volume, de risques et de résultat pour 2006 et les années suivantes et ce avant fin 2005».

La fin des moteurs PC est donc confirmée et la fin des moteurs PA pourrait être la contrepartie au rachat des parts de MTU par MAN.

L'intégration de tous les services de SEMT Pielstick est en marche avec de nombreux audits diligentés par MAN sur l'établissement de Jour-sur-l'Aubois spécialisé dans l'injection Pielstick, sur les services achats ainsi que les services et pièces de rechanges, sur la production.

Ces audits font suite à la mise en place d'une filiale informatique au niveau du groupe appelé à gérer l'ensemble des systèmes informatiques, et à la mise en place d'un système de gestion commun dénommé SAP.

Cette notion de services partagés annonce des gains sur la structure et de nouvelles pertes d'autonomie de la SEMT Pielstick qui ne manqueront pas d'avoir des répercussions néfastes sur la pérennité de la marque, des produits et des emplois.

Pour illustrer notre inquiétude, nous reprendrons l'exemple de la centralisation des services achats cité au dernier Comité de Groupe Européen par un membre du Directoire qui permettrait au groupe de faire un gain de 10 % sur ce secteur.

A qui bénéficieront ces gains ? A l'emploi, à l'investissement productif ou à bien à une nouvelle augmentation des dividendes ?

Nos axes de réflexion

Accepter cette politique, c'est condamner les sites et les emplois de Villepinte et de Jour-sur-l'Aubois, c'est accepter de transformer l'établissement de St-Nazaire en atelier de montage de moteurs MAN

avec des suppressions d'emplois d'Ingénieurs et cadres, de techniciens, de dessinateurs, d'agents de maîtrise et d'ouvriers par centaine.

C'est pourquoi nous proposons de :

◆ Sortir de la spirale infernale de l'actionnariat concurrent pour retrouver une autonomie commerciale, financière et industrielle totale et reprendre ainsi pied sur tous les marchés : marine marchande, marine militaire, centrales terrestres, groupe de secours nucléaire et traction ferroviaire.

Problème : MAN n'a pas l'intention de vendre les parts de la SEMT Pielstick. Son objectif : diminuer le nombre de constructeurs européens pour augmenter les parts du gâteau du Diesel mondial et ainsi satisfaire la soif de profit toujours plus grande des fonds de pension qui détiennent le capital de MAN.

◆ Redynamiser les bureaux d'Etudes et de Recherches et Développement en créant des partenariats avec les pôles technologiques régionaux, mais aussi avec des entreprises comme le CETIM, EDF, DCN, les Chantiers de l'Atlantique ou des groupes pétroliers pour proposer de nouveaux produits qui correspondront parfaitement aux futurs marchés et partager ainsi les connaissances savoir faire, outils industriels et investissements de tous.

Problème : ces orientations vont à l'encontre de la volonté du groupe MAN de rationaliser la gamme des moteurs et de s'octroyer la maîtrise de la conception des moteurs de cette gamme.

◆ Obtenir des droits de regard et de veto de l'Etat sur les orientations industrielles, commerciales et financières d'entreprises stratégiques de la filière nucléaire ou qui dépendent du « collectif défense » pour assurer leur pérennité.

Problème : le pouvoir politique, au-delà du discours, a-t-il réellement la volonté :

- De mettre en place une véritable politique industrielle pour la France
- De défendre les entreprises stratégiques françaises.
- De maintenir les emplois qualifiés qu'elles génèrent.

N'est-il pas nécessaire de légiférer sur le sujet ?

◆ Inciter l'Etat à rechercher des partenaires pour investir dans une entreprise qui a tous les atouts pour réussir si on lui en laisse la possibilité.

Rentabilité, personnels qualifiés, outils industriels modernes, produits porteurs, excellent savoir faire et situation géographique idéale.

◆ Inciter les collectivités locales à favoriser le développement des entreprises qu'elles accueillent, et non à laisser partir les savoirs faire, en créant un pôle technologique dans la région.

Sur toutes ces propositions nous sommes prêts à rencontrer tous ceux, pouvoirs publics, élus et partis politiques, qui veulent pérenniser et développer l'emploi industriel et ainsi combattre réellement le chômage par le développement de l'emploi qualifié.

-0-0-0-0-0-0-0-