

(Suite et fin)

En dehors de ces deux programmes, la SONACA participe également à la construction de l'avion d'entraînement européen Alpha-Jet, pour lequel la société de Gosselies fabrique la porte du train d'atterrissage (landing gear door), certains mécanismes de verrouillage (latching box), en sous-traitance pour les firmes Dormer (Allemagne) et Messier (France).

D'autres contrats de la société méritent également d'être signalés :

- la fabrication d'anneaux pour l'allongement du fuselage ainsi que les skis d'atterrissage du Lockheed C 130;
- la participation au programme du développement du Bréguet-Atlantic;
- le carénage en matériaux composites des hélicoptères Alouette de l'Aérospatiale française;
- les pylônes et conteneurs d'armement aéroportés pour le compte de la FN;
- des équipements de cuisines d'avions commerciaux;
- la fabrication, sous licence américaine (American Aircraft), de l'ULM Falcon.

Durant ces années septante, la SONACA est considérée comme une entreprise de pointe en région wallonne, ceci grâce à l'utilisation de techniques ultra-modernes : collage des métaux, usinage chimique, traitements thermiques, matériaux composites, ces derniers étant de plus en plus utilisés en



L'Airbus Industries A 310 possède un fuselage plus court que le A 300 et une aile de technologie plus avancée conçue par British Aerospace. (Chronique de l'aviation, p. 794).

aéronautique. Malgré ce beau profil, la santé de la société devient préoccupante : à peine un bénéfice de 4 millions de francs belges en 1983 et un plan de charges en diminution. Cette année-là, le président de l'Exécutif régional wallon confie à un bureau québécois le soin d'analyser le problème. L'audit de ce bureau consultant est sévère pour l'entreprise de Gosselies : dysfonctionnement du conseil d'administration; absence de continuité et de motivation dans la gestion et le fonctionnement de la société; carence dans l'organisation du travail dans les ateliers; manque de qualification du personnel dans certains secteurs; taux d'absentéisme trop élevé; incompétence du système de gestion comptable et financière; salaires de 3 à 29% plus élevés que dans la moyenne du secteur. En conclusion, expliquent les auteurs du rapport, la SONACA surestime largement ses recettes et sous-estime ses dépenses.

Malgré que cette analyse fût largement contestée par les dirigeants de l'entreprise, il a été procédé, par la suite, à une révision du management de la société, à une modération salariale et à une réduction des effectifs.

1.1. La FN

La FN (anciennement filiale de la Société Générale de Belgique), reconnue dans le passé pour la qualité de sa production de moteurs d'automobiles, se lança, dès 1948, dans la fabrication de moteurs d'avions. Trois divisions de la FN sont alors progressivement impliquées dans l'industrie aéronautique :

1. FN Formetal, qui dispose d'une fonderie moderne pour la fabrication d'éléments de moteurs d'avions et même de fusées (programme européen Ariane);
2. le département ETNA de la branche "Défense et Sécurité" de la FN qui fabrique des éléments d'armement, des supports et des boîtiers de commande électronique pour l'aviation;
3. FN Moteurs, qui collabore aux programmes de production F 100 et F 110 (moteurs destinés aux F 16). Type moteurs Rolls-Royce pour l'avion Bréguet-Atlantic FM 56, JT9D-7R4. La même division FN a signé, fin 1983, un accord de coopération avec la société française Turbomeca pour participer au développement de certaines pièces de la turbine

TM 333 destinée à motoser des hélicoptères bi-turbines. Dans le domaine des moteurs de la classe 10 tonnes de poussée, la FN a participé, dès 1972, au programme franco-américain du moteur CFM 56 (*General Electric, USA, et Snecma, France*), destiné à la remotorisation de l'avion de ligne DC-8 et des *Boeing 707* et *737*. Une troisième version de ce moteur, le CFM 56-4 équipe l'*Airbus A 320*. Pour les moteurs de la classe des 20-28 tonnes, FN Moteurs assure, dès 1982, la fabrication de pièces du moteur Pratt & Whitney JT9D-7R4, équipant les *Boeing 747* et *767*, ainsi que les *Airbus A 300* et *A 310*.

Le programme militaire F 16 a été déterminant pour la division FN Moteurs, chargée de construire les éléments-moteurs pour les avions issus du "contrat du siècle" en 1975 et de ses prolongements. Afin d'honorer un tel contrat, l'entreprise a réalisé un programme d'investissements dépassant les trois milliards de francs pour la construction d'une nouvelle usine dans le zoning des Hauts-Sarts (Liège) et la modernisation des bancs d'essai des moteurs.

La FN, toujours dans le domaine aéronautique, a également participé en juin 1981 à la constitution de la société Technical Airborne Components située dans le zoning des Hauts-Sarts, qui étudie et produit des bielles de commande et de structure pour l'industrie aéronautique, dans le cadre d'un accord de licence avec la société américaine Shur-Lock.

En 1983, la FN réalise un chiffre d'affaires de 30,5 mil-

liards de francs belges, dont environ 30% dans le domaine aéronautique. Le personnel occupé dans ce secteur s'élevait à l'époque à un peu plus de 2.500 personnes. En 1991, FN Moteurs est devenu, sous la raison sociale de "Techspace Aéro", complètement indépendant de la FN avec, pour actionnaire principal, la société française SNECMA.

1.2. Dassault Belgique Aviation

La firme Dassault Belgique Aviation est fondée en novembre 1968 à la suite d'accords industriels franco-belges relatifs à la fourniture d'avions *Mirage 5* pour la Force aérienne belge. La société, installée aux abords de l'aéroport de Gosselies, employait 163 personnes en 1984 et s'occupait essentiellement de la construction des cheminées "sous fuselage" des *Mirage* et des *Alpha-Jet* ainsi que des réservoirs pendulaires et des trappes d'armement de ces mêmes appareils.

Dans le domaine de l'équipement, Dassault Belgique Aviation fournit une série de pièces destinées aux commandes de vol, notamment les systèmes de restitution artificiels. L'entreprise participe, comme sous-traitant, à la plupart des programmes du groupe français Dassault-Bréguet. En 1983, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 332 millions de francs belges lui laissant un bénéfice de 45 millions.

La société n'a jamais été réellement intégrée dans la structure industrielle du groupe Dassault, son unique client étant Dassault France. La filiale belge fut créée au moment de

l'achat par la Force aérienne belge des *Mirage* de Marcel Dassault, dans l'espoir, sans doute, de conquérir par la suite d'autres marchés belges. L'intérêt de consolider la division de Gosselies est contré lors de la conclusion du "contrat du siècle", donnant la préférence au *F 16* de la *General Dynamics* au détriment du *Mirage* de Dassault.

1.3. La SABCA

De par son chiffre d'affaires, mais surtout de par la diversité de ses activités, la SABCA (S.A. Belge de construction aéronautique), filiale commune des groupes français Dassault et néerlandais Fokker, est sans conteste la plus importante firme aéronautique belge.

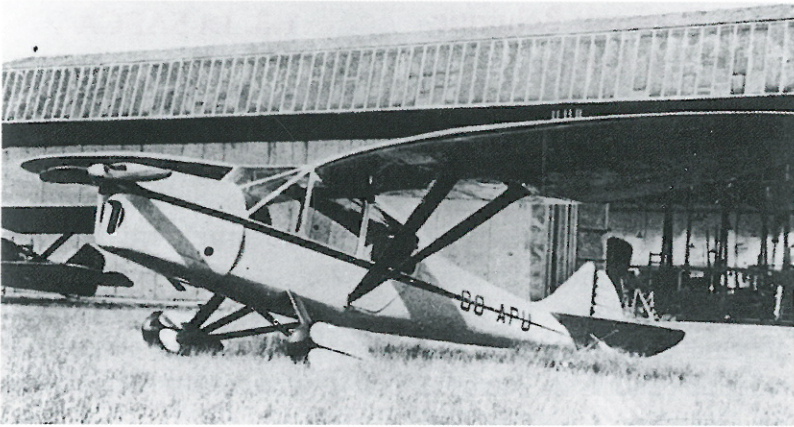
Elle a été créée en 1920. Elle devait produire, entre 1920 et 1940, plus de 600 avions de 19 types différents dont le *Handley-Page*, le «*Princesse Marie-José*», qui assure en 1925 la première liaison aérienne Belgique-Congo.

Les usines SABCA, situées à Bruxelles (Haren), sont complètement détruites lors de la Seconde Guerre mondiale, puis rebâties en 1952. Ses dirigeants modernisent alors les équipements afin de faire face à la première grosse commande d'après-guerre : la production de 200 avions de chasse *Hawker-Hunter* pour le compte de la Force aérienne belge et de celles de pays alliés.

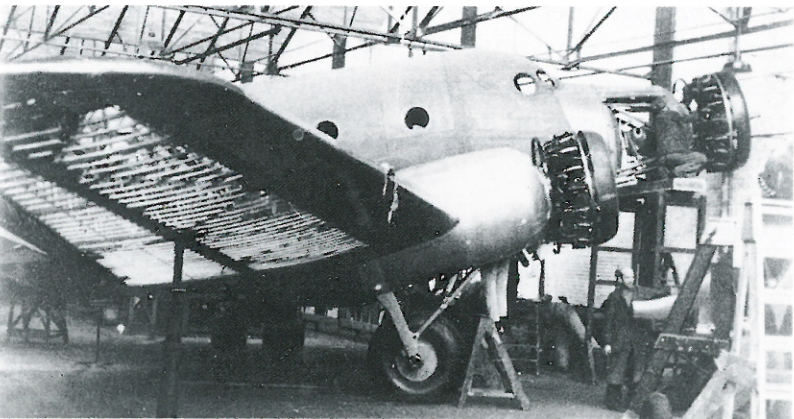
En 1953, une nouvelle usine est construite à l'aéroport de Charleroi-Gosselies, permettant ainsi à la SABCA d'entreprendre le montage, la révision et les essais en vol de tous les



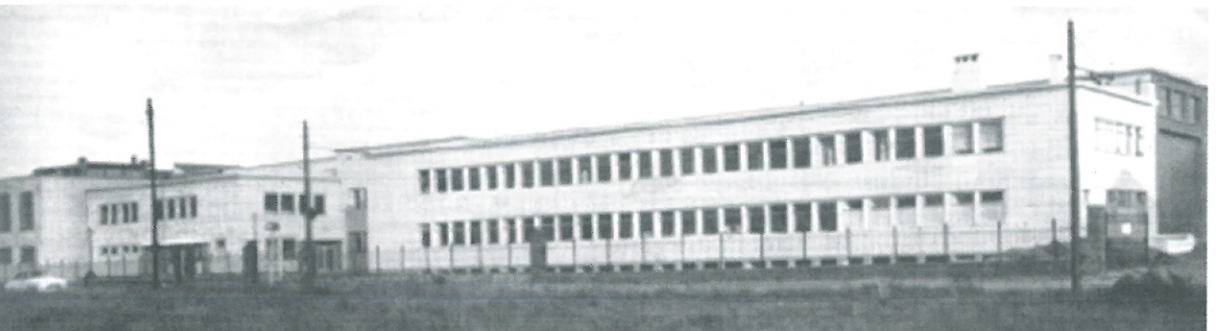
Le prototype du trimoteur SABCA S 12 (OO-AMJ) est sorti en 1931. Créé et construit comme avion de liaison et de transport pour les lignes intérieures congolaises, il pouvait embarquer quatre passagers (plus un pilote) et atteindre 170 km/h. Il ne connut pas de fabrication en série. (L'Aviation civile belge en images, p. 25).



Le biplace SABCA S 20 (1935) était un prototype d'avion de tourisme dont la fabrication en série ne fut jamais entamée. (L'Aviation civile belge en images, p. 33).



Le Renard R 35 (1937), un avion de haute altitude dans lequel vingt passagers pouvaient prendre place. Mis à part quelques parties (notamment les ailes recouvertes de toile renforcée) il était construit en métal. (L'Aviation civile belge en images, p. 34).



L'usine de la SABCA à Gosselies.
(SABCA. 80 years of expertise in aircraft construction)

types d'avions construits par la société. Une structure de fonctionnement est alors mise en place : recherche et production au siège de Bruxelles; montage, essais en vol et maintenance au siège de Gosselies.

Un tournant important pour la société, sur le plan industriel et financier, se situe en 1960 :

Industriel :

En 1960, la participation de la SABCA au programme F 104-G, au Bréguet-Atlantic et au système d'armes Hawk lui permet d'entrer en force dans le domaine de la haute technologie. L'entreprise participe par exemple à la construction des servo-commandes de vol et des ailes du F 104-G.

En 1969, faisant suite à la commande de la Force aérienne belge, la SABCA collabore au programme Mirage 5 et F1 de la société Dassault.

Dans les années quatre-vingt, l'entreprise occupe un peu plus de 1.700 personnes dont 1/3 à Charleroi et 2/3 à Bruxelles. Son carnet de commandes est aussi riche que varié :

1. Activités à Bruxelles

- *F 16* : fabrication des voilures et des servo-commandes;
- *Alpha-Jet* : fabrication en série de la pointe avant;
- *Mirage F1* : dérive;

- *Mirage 3 et 5* : fabrication des aérofreins, des cheminées ainsi que des adaptateurs d'armement; fabrication des manches et des palonniers;
- *Fokker F 27* : voilures externes et armoires de commande;
- *Fokker F 28* : fabrication de l'indicateur de position des volets;
- *Lockheed F 104-G* : fabrication des rechanges;
- *Hélicoptère PUMA* : fabrication des rechanges pour armoires de commande et pour bâches hydrauliques;
- *Airbus A 310* : fabrication en série du "Krüger";
- *Bréguet-Atlantic* : développement des nacelles-moteur.

2. Activités à Gosselies

- *F 16* : montage final, essais en vol; formage des tuyauteries pour les voilures; réparations et modifications d'avions belges et américains;
- *Mirage 3 et 5* : renforcement des entrées d'air, réparation des réservoirs pendulaires, voilures, volets et trappes de train;
- *Alpha-Jet* : fabrication des cadres de nez;
- *Hélicoptère Alouette 2 et 3* : réparations, révision.

La SABCA s'occupe en outre de l'étude et de la fabrication d'équipements électroniques de bord pour les Mirage, Alpha-Jet et Bréguet-Atlantic. La société étudie et construit, dans le domaine spatial, des empennages et servo-moteurs pour la fusée européenne Ariane ainsi que l' "igloo" de Spacelab (USA).

Financier :

Faisant partie du groupe de la Société Générale de Belgique, la SABCA change d'actionnaires

dans les années soixante avec la prise de contrôle par les sociétés française Dassault et hollandaise Fokker : 52% des actions de la société sont détenues par Dassault, 43% par Fokker, le solde se répartissant dans le public. Situation qui ne sera pas sans influence sur la politique industrielle de la firme.

Un projet de collaboration de la SABCA dans la fabrication du *Falcon 900* échoue. Deux milliards de francs belges d'investissement auraient été nécessaires à la concrétisation de ce projet. Sans aide des pouvoirs publics, cet effort financier n'aurait pu être supporté par l'entreprise, d'autant plus que les actionnaires français et hollandais s'opposèrent à une augmentation du capital.

1.4. Les ACEC

Cette société, située à Charleroi, affiliée au groupe américain Westinghouse, à la Société Générale de Belgique et à la Banque Degroof, ne connaît qu'une activité marginale dans le domaine aéronautique. Elle est par contre très présente dans le secteur spatial et collabore à la construction de satellites ainsi qu'à une série d'éléments électroniques de la fusée européenne Ariane, en ce compris les installations de contrôle au sol.

1.5. AEROTECH

Créée en mars 1978, la Société de promotion de l'industrie aéronautique et de haute technologie (AEROTECH) est une société holding dont les principaux actionnaires sont la Région wallonne, la SRIW et le Groupe Bruxelles Lambert. Son objectif est le développement des technologies de

pointe par une participation dans les industries commerciales travaillant dans le domaine de la haute technologie, plus spécialement aéronautique. AEROTECH a ainsi participé par exemple à la construction à Charleroi de la S.A. Titech Europe, conjointement avec la Région wallonne et la société américaine Titech International. La S.A. Titech Europe est spécialisée dans la fonderie du titane.

Conclusion

Une des caractéristiques de l'industrie aéronautique belge du 20^e siècle est sa trop grande dépendance à l'égard des programmes militaires. Cela peut se comprendre par l'efficacité exercée par ce matériel d'attaque lors des deux guerres mondiales et plus récemment lors de la Guerre du Golfe et de l'intervention de l'OTAN au Kosovo.

Le programme F 16, par exemple, représente, au plus fort de sa production, la moitié du plan de charges de la SABCA et 70% de celui de la SONACA et de la division "moteurs" de la FN.

Si l'on comptabilise l'ensemble des productions militaires, celles-ci représentent 90% du plan de charges de la SABCA et 85% de celui de la SONACA, cette dernière pourtant très engagée dans le programme civil Airbus. L'industrie aéronautique belge a surtout produit des avions militaires. Il s'agit là d'un programme à rendement élevé et rapide et d'un grand apport technologique. La SABCA et le groupe SONACA, par exemple, ont pu, grâce au F 16, introduire dans leurs ateliers des machines à commande

numérique. La SONACA encore a développé l'usinage chimique, et la FN l'usinage du titane. Mais le caractère en "dents de scie" des programmes militaires implique une nécessaire diversification et une consolidation des plans de charge par la construction civile. Fondons l'espoir que dans le futur, cette dernière passera plutôt au premier plan.

L'époque est bien révolue où la Belgique fabriquait seule des avions comme les Stampe et les Topsy, mais l'évolution des technologies a rendu le coût de développement et de fabrication d'un avion tellement élevé que rares sont les pays capables de se lancer seuls dans l'aventure. Même des grandes compagnies comme Boeing recherchent des partenaires pour lancer de nouveaux modèles. Pour les sociétés de

taille plus restreinte, la seule solution réside dans un appui financier des gouvernements. Dans les années quatre-vingt, en ce qui concerne le programme Airbus, l'Exécutif régional wallon est intervenu pour 1 milliard 650 millions de francs en guise de fonds de roulement pour l'A 310. L'aventure aéronautique n'est donc pas moins risquée pour les gouvernements que pour les entreprises.

Un système particulier aux contrats d'avions militaires — parce qu'il s'agit de marchés publics — est celui des compensations industrielles ou économiques. On connaît les remous survenus dans le milieu politique belge à l'occasion de la signature de certains de ces contrats.

Dans le secteur militaire, l'industrie aéronautique belge est

liée aux contrats de la Défense nationale et doit à chaque fois négocier âprement les retombées économiques des contrats de fabrication par le biais des compensations industrielles.

Enfin, l'industrie aéronautique belge n'a pas échappé aux problèmes communautaires. L'arrivée en force des entreprises flamandes (FLAG) dans un secteur industriel longtemps dominé par des sociétés implantées en Wallonie a donné naissance à une concurrence, parfois exacerbée, entre industriels du nord et du sud du pays. Progressivement, des considérations, telles les répartitions régionales des compensations, prévalent sur des clauses plus techniques du contrat.

Jacques MAYNÉ

Art & histoire de la région de Wavre

Sources

- CAHISA, Raymond, *L'aviation d'Ader et des temps héroïques*, Paris, Albin Michel, 1950.
- Chronique de l'aviation*, sous la direction de Jacques LEGRAND, Éditions Chronique, Paris, 1991.
- Chronique de la Belgique*, sous la direction de Lieven STRUYE, Éditions Chronique, Paris, 1987.
- COLPAERT, Albert, *L'aviation marchande en Belgique*, Éditions de "L'Avenir Belge", Anvers, [1936].
- La construction aéronautique dans la CEE. Analyse sectorielle*, sous la direction d'E. S. KIRSCHEN et Nelly SCHMITZ, Extraits du séminaire de statistique économique réalisé au cours de l'année académique 1973-74, Département d'Économie appliquée de l'Université libre de Bruxelles.
- DE FONVENT, Jean et consorts, *Techspace Aéro : 50 ans d'histoire et d'aventure*, Liège, s.d. [1999].
- DE KEYSER, Élyane, *L'aviation générale en Belgique. Son essence, ses problèmes, ses perspectives*, Rijkshoger Instituut Afdeling Talen : Vertalers en Tolken, Brussel, 1969.
- DOLLFUS, Charles & BOUCHE, Henri, *Histoire de l'aéronautique*, L'Illustration, Paris, 1932.
- DRECHSEL, Othon, *FN Turboréacteurs. 25 années de production*, Liège, s.d. [1973].
- DUWELZ, Yves, *Avions Fairey Gosselies & Sonaca : a Tips of genie*, http://www.baha.2-be.net/Web-pages/Navigator/Belgian_Aviation_History/Industry/Sonaca.htm, 2000.
- DUWELZ, Yves, *SABCA. 80 years of expertise in aircraft construction*, http://www.baha.2-be.net/Web-pages/Navigator/Belgian_Aviation_History/Industry/sabca.htm, 2000.
- FRAITURE, Claudine, *L'industrie aéronautique : un créneau d'avenir pour la Belgique* ?, dans : *Société royale d'économie politique de Belgique*, N°431, 1982, p. 2-54.
- GERARD, Léon, *L'aviation. La quinzaine de Spa*, Supplément à *l'Indépendance belge* du 20 septembre 1909, p. 1-10.
- HIRSCHAUER, L., *L'aviation de transport. L'évolution de la construction de 1907 à 1919 et la réalisation des avions de transport. L'utilisation économique des appareils*, Dunod éditeur, Paris, 1920.
- HUCORNE, Michel, *L'industrie aéronautique en Belgique*, dans : *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°1059, Bruxelles, 1984, p. 1-30.
- VER ELST, André, *De Belgische civiele luchtvaart in beeld. L'aviation civile belge en images*, Bibliothèque européenne, Zaltbommel/Pays-Bas, [1975].