



AÉRONAUTIQUE / AÉRIEN : pour dépasser la crise, sortir toute la filière des logiques de rentabilité

LA MISE À L'ARRÊT PRESQUE TOTALE DU TRANSPORT AÉRIEN À L'ARRIVÉE DU CORONAVIRUS A MIS EN ÉVIDENCE UNE CRISE QUI MENACE L'AVENIR DE TOUTES LES ACTIVITÉS QUI LUI SONT LIÉES.

On assiste à une multiplication des annonces visant à des plans sociaux massifs, parmi lesquels :

Airbus

Guillaume Faury indique s'attendre à devoir diminuer de 40% sa production **au cours des deux prochaines années**. "Nous ne pouvons pas nous déconnecter de l'évolution des compagnies aériennes", affirme le PDG d'Airbus. "Pour les deux prochaines années, 2020-2021, nous considérons que la production et les livraisons seront inférieures de 40% à ce que nous avons initialement prévu".


La direction travaille sur une restructuration d'envergure qui pourrait déboucher sur des milliers de suppressions d'emplois, le dirigeant souligne qu'aucune chaîne d'assemblage final ne sera fermée : "malgré la réduction de la production, aucune chaîne d'assemblage final ne sera fermée... La production de tous les modèles se poursuivra, mais à un rythme plus lent".

Les détails du plan de réorganisation pourraient être annoncés d'ici un mois. Dans la branche aviation civile d'Airbus, près de 15.000 emplois pourraient disparaître sur environ 90.000 au total.

Air France

Après les plans Transform 2015 et Perform 2020, l'annonce en novembre 2019 d'un nouveau « plan de restructuration visant à une meilleure rentabilité » se transforme, dans le cadre de la crise sanitaire, par l'annonce d'un vaste plan de restructuration de ses activités et la suppression de près de 10.000 emplois, soit 20 % de ses effectifs.

Cette annonce, opportuniste puisque des mesures de restructuration sont à l'oeuvre depuis longtemps au sein du Groupe, constitue une véritable provocation alors que le gouvernement s'est engagé dans un soutien financier massif de 7 milliards d'euros (4 milliards de prêts bancaires garantis à 90% par l'Etat et 3 milliards de prêt direct) en sa faveur.



Des sous-traitants annoncent par ailleurs des plans de suppressions d'emplois ou exercent des chantages à l'emploi, à l'image de *Derichebourg Aéronautics Services*, qui est parvenu à imposer un « accord sur la performance collective » avec la suppression du treizième mois, la perte de prime du travail de nuit, de transport ou de restauration.

Dans un tel contexte, que deviennent les qualifications et les talents des 600.000 ouvriers, techniciens, ingénieurs, cadres de l'industrie aéronautique et du transport aérien ? Cette question, qui angoisse les salariés du secteur alors que s'annoncent restructurations et suppressions d'emplois, est vitale pour la force et le rayonnement de notre économie.

Elle est déterminante pour relever le double défi de la révolution écologique et de l'accès de 7 milliards d'êtres humains à des moyens de transports sûrs, efficaces et accessibles à tous.

On n'y parviendra pas en imposant une régression du transport aérien. Les progrès techniques ont permis de passer en 40 ans de 642 millions de passagers annuels à 4,3 Milliards, et dans le même temps le transport aérien est resté à 2 % des émissions de gaz à effet de serre.

En revanche, bien avant l'épidémie, le secteur voyait ses fragilités exacerbées par sa soumission à la rentabilité financière des grands groupes du transport aérien et de la construction aéronautique, par la course aux profits dans une mondialisation dominée par la concurrence entre firmes multinationales et par les marchés financiers, par sa dépendance au dollar, par des règles internationales qui font obstacle au partage des informations, des recherches, des recettes et des coûts qu'exigeraient l'efficacité économique et écologique à l'heure de la révolution informationnelle, par les gâchis de capacités humaines qu'entraînent l'obsession de faire baisser le coût du travail.

C'est de cette domination du capital que la filière aérienne doit s'émanciper pour que son développement apporte sa pleine contribution à ces biens communs de l'humanité que sont le climat, la biodiversité, la qualité du cadre de vie, mais aussi la liberté de circuler sur l'ensemble du globe, dans un aménagement du territoire reposant sur une coopération rationnelle entre les différents modes de transport.



Le premier impératif est de sécuriser les emplois du transport aérien et de l'industrie aéronautique, de développer massivement la recherche et le partage de ses résultats à l'échelle du globe, d'utiliser les gains de productivité pour réduire le temps de travail et pour développer massivement la formation aux métiers d'aujourd'hui et aux nouveaux métiers de la transition écologique et de la révolution informationnelle.

Depuis la définition de projets dans les régions et les bassins d'emplois jusqu'au niveau national, au niveau européen et jusqu'à la définition de nouvelles règles de coopération internationales, l'heure est à la conquête, par les salariés, les citoyens, les peuples d'une nouvelle souveraineté sur les choix de production, d'investissement, d'embauche, de formation, de recherche, de localisation des activités, de coopérations internationales pour produire et pour partager les coûts et les résultats des recherches.

C'est à cela que devrait servir l'argent accumulé par les grands groupes de la filière aéronautique et celui que les États et les banques centrales déversent en ce moment sur l'économie.

Le plan gouvernemental de « soutien » à l'aéronautique tourne le dos à ces impératifs.

Aucune des aides qu'il apporte aux entreprises du secteur n'a pour condition l'emploi, sa sécurisation et son amélioration avec la formation des salariés.

Au-delà des « mesures d'urgence » destinées à tous les secteurs (chômage partiel, prêts garantis par l'État), ce plan affiche trois ensembles de mesures :

l'affectation de fonds publics à un « soutien à la demande » :

accroissement du soutien de BPI France aux exportations du secteur, moratoire sur les remboursements de crédits à l'exportation, anticipations de commandes publiques, militaires en particulier ;

un « soutien à l'offre » :

création d'un fond d'investissement aéronautique en fonds propres à destination des PME et des entreprises de taille intermédiaire (ETI) alimenté par l'État pour 200 millions d'euros (par l'intermédiaire de BPI France) et, pour le même montant, par les quatre grands groupes du secteur (Airbus, Safran, Thalès et Dassault) ;

une « intensification du soutien aux efforts de R&D » :

subventions aux projets contribuant « à la modernisation et à la transformation environnementale des procédés », intensification des efforts de recherche (jusqu'à un total de 300 millions d'euros de fonds publics).

Derrière les objectifs écologiques affichés, il s'agit là d'abord d'un soutien au capital et à sa rentabilisation. Par exemple, qui dit renforcement des fonds propres des PME et des ETI dit futures exigences de rentabilité... profondément contradictoires avec l'impératif de renforcer les dépenses contribuant à l'emploi et à la qualification de la main-d'œuvre dans ces entreprises.

La logique du gouvernement Macron est la même depuis le début de l'épidémie : encourager les groupes à restaurer leur rentabilité et leur laisser, à cet effet, tout pouvoir d'accélérer les restructurations et les suppressions d'emplois pour réduire ce qu'ils appellent le coût du travail. Message reçu chez EADS, Thalès, Dassault, Airbus, Safran où les annonces frappant les effectifs et les conditions de travail se succèdent.

Même ligne gouvernementale pour Air France. À peine avisé des aides apportées à son groupe (3 milliards d'avances en compte courant d'actionnaire et 4 milliards de prêts bancaires garantis à 90 % par l'État), le PDG d'Air France proclamait : « les objectifs du plan de transformation, présenté en novembre dernier, ne changent pas... Nous allons accélérer sa mise en œuvre ». Il s'apprêterait à annoncer 8 000 à 10 000 suppressions d'emplois dans le groupe. En effet, c'est exactement ce que demande le gouvernement dans son « plan de soutien » : « prévoir des réformes structurelles sur la maîtrise des coûts et des efforts de productivité pour l'aligner sur les meilleurs standards internationaux, notamment à travers la négociation de nouveaux accords avec les organisations représentatives du personnel »... **Les contreparties demandées ne portent pas sur l'emploi et les capacités humaines du groupe mais elles s'habillent de considérations prétendument écologiques pour imposer, par exemple, « la réduction des vols régionaux, dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30 », c'est-à-dire pour désorganiser la cohérence territoriale de la compagnie et pour livrer le marché aux compagnies low cost, tout en favorisant l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence.**



On peut en outre se demander si le soutien public à la stratégie de la direction d'Air France ne va pas favoriser les manœuvres boursières déjà engagées autour du contrôle du capital du groupe et visant à le faire passer sous le contrôle d'intérêts liés à Wall Street dans le cadre des restructurations capitalistiques qui vont accompagner les prochains développements de la crise.

Les propositions du Parti Communiste Français pour l'ensemble de la filière

1. Opposer une alternative cohérente à la domination du capital

NOUS PROPOSONS :

➔ de viser dans l'ensemble du secteur des transports de nouveaux objectifs sociaux et écologiques.

Nous proposons en particulier d'inscrire à l'ordre du jour de nouvelles avancées des statuts des personnels d'Air France et d'ADP, favorisant la montée en qualifications et permettant une mobilité choisie dans la sécurité de l'emploi et des garanties statutaires. Sur cette base, nous préconisons que tous les travailleurs du transport aérien accèdent à ce statut amélioré (y compris par le traitement de la question des travailleurs détachés).

Ces objectifs de lutte s'inscrivent pleinement dans la construction d'un système de sécurité d'emploi et de formation pour toutes et tous ;

➔ pour atteindre ces objectifs, de mobiliser autrement les moyens financiers, en particulier ceux que les banques centrales font couler à flots sur les banques et sur les marchés financiers depuis le début de l'épidémie ;

➔ de consolider par la création de nouvelles institutions la conquête par les salariés et les citoyens de ces nouveaux pouvoirs sur l'utilisation de l'argent.

Cette cohérence exige la constitution d'un grand service public des transports aériens

2. Un nouveau service public des transports pour mobiliser la filière au service des biens communs

Il faut donc un **pôle public** organisant la complémentarité des modes de transport dans le cadre de coopérations entre Air France, ADP, la SNCF, la RATP et l'ensemble des administrations, des collectivités territoriales et des entreprises concernées, et donnant l'impulsion aux secteurs industriels et de services qui contribuent à la production des matériels, des infrastructures et des systèmes d'information nécessaires : construction aéronautique, ferroviaire, automobile, navale mais aussi fourniture de carburants et d'énergie...

La question d'une remontée durable de la propriété publique et du contrôle public et démocratique des groupes Safran, Thalès, Dassault, Airbus et des grands équipementiers est plus que jamais posée, y compris sous des formes nouvelles à expérimenter.

➔ Le PCF soutient la proposition de transformer Airbus Group en premier groupe public européen, en s'appuyant sur le fait que l'actionnariat allemand d'Airbus est assuré par des banques publiques des Länder. Il faut travailler à l'appropriation sociale pour que les salarié·e·s aient des droits d'interventions sur les choix stratégiques et de gestion. C'est une nécessité pour réussir le passage à une industrie 4.0 et pour mettre en œuvre des rapports réels de coopérations et de complémentarité entre les entreprises de la filière.

➔ Le PCF considère aussi que Stelia (né de la fusion entre AéroliA et Sogerma) devrait devenir un acteur majeur d'un pôle français public d'aérostructure. L'État doit reprendre les parts de Dassault encore détenues par Airbus group et préempter toute vente d'action de la famille Dassault.

Dans ce cadre, l'exercice de nouveaux pouvoirs pour les salariés du secteur et pour les usagers doit amorcer la mise en place d'une nouvelle planification décentralisée.

➔ Nous proposons d'engager cette bataille en exigeant la réunion de conférences, régionales et nationale, de sécurisation de l'emploi, de la formation, de la transformation productive écologique et sociale, de l'égalité professionnelle femmes-hommes. Démocratiquement constituées, elles devront définir des objectifs chiffrés de créations et de conversions d'emplois, de formation, de recherche et d'investissements, et y impliquer les entreprises, grâce à l'action du pôle financier public.

3. Une stratégie pour relancer les transports aériens

- renégociation des accords dits de « ciel ouvert » (open skies) pour les remplacer par une politique de coopération entre compagnies (un « cooperation skies » en quelque sorte) au niveau européen pour commencer ;
- ouverture de négociations pour redéfinir les règles d'utilisation des sous-traitants dans le secteur aérien, les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants
- création d'un fonds de recherche pour le développement économique, social, écologique du transport (dont l'aérien). Il aurait pour tâche d'œuvrer au développement du transport aérien propre. Il serait abondé par les entreprises du secteur, l'Etat, la BCE/BEI pour financer les moyens nécessaires... En effet, le financement des dépenses d'investissement, qui anticipent la création de richesses futures, relève par excellence du crédit, et non de subventions publiques.

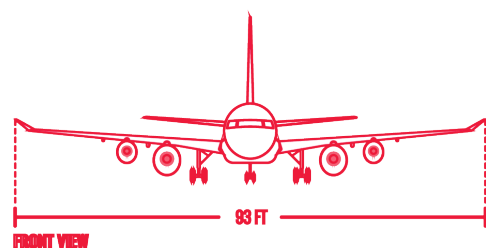
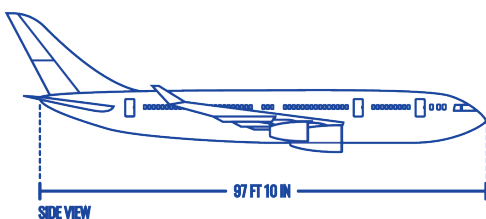
4. Donner à la filière l'ambition de relever le défi écologique

En 40 ans on est passé de 642 millions de passagers annuels à 4,3 Milliards, et dans le même temps le transport aérien est resté à 2% des émissions de gaz à effet de serre. Ce résultat a été obtenu par le progrès technologique : un avion sortant de chaîne brûle 5 fois moins de kérosène qu'en 1960, les émissions d'oxyde d'azote sont divisées par 4 et le bruit par 10. L'A380 consomme 3 litres au 100km par passager. Le trafic aérien devrait doubler d'ici 2036. L'industrie aéronautique doit relever le défi politique et technologique de réduire considérablement son empreinte écologique en appliquant l'agenda du Conseil Consultatif pour la Recherche Aéronautique en Europe (ACARE) et le programme Clean Sky. C'est-à-dire, par rapport à l'an 2000, des avions en 2020 émettant 50% de moins de CO₂, 80% d'Oxyde d'azote et 50% de nuisances sonores et en 2050, respectivement -75%, -90%, -65%.

Pour atteindre ces objectifs, le marché, la concurrence, les taxations du billet d'avion ne sont pas les bons outils. **Dans l'esprit de la COP21, seule la coopération, la mutualisation au niveau européen et mondial, la complémentarité train-avion permettront à l'aéronautique de participer à la résolution de la crise écologique.**

- Le PCF adhère à l'agenda ACARE et demande à l'Europe de dégager les moyens financiers nécessaires en matière de R&D via un fonds abondé par la BCE sous contrôle public.
- La France qui reste actionnaire de Safran, Airbus et Thalès, doit faire que ces groupes s'engagent au plus vite dans une nouvelle génération d'avion écologique. L'Europe doit encourager le renouvellement des flottes et l'électrification des avions afin de réduire drastiquement la consommation de kérosène au sol (roulage électrique).

Pour le contrôle aérien, les exigences écologiques doivent se conjuguer avec exigences sociales et impératifs de sécurité.



5. Faire du spatial un enjeu crucial pour l'avenir de la France et de l'Europe

De la maîtrise du devenir de notre planète aux crises climatiques, de l'internet des objets à la télé chirurgie, de la géolocalisation à la locomotion autonome, de l'agriculture raisonnée à l'industrie 4.0, de la biologie en microgravité à la compréhension de notre galaxie, l'avenir des progrès scientifiques, technologiques, économiques, écologiques et sociaux s'écrivent dans l'espace. Nous sommes entrés dans un nouvel âge spatial, où l'accès à l'espace n'est plus un monopole étatique, où des acteurs privés comme Blue origin (Amazon) et SpaceX pratiquent un low cost spatial largement financé par les commandes du Pentagone et de la Nasa, où des constellations de centaines de mini satellites et de nano satellites en orbite basse vont se multiplier.

La France est la quatrième puissance spatiale, elle est le moteur de l'Europe dans ce domaine. Mais force est de constater qu'alors que les États-Unis dépensent annuellement 40 milliards pour le spatial, l'Europe n'en investit que 7 milliards et laisse supprimer 1/4 des effectifs d'ArianeGroup. Les États-Unis réservent aux entreprises américaines comme SpaceX tous ses lancements institutionnels, l'Europe met en concurrence ArianeSpace. Un pôle public spatial européen sous responsabilité de l'ESA est nécessaire ainsi que le monopole par ArianeSpace des lancements institutionnels des pays membres de l'Union européenne.

➔ Le PCF a toujours soutenu les programmes européens COPERNICUS de surveillance de la terre et GALILEO comme alternative au monopole du GPS américain. D'ici 2020, GALILEO sera devenu opérationnel, il doit devenir la norme de géolocalisation en Europe en particulier dans les applications et usages régalien.

➔ Le PCF s'oppose à toute remise en cause du Traité international de l'espace dont la France est signataire, en particulier de son article 4, prohibant la mise en orbite d'armes nucléaires ou de destruction massive. L'armée de l'espace de Trump et le Space Act américain de 2015 qui viole le Traité en autorisant les entreprises des États-Unis à s'emparer des ressources de l'espace doivent être combattus.

6. Mobiliser tout autrement les moyens financiers de l'État, des banques, des banques centrales et des groupes industriels et de services

La Banque de France doit déclarer éligible au refinancement par la BCE, au taux actuel de -1 %, les crédits qui contribueront à sécuriser l'emploi et les salaires dans les groupes de l'aéronautique et chez leurs sous-traitants, et à anticiper la création de richesses par le développement de la recherche et de la formation. Les banques doivent être appelées à apporter à ce financement toute la contribution qu'exige leur responsabilité sociale, avec en fer de lance BPI France et la Caisse des dépôts, préfigurant l'action d'un pôle financier public mobilisé au service de la sécurisation de l'emploi et de la formation.

➔ Les crédits ainsi distribués pourront bénéficier de bonifications d'intérêts versées par un fonds national d'urgence (voir ci-dessous) et par des fonds régionaux pour l'emploi et la formation. Ces aides seront d'autant plus massives qu'elles iront à des projets favorisant davantage l'emploi et la formation.

➔ Un fonds de soutien pour les constructeurs et les équipementiers composé de prêts à taux zéro et de participation dans le capital des entreprises peut en outre être immédiatement créé, mais son usage doit être conditionné au maintien de l'emploi, des salaires et des conditions de travail des salariés, et à des engagements précis et contrôlés de création de richesses dans les territoires par le développement de l'emploi et de la formation, de la recherche, des coopérations européennes et internationales.

Ces mesures d'urgence montreront la voie vers la création d'un fonds européen pour les services publics, géré démocratiquement et contrôlé par les parlements nationaux, alimenté par la Banque centrale européenne, au service de chaque état de la zone euro, dans le but de développer et de faire coopérer les services publics.

Une prérogative essentielle des conférences régionales et nationale de sécurisation de l'emploi, de la formation, de la transformation productive écologique et sociale, de l'égalité professionnelle femmes-hommes sera de vérifier et de contrôler le respect des engagements pris par les entreprises et les banques en contrepartie de ce soutien. À ce titre, elles pourront être saisies par les représentants du personnel lorsque ceux-ci constateront des manquements à ces engagements dans leur entreprise.

7. Pour une industrie de défense émancipée de l'OTAN et du commerce des armes

L'objectif des industries de défense françaises ne doit être que d'assurer la base matérielle de sa politique de défense indépendante en s'émancipant du complexe militaro-industriel américain, de la réglementation ITAR et des standards de l'OTAN.

➔ Dans ce cadre, le PCF réaffirme son soutien au programme Rafale et à sa cible d'acquisition d'appareils afin d'assurer la protection permanente de l'espace aérien de notre pays. Mais nous marquons aussi notre opposition à l'exportation du Rafale au Qatar, en Égypte en raison de la nature de ces régimes et en Inde au vu des risques de guerre.

Cette industrie de défense ne doit plus viser l'exportation hors de l'Union européenne, mais doit donner priorité à la réponse aux besoins spécifiques de défense des différents États membres. L'exportation hors Europe doit devenir l'exception et non la règle. Sa motivation doit être exclusivement politique et non commerciale. Ce qui implique une prédominance des capitaux publics dans cette industrie et qu'ainsi la décision d'exporter appartienne au Parlement. Il est scandaleux que la France vende le Rafale au Qatar, à l'Égypte et l'Inde, alors qu'il répond à moindre coût aux besoins de défense et d'indépendance de nations européennes comme la Belgique, la Hollande, l'Italie, la Pologne qui achètent le F35 américain hors de prix, inapte à leur besoin et qui les rend totalement dépendant des États-Unis pour leur mise en oeuvre.

➔ Le PCF approuve le lancement du système de combat aérien du futur (SCAF) associant Dassault et Airbus dans un cadre franco-allemand qui devrait s'élargir à l'Espagne, cela constitue un acte d'indépendance important vis-à-vis des États-Unis. Mais le PCF appelle à la vigilance concernant la protection de nos savoir-faire nationaux. De même, il serait nécessaire de lancer un certain nombre de programmes européens dans un cadre inter gouvernemental, en donnant le leadership à un des pays partenaires pour éviter les écueils qu'a subi l'A400M : MALE, AWAC, hélicoptère lourd, Bombardier d'eau...

Le PCF est de toutes les luttes des salariés du transport aérien, de la construction aéronautique, des populations des sites industriels et aéroportuaires, des régions qui vivent de ces activités, particulièrement en Île-de-France, en Occitanie, en Nouvelle-Aquitaine, pour résister aux suppressions d'emplois, gagner les embauches et les formations nécessaires, construire la cohérence industrielle et territoriale d'une filière vitale pour le développement du pays et pour sa capacité à coopérer avec le reste du monde, commencer à imposer pour cela un nouveau mode de développement, fondé sur le développement des capacités humaines et non sur l'accumulation de capital matériel et financier qui, au nom de la rentabilité, surexploite les êtres humains et épuise la nature. L'enjeu de cette bataille est national, comme le préfigurait déjà le combat contre la privatisation d'ADP. Il est européen.

Le PCF appelle à la convocation d'une table ronde du transport aérien réunissant les salariés du secteur, les industriels, les pouvoirs publics, les banques, les usagers, les élus locaux, départementaux, régionaux et nationaux.