

INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE EN FRANCE

1. DES SITUATIONS CONTRASTÉES MAIS PAS DE PÉRIL POUR L'AÉRONAUTIQUE

Le secteur spatial français voit ses commandes augmenter de façon très importante avec le soutien des États et des agences spatiales. Même le secteur commercial est en croissance. Les deux grands donneurs d'ordre ne se comportent pas de façon identique. Contrairement à Thales Alenia Space, Airbus Defence and Space supprime des emplois *via* un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE).

Pour les hélicoptères, les commandes publiques et militaires soutiennent un pan d'activité essentiel. Comme le secteur ne connaît plus la croissance passée, les directions menacent d'imposer des mesures d'économies dans le seul but d'augmenter le taux de profits. Le secteur de l'aéronautique militaire est peu impacté et les entreprises du secteur (tiré par Dassault en France) restent à l'écart des plans de restructuration et de licenciement. Le fret aérien reste peu touché par la crise sanitaire et Boeing prévoit une croissance annuelle de 4 % pour les vingt prochaines années. D'ores et déjà, Airbus propose de transformer des avions de ligne type A330 en avions de fret.

Avant la Covid-19, Boeing connaissait des difficultés avec le 737Max. L'avion est cloué au sol après deux crashes. Cela a un impact indéniable en France pour le secteur de la motorisation (Safran et ses sous-traitants) et pour les sous-traitants travaillant sur ce programme.

Avec la Covid-19, le transport des passagers a été très rapidement et profondément affecté du fait des restrictions importantes mises en place par les États. Les vols internationaux sont encore très rares. Mais là où la crise sanitaire est endiguée, comme en Chine, le transport intérieur

des passagers retrouve des niveaux comparables à ceux d'avant la crise sanitaire.

Toute la communication des industriels du secteur, et en premier lieu Airbus, est d'assimiler la baisse du transport aérien à une baisse des plans de charge.

La stratégie des directions est de faire croire que la crise conjoncturelle du transport aérien est une crise de l'industrie aéronautique. L'objectif est de peser sur les États pour récupérer des aides publiques et sur les salariés pour qu'ils acceptent les pertes d'emplois et les régressions sociales. Certes, pendant les mois de confinement et de post-confinement, la production a été ralentie et les livraisons ont baissé, car les compagnies aériennes ont rapidement été affectées, notamment sur la trésorerie (cela pose la question du modèle économique sur lequel elles reposent). Les aides gouvernementales sont venues compenser cette situation. Dès septembre 2020, les livraisons d'avions d'Airbus sont remontées à 80 % du niveau de septembre 2019 (année record) avec des milliers de salariés en moins (intérimaires, sous-traitants).

Malgré tout ce que l'on peut entendre, le nombre de commandes enregistrées par Airbus en 2020 est supérieur à celui de 2019, et le nombre d'annulations de commandes en 2020 est inférieur à celui de 2019... Le carnet de commandes augmente. Il y a 7500 avions à construire, soit quasiment dix ans de plan de charge pour Airbus et les sous-traitants de la filière. Le groupe Airbus, tête de pont de la filière, en annonçant un PSE et un accord de performance collective (APC), a ouvert la voie au patronat

de l'aéronautique pour restructurer, licencier. Dans le secteur des avions régionaux, dont les clients sont souvent des petites compagnies qui bénéficient de moins d'aides publiques, la situation est plus tendue. Le cycle commande/livraison est beaucoup plus court que pour les avions de ligne. ATR (leader mondial sur ce secteur) annonce des baisses de cadences avec des répercussions

pour certains sites industriels fortement investis dans ces programmes. Les industriels et notamment les donneurs d'ordre profitent de l'occasion pour réduire encore leur budget recherche et développement (R&D) autofinancés. Leur objectif pour augmenter leur taux de profit est de faire porter l'essentiel de la charge de l'avion décarboné à la collectivité publique.

2. DES PROPOSITIONS POUR UNE FILIÈRE STRATÉGIQUE

1. Réduire le temps de travail, exiger des emplois stables, redonner du sens au travail

Dans de nombreuses entreprises, le temps de travail est abaissé *via* le dispositif de l'activité partielle de longue durée (APLD). C'est un dispositif transitoire qui peut être mis en œuvre pour passer la période de perturbation. Toutefois, la CGT doit remettre en avant la réduction du temps de travail à 32 heures sans diminution de salaire.

Avec le chômage partiel, de nombreux salariés ont expérimenté la journée de 6 heures ou les 30 heures hebdomadaires. Les retours, y compris des hiérarchies, sont positifs sur la qualité et le sens du travail avec des cadences plus raisonnables et des méthodes de *management* plus respectueuses des individus. La période a montré aussi la fragilité des travailleurs précaires – les intérimaires et les sous-traitants *in situ* – utilisés comme des supplétifs de main-d'œuvre et jouant le rôle de variable d'ajustement. Il faut empêcher le recours aux intérimaires pour « accroissement temporaire d'activité » dans une filière qui a dix ans de carnet de commandes et renforcer les contrôles pour débusquer le délit de marchandage.

2. Les relations donneurs d'ordre/sous-traitants

Les donneurs d'ordre ont droit de vie et de mort sur la plupart des sous-traitants. Ils distillent les charges de travail au compte-goutte, imposent les process de travail (y compris les méthodes de management), mettent en concurrence pour faire pression sur les prix... Il faut sortir de cette domination. Cela passe par une législation plus contraignante sur le devoir du donneur d'ordres (loi GM&S). Cela passe aussi par une autonomie plus forte des entreprises sous-traitantes, qui doivent développer leur propre R&D et donc disposer de leur propre bureau d'études. L'accès aux aides pour la R&D ne peut pas être subtilisé par les grands groupes qui la rediffusent à leurs bons soins.

3. Des investissements à confirmer

La CGT exige que l'implantation de la chaîne A321 à Toulouse soit confirmée. C'est ce modèle d'avion qui répond

aux besoins des compagnies pour les prochaines années. La France ne doit pas rester à l'écart dans l'assemblage de cet appareil.

4. La conditionnalité des aides

Les aides publiques sont distribuées sans contrôle et sans contrepartie. Dans l'aéronautique, le fonds d'aide aux PME est géré par un fonds d'investissement. La CGT demande que ce soit la Banque publique d'investissement (BPI, dont la gouvernance est à revoir) qui dispose de ces fonds pour agir sur la trésorerie et le capital des entreprises en contrepartie du maintien de l'emploi. Concernant les aides attribuées à la décarbonation de l'aviation, c'est un organisme public, tel l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (Onera), qui devrait s'en charger. Aujourd'hui, le Conseil pour la recherche aéronautique civile (Corac) est directement piloté par les grands groupes et la CGT remet en doute la théorie du ruissellement chère au gouvernement actuel.

5. L'aéronautique du futur

La CGT est convaincue que l'industrie aéronautique répond à des besoins pour les populations, même si la question du modèle de consommation doit se poser dans son ensemble (la dérégulation du secteur aérien contribue à la course aux profits) et en complémentarité avec les autres moyens de transport. Le secteur aérien reste un enjeu stratégique important dans la défense de la France et de l'Europe. L'aérien doit prendre sa part dans la décarbonation de l'économie et atténuer ses nuisances environnementales (bruit par exemple). Cela nécessite de mettre en œuvre des moyens importants pour effectuer des sauts technologiques. Mais l'avion du futur peut avoir des répercussions sur toute la chaîne du transport aérien (compagnies aériennes, aéroports, infrastructures...). C'est par une politique cohérente que ces transformations pourront réellement émerger. La déconstruction des avions et la valorisation des matériaux récupérés devraient être structurées. Ce sont l'État et l'Europe qui doivent piloter cette vision stratégique. Les industriels doivent être au service des choix politiques, et non le contraire.