

NOTE DE CONTEXTE
- Mai 2020 -

FILIÈRE

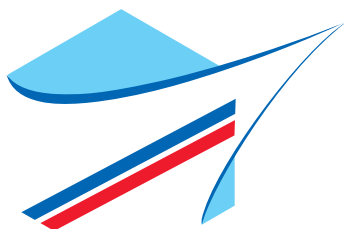
AÉRONAUTIQUE

CIVILE

CFE-CGC
Aéronautique
Espace Défense



METALLURGIE



**Ont contribué
à l'élaboration
de ce
document :**

Ludovic Andrevon	Président CFE-CGC Aéronautique Espace Défense
Françoise Vallin	Vice-présidente CFE-CGC Aéronautique Espace Défense et coordinatrice CFE-CGC Airbus
Christian Sibuet	Délégué général CFE-CGC Aéronautique Espace Défense
Marie Delarchand	Coordinatrice CFE-CGC Groupe Daher
Fabrice Nicoud	Secrétaire national Emploi/Formation à la Fédération CFE-CGC de la métallurgie. Délégué syndical central Airbus Commercial
Marie-Hélène Miermont	Coordinatrice CFE-CGC Thales AVS
Bernard Mathieu	Délégué syndical central Dassault Aviation.
Patrick Potacsek	Coordinateur CFE-CGC Safran
Christelle Thieffinne	Secrétaire nationale Prévoyance/Retraite à la Fédération CFE-CGC de la métallurgie. Déléguée syndicale Thales AVS
Thierry Ynglada	Délégué syndical central Groupe Latécoère
Christophe Bretagnolles	Délégué syndical central Groupe Mécachrome
Alexandre Strickler	Délégué syndical central Cimpa
Éric Durand	Coordinateur CFE-CGC Safran



Introduction /contexte

Avant le déclenchement de la crise sanitaire, les entreprises de la filière s'interrogeaient sur leur capacité à trouver des compétences pour répondre aux augmentations de cadences et de charges à venir.

Un EDEC (Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences) aéronautique fut signé, en novembre 2018, sur les métiers en tension et comment les pourvoir, afin de permettre aux PME de répondre aux besoins des grands donneurs d'ordre. Les acteurs de la filière (GIFAS, OPCO, organisation syndicales, État) n'ont pas remis en question, pour l'instant, ce besoin.

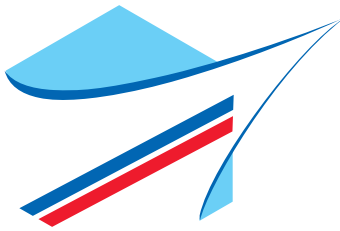
La crise de l'aéronautique civile est très sévère, mais très directement liée à la crise sanitaire, contrairement à l'automobile qui avait des problèmes structurels (diesel, surcapacité, transition électrique...) avant cette crise.

La filière aéronautique représente 195 000 salariés dans le périmètre GIFAS (dont 43 % d'emploi d'Ingénieurs et cadres ainsi que 32 % de techniciens) ! C'est aussi plus de 300 000 salariés concernés hors code NAF aéro et intérimaires.

La filière représente 63 Md € d'exportations induisant un solde positif du commerce extérieur de 30 Md €. L'affaiblissement durable de cette filière aurait un impact lourd sur le déficit extérieur français et donc sur les comptes de la nation.

Le transport aérien est pollueur, mais un **contributeur modéré aux émissions polluantes** : 2 % des émissions mondiales de CO₂ et seulement 14 % de la filière transport. Oui, l'aéronautique prend sa part dans la lutte contre la pollution. Oui, la CFE-CGC milite pour une planète plus propre. Mais la CFE-CGC milite aussi et surtout pour le maintien des emplois dans la filière.

**Notre filière est donc
confrontée à des enjeux
conjuncturels et structurels.**



1) **Mesures court terme : préserver les emplois et les compétences tant que la durée de la crise conjoncturelle n'est pas établie.**

Des suppressions massives et définitives d'emplois ne permettront pas à la filière de répondre au besoin du marché à la fin de la crise sanitaire.

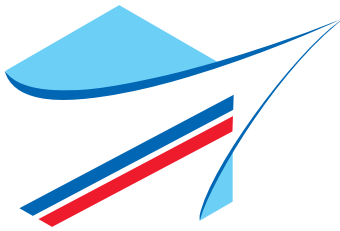
L'objet du manifeste signé entre 3 organisations syndicales et l'UIMM le 20 mai 2020 est de pallier les baisses de charges et d'éviter/amoindrir ces plans sociaux massifs. Les mesures phares en sont :

- demande de la mise en place d'un dispositif d'Activité Partielle de Longue Durée ;
- demande de facilitation de prêt de Main d'Œuvre ;
- aides à **l'apprentissage pour rester attractif** pour nos jeunes ;
- profiter des périodes de charges basses pour investir dans la **formation des salariés** et les préparer aux métiers et technologies du futur, en particulier sur les nouveaux moyens de production (industrie 4.0, etc.). Ces périodes de formation devront être incitatives et donc mieux rémunérées que la seule activité partielle ;
- les entreprises, y compris les donneurs d'ordre, ont des difficultés à financer les plans sociaux par des mesures socialement acceptables. Ces plans sociaux vont être « lourds » et pour restaurer rapidement de la trésorerie se dérouler sur une période courte (on parle de 6 à 9 mois). Il y a donc un besoin de cofinancement pour assurer des départs liés à l'âge, seul dispositif avec la mobilité permettant de ne pas recourir aux licenciements secs.

Ces mesures sont de nature à contribuer à préserver l'emploi et les compétences pendant une durée liée à une crise conjoncturelle, et minimiser les conséquences sociales lourdes des PSE.

La CFE-CGC alerte sur l'urgence des PSE, un certain nombre d'entreprises de la filière envisageant le lancement d'un plan social d'ici fin juin. Elles prévoient « d'assainir » leur masse salariale avant la fin de l'année pour redémarrer une année budgétaire 2021 sur de nouvelles bases. Pour cela, le rétro-planning leur impose un démarrage d'un PSE autour du 1^{er} juillet, pour se laisser 4 mois de procédure légale plus 2 mois de mise en œuvre effective des préavis de départ.

« **Des suppressions massives et définitives d'emplois ne permettront pas à la filière de répondre au besoin du marché à la fin de la crise sanitaire.** »



2) Mesures court terme : assurer la survie des entreprises de la filière

Si des entreprises disparaissent lors des prochains mois, elles ne seront plus là pour répondre à la demande lors de la relance !!! Et la filière aéronautique sera très durablement affaiblie.

La solution de « facilité » est de licencier immédiatement. Les coûts salariaux baisseraient vite et les comptes seraient rapidement rétablis. Mais les compétences seraient irrévocablement perdues !!!

Il existe d'autres solutions pour préserver l'emploi tout en maintenant l'équilibre financier des entreprises :

- des entreprises peuvent être confrontées à des problèmes de trésorerie. La réponse passe par des prêts garantis par l'État, des reports, voire des annulations de charges ;

- des entreprises peuvent être confrontées à des problèmes de solvabilité : les pertes cumulées sur les prochains mois vont conduire à des bilans déséquilibrés. Il faut donc augmenter les capitaux propres de ces entreprises pour les aider à passer la crise.

La création d'un fond de revitalisation de type Aerofund (mise de fonds des big four + abondement d'entités de type BPI).

Celui-ci peut être le fait d'investisseurs privés. L'État peut aussi l'encourager par la fiscalité en fléchant l'épargne vers ces placements (PEA PME par exemple)

Cet apport de capital permettra aux entreprises de financer des investissements.

L'État doit cependant demander des gages de bonnes utilisations de ces capitaux. Ceux-ci ne doivent pas servir à financer les actionnaires ou les dirigeants, mais :

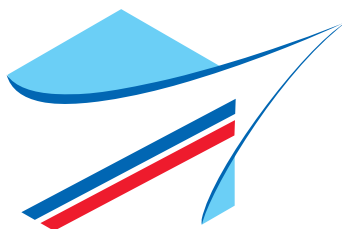
- pour la supply-chain, à moderniser l'outil de production (usine 4.0, robotisation...) ;
- pour les donneurs d'ordre ou plus grosses ETI, de lancer des projets de R&D sur les technos de demain pour « verdir » le transport aérien.

L'État doit aussi conditionner ces aides à des efforts de relocalisation. La modernisation de l'outil de production est d'ailleurs la condition d'une relocalisation.

Une fois que la relance aura lieu, que le marché sera là, l'État pourra se désengager avec probablement des plus-values.

À noter qu'il n'y a pas de raison à ce que des grands donneurs d'ordre ne bénéficient pas non plus de ces apports de capitaux propres comme pour AIR France ! Sauf si pour des raisons idéologiques, ils refusent de voir l'État monter à leur capital ! Pourtant, ce serait une façon d'assurer le financement des efforts de R&D sur les technos de demain, alors qu'actuellement nombre de programmes sont stoppés.

Il est possible que des restructurations soient nécessaires, certaines entreprises n'ayant pas une rentabilité suffisante pour survivre, ni sans doute même la taille critique. Mais le savoir-faire doit être absolument préservé. Elles doivent donc être rapprochées d'entreprises plus fortes pour constituer des fournisseurs puissants.



3) Mesures court terme/ moyen terme: s'appuyer sur l'aspect dual de la filière.

Sans filière aéronautique, la France n'assurera plus son objectif d'indépendance stratégique. L'histoire est un perpétuel recommencement : l'activité cyclique de nos activités a permis par exemple de développer l'aéronautique civile et spatiale grâce aux résultats économiques de la Défense dans les années 80, puis des transferts de charges du civil vers le militaire ont limité les effets de la chute du mur de Berlin et des budgets de Défense. Aujourd'hui, cette dualité doit jouer de nouveau.

Le soutien renforcé, l'accélération, voire le lancement anticipé de contrats militaires ou de tranches en attente sont autant de façons d'apporter du soutien à l'activité aéronautique et de préserver ses emplois :

- les donneurs d'ordre ont une activité duale et leur activité militaire/spatiale fait travailler la même supply-chain que l'activité civile ;
- les compétences, les savoir-faire du domaine militaire/spatial et du domaine aéronautique présentent beaucoup de communalités et sont complémentaires en termes de technologie, d'innovation, mais aussi en termes de processus ;
- de plus les innovations dans le domaine militaire/spatial servent souvent de déclencheur pour des technologies nouvelles dans le domaine civil, de même que les méthodes et processus du civil appliqués au domaine militaire permettent d'en baisser les coûts de développement.

Des solutions existent pour doper l'industrie des avions d'armes, des hélicoptères militaires, mais aussi des chars...

Les projets MGCS et SCAF, mais également Eurodrone, MHT ainsi que les programmes Hélicoptères sont dans cette lignée.

- Pour Thales : partager de la charge du programme SCAF, du Tigre MK3 ou du HIL avec les équipes aéronautiques ;
- Pour MBDA : récupérer le développement et la production du MHT et prendre des salariés d'Airbus ou d'autres en prêt ;
- Pour Dassault /Safran : avancer la commande de la 5ème tranche RAFALE, afin de garder la chaîne en vie en attente de commandes export, accélérer la mise en production des avions de surveillance maritime (programme Albatros) ... sont des moyens relativement simples de compensation ;
- Pour Airbus : renouvellement flotte Puma par acquisition d'EC225 et avancement du programme HIL.

Les entreprises, qui ont cette dualité, peuvent faire bénéficier immédiatement les équipes de l'aéronautique civile d'une partie des charges liées aux nouveaux projets militaires et, le cas échéant, leur supply-chain également.

Le soutien aux projets de Défense offre assurément des avantages pour les deux parties.

L'industrie spatiale européenne est fortement attaquée depuis une dizaine d'années par ses concurrents, américains notamment. Depuis 2018, Arianespace a perdu son leadership mondial sur le marché des lancements civils au profit de SpaceX. Dans ce contexte, l'épidémie de Covid-19 n'a fait que renforcer ce que disent tous les intervenants depuis plusieurs années – industrie, syndicats, politiques –, et plus particulièrement la CFE-CGC : « L'industrie européenne du spatial ne résistera à l'arrivée des acteurs du NewSpace (SpaceX, Amazon, Virgin, ...) qu'au prix d'une simplification de l'organisation de l'industrie spatiale et du soutien de l'Europe ».

Ce soutien des États européens (maintien d'un flux de commandes auprès de notre industrie) est indispensable pour maintenir les compétences et l'emploi.

La filière lanceurs a tout autant besoin de ce soutien étatique, dans un contexte où cependant le besoin est moindre compte-tenu du caractère dual (civil-militaire) de cette technologie. Le soutien de la France à sa filière missile, et plus particulièrement missiles intercontinentaux tels que le M51, a des retours positifs sur le programme Ariane et constitue par voie de conséquence un atout supplémentaire.

« Sans filière aéronautique, la France n'assurera plus son objectif d'indépendance stratégique. »



4) Mesures moyen terme : une solidarité filiale, consolidation de la supply chain.

La réorganisation industrielle doit être concertée entre les acteurs du secteur autour d'une réflexion globale de l'empreinte de la supply-chain française. Pour cela il faut :

- un recensement des entreprises stratégiques du secteur ;
- une réflexion sur leur organisation sur le territoire national ;
- sortir d'une politique d'achat monosource dangereuse pour la maîtrise de la supply-chain et pour la conservation des moyens et des compétences en France;
- une consolidation de la supply-chain à l'aide du fond de revitalisation (cf para 2) ;
- mais surtout alimenter les entreprises consolidatrices avec de grands projets souverains basés sur la dualité du civil et du militaire (car le militaire relève de décisions nationales qui permet d'anticiper les ruptures technologiques applicables au civil qui lui est contraint par des décisions Européennes ou internationales) (voir para 3).

Les donneurs d'ordre doivent soutenir leurs fournisseurs : ceci nécessite une visibilité sur les plans de production ainsi que, pourquoi pas, des achats communs.

Les donneurs d'ordre peuvent aussi prêter de la main d'œuvre pour aider les fournisseurs, en particulier les PME, à moderniser leur organisation, leurs moyens de production pour être capables de répondre à une relocalisation de certaines charges.

Il ne serait pas acceptable que des charges d'ingénierie soient retirée de sous-traitants français pour être transférées en Chine ou ailleurs. Ceci entrainerait une perte durable de savoir-faire sur notre territoire au profit de concurrents. De plus, cela reviendrait à détourner de l'argent public (chômage et/ou activité partielle) au profit de création d'emplois dans des filiales étrangères. Le mot « ré internalisation » doit être analysé : Ré internaliser ne signifie pas « reprendre de la charge à de la sous-traitance » pour ensuite « l'envoyer dans une filiale en Chine ».

De même, un code de bonne conduite doit être imposé pour que les donneurs d'ordre n'imposent pas de délocalisation à leur supply-chain :

- soit par demande directe ;
- soit en imposant des baisses de tarifs imposant des recherches de zones délocalisées.

Ces deux derniers points sont particulièrement vrais dans le domaine des aérostructures où nos entreprises françaises ont TOUTES implanté des delivery units en Afrique du nord ou encore au Mexique (entre autres).

Encore une fois, l'État doit donc, sans équivoque, conditionner ses aides à des efforts de relocalisation sur le territoire pour rendre la filière moins vulnérable face aux pays tiers.

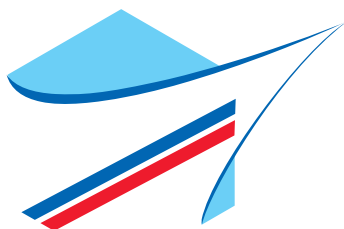
Un des moyens est que le prix des articles importés intègre les externalités climat : taxe carbone par exemple.

La Chine impose souvent des investissements locaux pour justifier des commandes. Et pourquoi pas l'inverse ? Alors que notre déficit avec la Chine est colossal !

Et pour être totalement disruptif, pourquoi ne pas imposer aussi à Boeing des investissements en Europe bien au-delà de ce que cette entreprise confie déjà à des entreprises française ou européennes ? Encore faudrait-il que l'Europe parle d'une seule et même voix !

Par solidarité filière, il faut aussi entendre solidarité territoriale. L'État doit co-organiser avec les chambres territoriales les conditions de prêt des salariés entre les entreprises en facilitant la recherche et l'obtention de logement ou de recherche d'emploi pour un conjoint. On passe ici d'une coordination intra filière à une coordination inter filière.

L'établissement de plans de maintien des compétences via un pont entre l'État et les Régions sur le sujet de la formation, par exemple, est pertinent.



5) Lutter contre les délocalisations

Il est acceptable que des charges partent à l'étranger dans des opérations de compensations industrielles. À ce titre, une fois de plus, l'État français doit s'autoriser l'exigence de compensations sur son propre territoire lorsqu'il est client d'une entreprise étrangère.

Le coût du travail est souvent placé en avant pour les justifier. Cela n'est pas acceptable.

Une manière de lutter contre ce phénomène serait de mettre en place une taxe sur la valeur ajoutée des produits importés depuis hors de l'Europe.

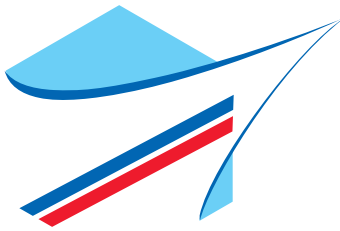
Cela aurait pour effet de renchérir le coût des produits importés et rééquilibrera les choses.

Les Organisations Syndicales vont certainement devoir négocier des Accords de Performance Collective pour faire face à la crise du transport aérien.

Les salariés français ne pourront supporter seuls l'effort de la réduction des coûts.

Même, s'il ne s'agit pas à proprement parler de délocalisation, un accord de European Buy Act DOIT DÉFINITIVEMENT être mis en place. Il est anormal, en particulier sur les marchés militaires, que des États européens passent des commandes de matériel outre Europe.

« **Les salariés français ne pourront supporter seuls l'effort de la réduction des coûts.** »



6) Préparer demain

Il s'agit ici de réussir l'indispensable transition énergétique.

L'action de l'État (des États) peut se situer à deux niveaux : la demande et l'offre.

Inciter fortement les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes pour des avions modernes donc moins gourmands en carburant. Le faible coût actuel des carburants y sera un frein. Mais ce fait doit être surpassé. Il s'agit là d'agir sur la demande (comme l'État vient de le faire pour l'industrie automobile).

Cela ne suffira pas ! Il faut aussi agir sur l'offre !

Il faut permettre l'accélération de la stratégie de filière **française, souveraine et responsable** en développant un avion **vert et digitalisé** sous le pilotage du CORAC. Pour cela il faut agir sur 7 axes :

1) redonner une impulsion immédiate à l'activité du transport aérien :

cette phase passe par une innovation forte et des investissements très court terme permettant d'assurer la sécurité sanitaire des voyageurs et de leur redonner confiance. Cette première phase permettra de relancer dans l'immédiat **l'activité de maintenance, fortement génératrice de Chiffre d'Affaires et de marge.**

2) accélérer le soutien des projets à faible maturité technologique autour de la transition écologique de type :

- la motorisation Hydrogène (ou autre technologie permettant de réduire de 50 % les émissions de CO₂) ;
- l'accroissement de la compétitivité de type « usine 4.0 » ;
- le développement des projets d'opérations aériennes de type ATM (AirTraffic Management) permettant de réduire les temps d'approche des avions sur zone aéroportuaire et donc la consommation de carburant.

3) sécuriser la chaîne A321 XLR sur Blagnac :

à la reprise des vols intercontinentaux, les compagnies s'orienteront, pour certaines, vers des appareils de plus faible emport (contrainte écologique et faiblesse du trafic) permettant des vols directs vers certaines destinations. Safran Seat réfléchit à la mise au point de sièges business à destination de ce « faux » moyen-courrier.

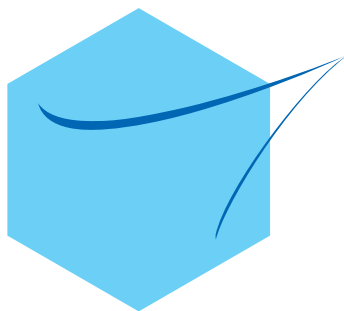
Le projet d'investissement d'une chaîne A321 XLR à Toulouse est actuellement gelé.

Avant la crise du COVID19, il était prévu de transformer le site de Jean-Luc Lagardère à Toulouse (site du A380) en chaîne d'assemblage A321 XLR. Le coût du projet est de 130 M€ et permet la création de 600 postes.

Il faut savoir que l'A321 n'est assemblé qu'à Hambourg et Mobile en Alabama.

Ce modèle d'avion moyen-courrier est crucial pour l'emploi à Toulouse sur le plan des charges à court/moyen, et long termes d'autant plus si les long-courriers comme l'A350 ou l'A330 ont du mal à repartir !

« Il faut permettre l'accélération de la stratégie de filière française, souveraine et responsable en développant un avion vert et digitalisé sous le pilotage du CORAC. »



[Préparer demain]

« Le risque de dépendance aux gros porteurs sur Toulouse signifie un risque sur les charges et donc sur l'emploi ! »

Le risque de dépendance aux gros porteurs sur Toulouse signifie un risque sur les charges et donc sur l'emploi !

L'implantation d'une chaîne A321 à Toulouse devait aider au repositionnement des salariés travaillant encore sur l'A380. L'arrêt de ce dernier programme risque de s'accroître avec la crise actuelle (cf situation de la compagnie Emirates).

Aujourd'hui, le projet A321 à Toulouse est en « mode pause », mais à priori il aura beaucoup de mal à voir le jour :

- 1) par décision de stopper tout investissement ;
- 2) les allemands multiplient les manœuvres après avoir vu le risque de partager les charges avec Hambourg en Europe.

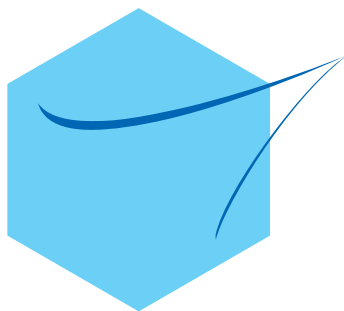
Il doit être immédiatement soutenu au risque de voir cette activité rester définitivement hors de France (Hambourg et Mobile en Alabama).

- 4) **renforcer des développements de démonstrateurs** pour les projets plus matures technologiquement permettant d'impliquer plus fortement les PME & ETI ;
- 5) **établir des filières stratégiques en relocalisant les composants stratégiques en France** et en mettant en place des **filières écoresponsables** afin de préparer les acteurs de la supply-chain aux prochaines échéances du secteur, telles que la décarbonation, le digital, la réduction des cycles, l'agilité des outils de production ;
- 6) **modifier la législation par palier pour limiter l'empreinte carbone**. Par exemple : roulage des avions sur le tarmac grâce à des systèmes de motorisation électrique (la technologie est prête). L'industrie accumulerait ainsi de nouvelles compétences par briques technologiques ;
- 7) **participer au lancement d'un programme d'avion « propre » horizon 2035** qui permettra de créer de nouvelles compétences ; de nouvelles technologies. Les donneurs d'ordre feront travailler leurs bureaux d'études pendant que la supply-chain, remontant dans l'échelle de la valeur ajoutée, modernisera ses capacités de production sur le sol français.

Cet aéronef saura :

- accumuler une énergie d'origine renouvelable au sol et en vol ;
- stocker cette énergie afin de réaliser des vols domestiques et transcontinentaux.

De même, son système de propulsion devra être décarboné, basé sur de nouvelles technologies (moteur à air électrique, hybride, hydrogène, etc.).



[Préparer demain]

« La CFE-CGC s'est inscrite pleinement, avant la crise, dans le projet de transition énergétique lié au transport aérien. »

Pour ce faire, il est vital de soutenir et d'accentuer l'investissement dans l'ensemble des projets d'innovation et de R&T déjà initiés, tels que :

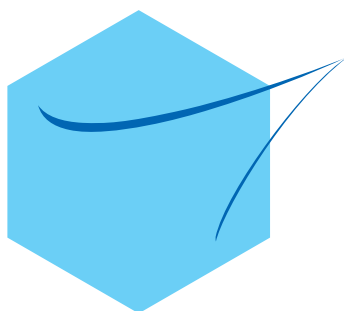
- les technologies à réducteur ;
- les parties chaudes ;
- les nouvelles architectures de moteurs (open rotor), hybridation ;
- les carburants de synthèses plus propres.

Une telle restructuration et mutation technologique impliquera de nouveaux modes de fabrication (Impression 3D et Usine 4.0) et devra impérativement être accompagnée par un programme robuste de transformation de l'ensemble des métiers de l'aéronautique (plan de formation, structuration des filières de formation et modernisation de nos centres de formation, cf para 7).

La CFE-CGC s'est inscrite pleinement, avant la crise, dans le projet de transition énergétique lié au transport aérien. Elle s'est inscrite pleinement dans les comités de filières et au Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile. Elle s'y est investie car préparer dès aujourd'hui les technologies de demain est le meilleur moyen de préparer « la transition des emplois ».

Faudrait-il ralentir, remettre en question les aides étatiques, les initiatives industrielles et privées qui ont déjà permis au transport aérien de diviser par 2 les émissions de CO2 en 30 ans, de réduire par 5 la consommation par passager en 60 ans, mettre en péril les programmes de recherche technologique comme Clean Sky, SESAR, ou le mécanisme de compensation carbone Corsia visant encore plus à poursuivre la diminution des émissions de CO2 et de bruit à horizon 2050 ?

NON !



[Préparer demain]

Que deviendraient les travaux et recherches engagés vers de nouvelles propulsions (électrique, solaire, hydrogène) pour en doter des appareils de plus en plus lourds, les bio-carburants, l'optimisation de l'aérodynamique, l'allègement des aéronefs avec des matériaux composites et plus légers, l'optimisation des routes aériennes ?

Ces projets doivent être poursuivis, voire accélérés.

Ces mesures ont pour but de répondre à l'attente légitime du « verdissement » du transport aérien en structurant la transition énergétique dans la durée (comme avant la crise). Beaucoup de lobbies s'activent aujourd'hui pour surfer sur « l'opportunité » de la crise sanitaire, afin d'accélérer cette transition alors que la filière a un genou à terre. Accélérer de manière déraisonnable cette transition en l'inscrivant dans un monde d'après immédiat aurait pour effet de lui faire mettre le deuxième genou à terre.

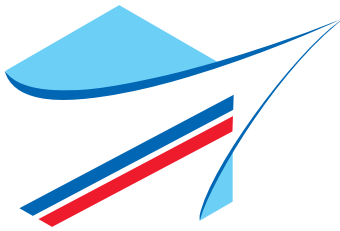
Il ne faut effectivement pas oublier qu'aucune technologie de remplacement n'est disponible aujourd'hui pour assurer une aviation massivement moins polluante.

Dans l'automobile, les technologies sont prêtes, implémentables, mais leur mise en place est freinée par le coût d'achat des modèles et par la faiblesse de l'infrastructure routière et aussi sans doute... par la crainte de voir l'économie des hydrocarbures faiblir. L'industrie pétrolière n'a pas, non plus, fait sa mue pour s'adapter.

Et malgré cette alternative technologique, la transition est partie pour être coûteuse en emplois dans l'automobile. La concurrence liée au nombre de constructeurs et la dédiélisation des modèles amenaient leurs cortèges de problèmes avant même la crise COVID 19.

Que dire, d'une filière aéronautique où l'alternative ne sera prête, au mieux, que dans une quinzaine d'années ?

Transformer les technologies et les emplois associés de manière socialement et économiquement acceptable ne peut s'envisager que dans le temps long. Surtout, des mesures unilatérales prises sur le sujet par le seul État Français sans que cela soit partagé au niveau européen, voire mondial, aurait pour effet inévitable d'affaiblir la filière française.



7) Le nerf de la guerre : la Formation

« La baisse des marchés peut être compensée en France par la relocalisation d'une partie de la production. »

Des aides à la formation ne visent pas à maintenir de l'emploi de court-terme. Elles visent à préparer nos entreprises au rebond de nos activités si celles-ci ont lieu.

Au 1^{er} mars, le sujet de préoccupation était le manque de compétences, frein au développement de notre filière, en particulier dans les PME. C'était la raison principale de l'EDEC Aéro, signé fin 2018, qui visait à identifier les métiers/compétences en tension, en particulier pour réussir la transition numérique, sensibiliser les PME à ces problématiques, développer des formations et les mettre en œuvre.

La baisse des marchés peut être compensée en France par la relocalisation d'une partie de la production. Cela concerne beaucoup plus les fournisseurs qu'AIRBUS ou SAFRAN. Mais pour que cette relocalisation soit pertinente, réussie, il faut moderniser le tissu industriel (usines 4.0) pour le rendre compétitif. Cette modernisation exige de nouvelles compétences pour les salariés : opérateurs CN, data analyste, ingénieur process, cybersécurité...

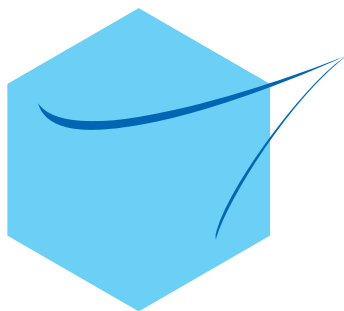
Les entreprises doivent donc être aidées dans leur investissements (PGE, fonds propres, subventions), mais également dans la montée en compétences des salariés pour que tout soit prêt au démarrage.

Les outils :

1) le **FNE formation, doté de 500M€ par l'État, permet des formations pendant l'activité partielle**. L'État finance 100 % des coûts pédagogiques. Il faut bien entendu que les salariés soient volontaires pour suivre des formations pendant leurs jours d'AP.

Proposition 1 : l'AP de Longue Durée souhaitée dans le manifeste UIMM/CFE-CGC/FO/CFDT doit permettre de conserver des emplois et compétences en attendant que l'activité reprenne. Mais ces périodes peuvent, doivent être utilisées pour que les salariés se forment. Pour les encourager, l'État pourrait prévoir une meilleure indemnisation de l'AP en cas de formation. Pour rappel, dans l'AP classique (hors covid), un salarié en formation avait sa rémunération maintenue à 100 %.

Co-investissement CPF : le CPF est un compte personnel. Le salarié peut donc l'utiliser à sa guise. Pour l'encourager à l'utiliser sur des formations certifiantes en lien avec les besoins de l'entreprise, celle-ci peut cofinancer la formation : le salarié apporte une partie ou la totalité du montant de son CPF, l'entreprise complète ou participe au financement. Elle peut aussi autoriser le salarié à suivre la formation pendant le temps de travail.



[Le nerf
de la guerre :
la Formation]

Proposition 2 : l'application numérique « CPF » doit rapidement être complétée pour permettre de facilement mettre en place ces co-investissements entre entreprise et salarié sur une formation donnée, sans formalités administratives complexes.

Proposition 3 : encourager les entreprises et les salariés à ces co-financements par des outils fiscaux ?

- 2) L'EDEC doit être complété par des cofinancements régionaux : l'EDEC aéro, débuté en 2018, est doté de 2M€ : 600K€ de l'État et 1,4M€ par l'Opco2I. Une phase de diagnostic a permis d'identifier les métiers en tension. Elle sera suivie d'action d'ingénierie de formation et de mise en place de formations au bénéfice des PME.

La réforme de la formation pro permet le financement d'actions de formation par l'OPCO au bénéfice des entreprises de moins de 50 salariés seulement.

Proposition 1 : augmenter la part de l'État dans le financement de cet EDEC pour financer plus de formations

Proposition 2 : permettre que ces formations soient accessibles aussi aux PME de 50 à 300 salariés.

Proposition 3 : solliciter l'aide des régions pour compléter ce financement.

Les compléments de financement de l'État et des régions pourraient par exemple être utilisés pour augmenter le nombre de diagnostic GPEC pour aider les PME à adapter leur stratégie, définir leurs besoins en compétences et mettre en œuvre les formations avec le soutien de l'OPCO.

L'OPCO finance de tels diagnostics à hauteur de 1000€/j et 10j max, mais des financements supplémentaires permettraient de soutenir plus d'entreprises. L'EDEC peut être l'outil juridique et financier pour cibler sur les entreprises de l'aéronautique.

- 3) **Aides pour les PME de 50-300 salariés** : comme demandé dans le manifeste UIMM-CFE-CGC/FO/CFDT, il faut permettre l'utilisation des fonds OPCO pendant quelques mois pour soutenir des actions de formation des entreprises de 50-300 salariés.

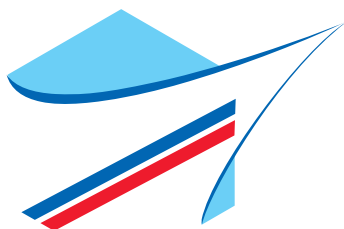
- 4) **Apprentissage** : l'OPCO2I a décidé de mobiliser son réseau de conseillers de proximité des AR2I pour encourager les PME à accueillir des alternants.

Mais il faudra des aides de l'État pour réduire le coût pour les entreprises : prise en charge d'une partie des rémunérations des apprentis.

L'État et les régions peuvent aussi soutenir la dotation des apprentis en moyens informatiques (afin d'effectuer des cours à distance si l'entreprise d'accueil est éloignée du CFA) et aider les mobilités (en cas d'éloignement entre CFA et entreprise d'accueil).

Les PME de l'aéronautique peuvent être intéressées pour maintenir un vivier de jeunes compétents disponibles à l'embauche dans 1 ou 2 ans quand l'activité reprendra.

« **Mais il faudra des aides de l'État pour réduire le coût pour les entreprises : prise en charge d'une partie des rémunérations des apprentis.** »



CONCLUSION : IL EST TROP TÔT

Si la crise dure plusieurs années, des mesures structurelles sur l'emploi seront à craindre. Mais il est trop tôt pour prendre ces décisions alors que le plan d'aides de l'État n'est même pas connu.

Si des entreprises devaient annoncer de telles décisions, elles afficheraient surtout que la crise du Covid est un alibi pour mettre en place des mesures de compétitivité qui étaient envisagées avant !

La filière aéronautique civile est dans un duopole mondial. La concurrence est parfois féroce mais il n'existe que 2 acteurs (Airbus et Boeing) et les clients ont besoin de maintenir ce duopole ! Il n'y avait pas de problèmes structurels pré-crise comme dans l'automobile. Le principal concurrent Boeing est aussi au plus mal ! Et la Chine, avec son COMAC, n'est pas encore là.

Un schéma menant à la négociation de mesures de compétitivité temporaires afin de traverser la crise, d'épargner la trésorerie et de permettre les investissements sont envisageables. Il n'y a par contre aucune urgence absolue à vouloir mettre en place des PSE, au risque de dégrader encore un peu plus l'emploi et contribuer à plonger le pays dans la crise sociale, politique peut être violente. Surtout si l'État intervient par des mesures sociales du type APLD, comme demandé dans le récent manifeste signé entre les OS représentatives et l'UIMM.

« L'État doit jouer son rôle en épaulant les Entreprises. Ces dernières doivent jouer le leur en préservant l'emploi et en innovant pour ressortir renforcée de la crise. »

Les grands donneurs d'ordre doivent donc être raisonnables. L'État doit intervenir vigoureusement pour empêcher des décisions brutales de court terme.

La CFE-CGC est contre le fait que les entreprises annoncent des plans sociaux avant que l'État ait annoncé les mesures sociales destinées à épauler la reprise et le plan stratégique visant à relancer la filière.

Si cela devait être le cas, il est clair que les annonces gouvernementales devraient venir amoindrir les premières annonces.

L'État doit jouer son rôle en épaulant les Entreprises. Ces dernières doivent jouer le leur en préservant l'emploi et en innovant pour ressortir renforcée de la crise.

L'État doit participer au pilotage :

- d'une coordination intra-filière du plan de relance ; la solution de la relance ne se fera pas à l'échelle de l'entreprise mais globalement pour le secteur ;
- de l'accélération de la R&D pour innover en termes de technicité très régulièrement avec une mise au point et une industrialisation par des opérateurs français. Cette accélération des développements permet de minimiser le recours à la main d'œuvre étrangère et permet de garder les opérations à valeur ajoutée sur le territoire ;
- de l'équilibre de l'empreinte aéronautique sur les territoires français, en maintenant et/ou développant l'éclatement territorial des filières stratégiques, permettant de diversifier les apports budgétaires d'une part et minimiser les impacts sur l'emploi et la dynamique territoriale en cas de coup dur d'autre part.