



# FILIÈRE AÉRONAUTIQUE : UN PLAN DE RELANCE AU RAS DU SOL ?

SYNDEX

NOTE DE CONJONCTURE

JUIN 2020

# LES ENJEUX

- ▶ Filière en grande difficulté avec la crise du covid-19
  - Avec l'arrêt du transport aérien, les compagnies aériennes perdent des milliards d'euros
  - La filière industrielle, en bas de cycle et confrontée aux déboires de Boeing, est paralysée par la crise sanitaire. Elle emploie 300 000 personnes en France, principalement dans des petites et moyennes entreprises dont l'activité dépend de quelques grands groupes.
- ▶ Le gouvernement a mis au point un plan de soutien financier à la filière aéronautique
  - Soutien aux compagnies et aux industriels
  - Soutien immédiat ou à moyen terme selon les cas
  - Avec un axe transition écologique
- ▶ Le gouvernement complète le volet financier par un volet social visant à préserver l'emploi.
- ▶ Il compte largement sur le comportement vertueux des donneurs d'ordre pour soutenir la filière, mais sans rien exiger en contrepartie de son aide
- ▶ **Les questions :**
  - **Le plan de l'État est-il suffisant, adapté, réaliste ?**
  - **Le plan de l'État est-il destiné aux « bonnes » entreprises ?**
  - **Quelles sont ses limites ? Que peut-on en attendre ?**
  - **Une restructuration massive de la filière est-elle évitable ? L'emploi a-t-il une véritable chance ?**
  - **Quelle place pour le dialogue social ?**



UNE FILIÈRE  
SOUS TRÈS HAUTE TENSION

# DÉBUT JUIN, LE GOUVERNEMENT A PRÉSENTÉ SON PLAN DE SOUTIEN À LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE



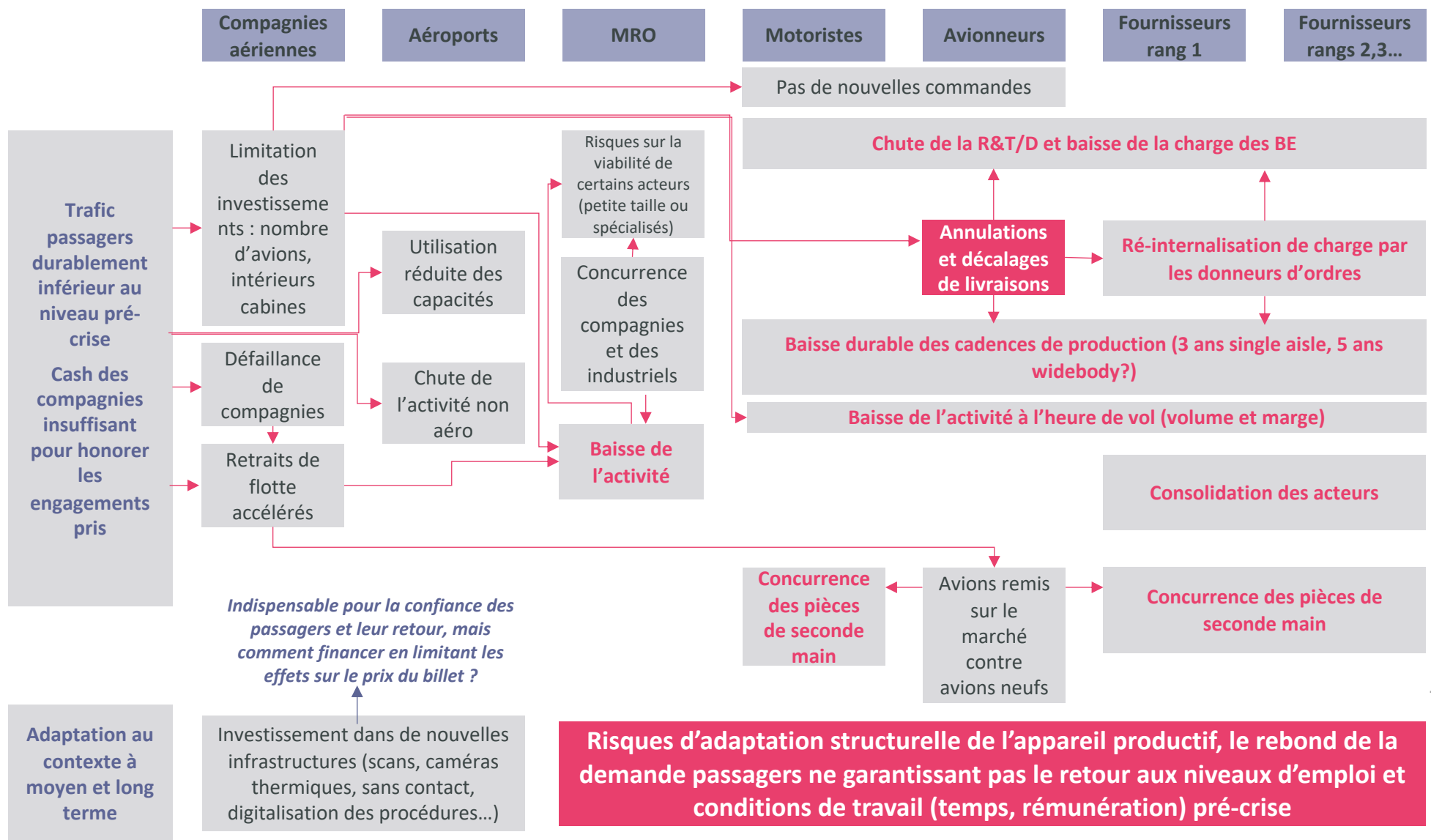
## CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LA FILIÈRE

*La filière française a connu une croissance presque continue depuis 30 ans. Elle est presque la seule à avoir eu une contribution régulièrement positive à l'emploi dans les territoires*

- Elle représente **300 000 emplois directs** dont 195 000 au seul périmètre GIFAS
- Elle a réalisé environ **65 Md€ de chiffre d'affaires** en 2018 avec 85% à l'exportation et une part militaire de 25%
- La filière est concentrée dans quelques territoires avec une **très forte dépendance de l'Occitanie**
- La filière française comporte de très grands donneurs d'ordres leaders mondiaux, mais aussi un tissu fragmenté avec des centaines de (T)PME/ETI
- Les grands groupes (Airbus, Safran, Thales, Dassault, Daher, Stelia, Collins Aerospace, Latécoère) ne représentent qu'environ 110 000 postes en France : autrement dit, **les 2/3 de la filière reposent sur des entreprises de taille souvent modeste**

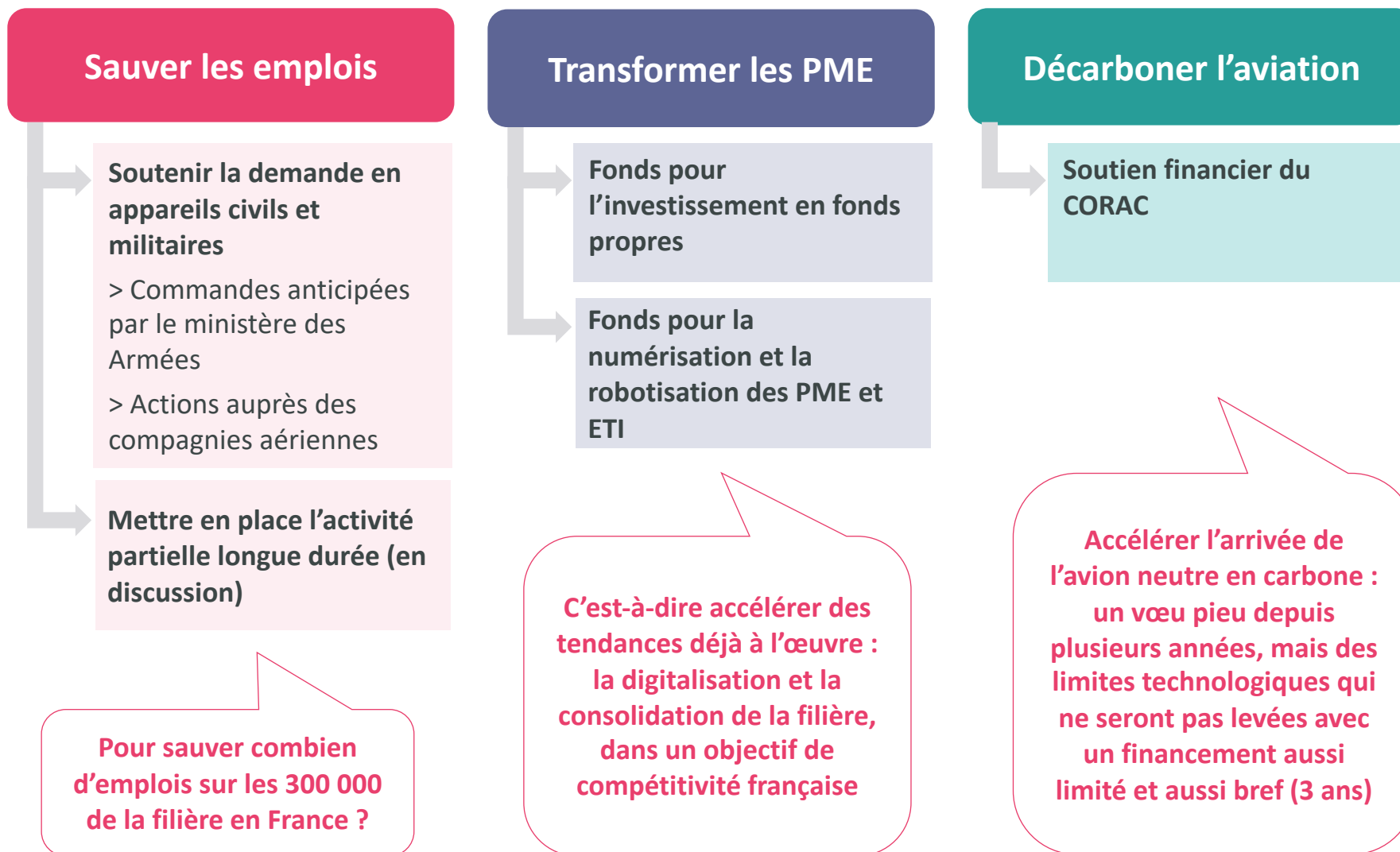


# IL Y A URGENCE : ALORS QUE LE TRAFIC PASSAGERS S'APPRÊTE À REDÉMARRER (MI-JUIN), L'INDUSTRIE MULTIPLIE LES ANNONCES DÉFAVORABLES EN MATIÈRE D'EMPLOI



# LE PLAN DU GOUVERNEMENT

## > 3 OBJECTIFS AFFICHÉS ET DES MESURES ANNONCÉES



PLAN GOUVERNEMENTAL  
LES MESURES FINANCIÈRES



# DES MESURES QUI SE CHIFFRENT À QUELLE HAUTEUR ?

Début juin, avant l'annonce du plan dédié à l'aéronautique, les entreprises de la filière ont bénéficié de prêts garantis par l'Etat à hauteur de **1,5 Md€**. En outre, plus de 110 000 salariés de la filière ont bénéficié de l'activité partielle depuis mars.

## Contenu du plan en milliards d'euros

Pour les compagnies : **10,5 Md€**

|                                                            |                                                            |                                                                        |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Soutien à Air France :<br>4 Md€ en Prêt garanti par l'État | Soutien à Air France :<br>3 Md€ d'avance en compte courant | Soutien aux autres compagnies :<br>2 Md€ de garanties BpiFrance        |
|                                                            |                                                            | Soutien aux autres Autres compagnies:<br>1,5 Md€ en report d'échéances |

Pour la filière industrielle :

**3,6 Md€**

|                                                                |                                                |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Financement CORAC<br>1,5 Md€                                   | Dotation de fonds d'investissement<br>1,35 Md€ |
| Commandes des Armées, gendarmerie et sécurité civile : 0,8 Md€ |                                                |

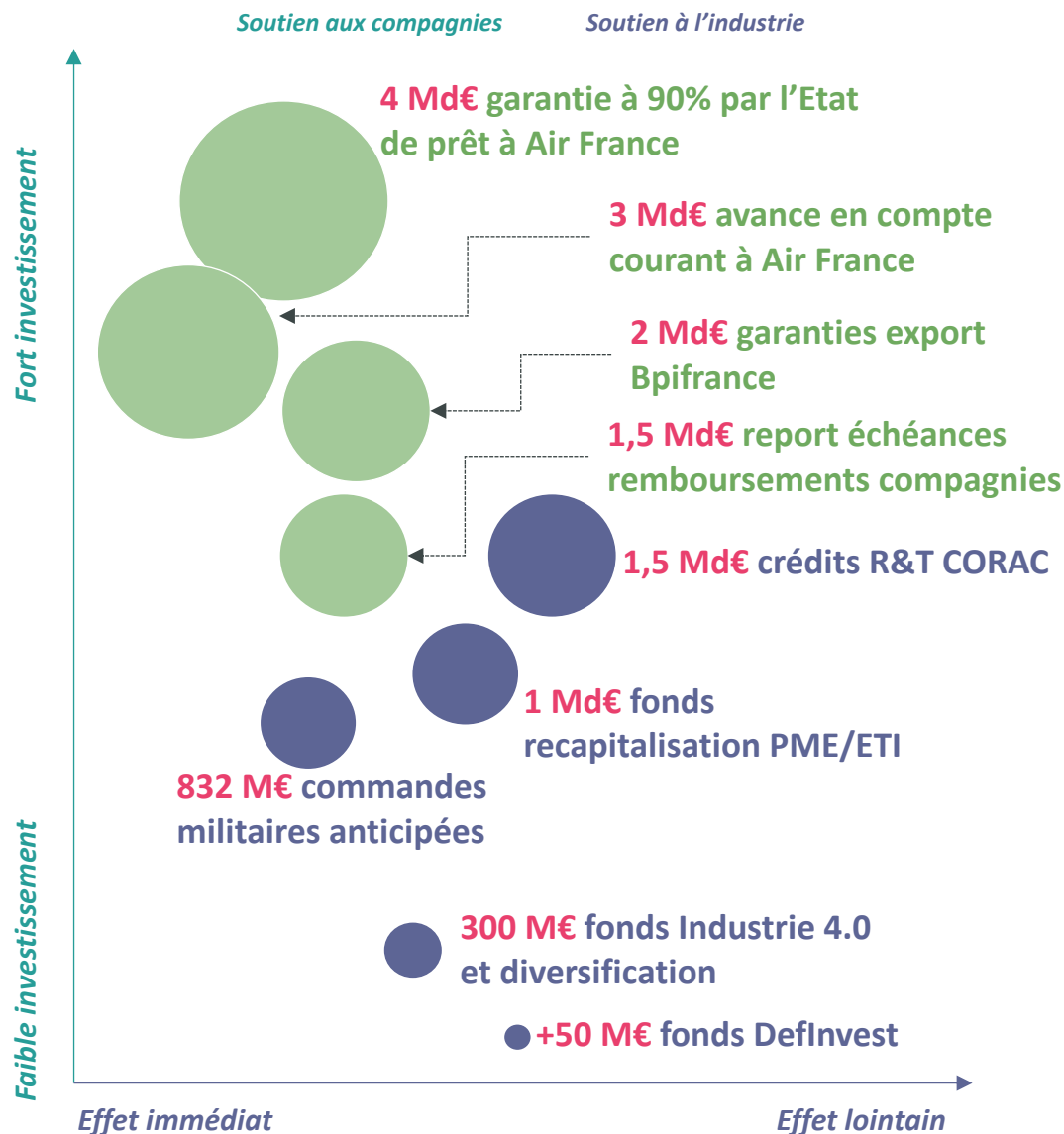


Soit des mesures pour un montant total de 14,2 Md€ (hors activité partielle longue durée), dont 10,5 Md€ pour les compagnies aériennes.

Pour les 300 000 emplois de la filière industrielle, ces mesures paraissent d'autant plus faibles qu'elles n'ont pas toutes un effet immédiat.



# CERTAINES MESURES ONT UN EFFET RAPIDE, D'AUTRES RESTENT FLOUES ET À EFFET DIFFÉRÉ DANS LE TEMPS



Le soutien aux compagnies aériennes est relativement rapide, via des mesures axées sur la trésorerie et la garantie, dans l'objectif d'éviter les annulations et reports de livraisons d'avions.

Avec une inconnue : quel réel effet sur le plan de charges Airbus à court et à moyen terme ?

En outre, le soutien direct à la filière industrielle est plus étalé dans le temps ; même si la plupart des mesures doivent être mises en place rapidement, elles demeurent en partie incantatoires et leur portée est de 3 à 5 ans.

# LE SOUTIEN DIRECT APPORTÉ PAR L'ÉTAT À LA PRODUCTION AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE DOIT ÊTRE RELATIVISÉ

Le financement direct par l'État est limité par rapport à la dimension et aux besoins de la filière

Pour la partie production de la filière industrielle : **782 M€**  
sur 3 à 5 ans selon les mesures

**232 M€** de commandes militaires nouvelles + 600 M€ déjà prévus mais anticipés

**+ 50 M€** de fonds nouveaux dans Definvest d'ici 2025

**200 M€** de financement publics + **800 M€** venant du privé pour les fonds propres des PME

**300 M€** de fonds publics pour la numérisation et robotisation de la filière sur 3 ans

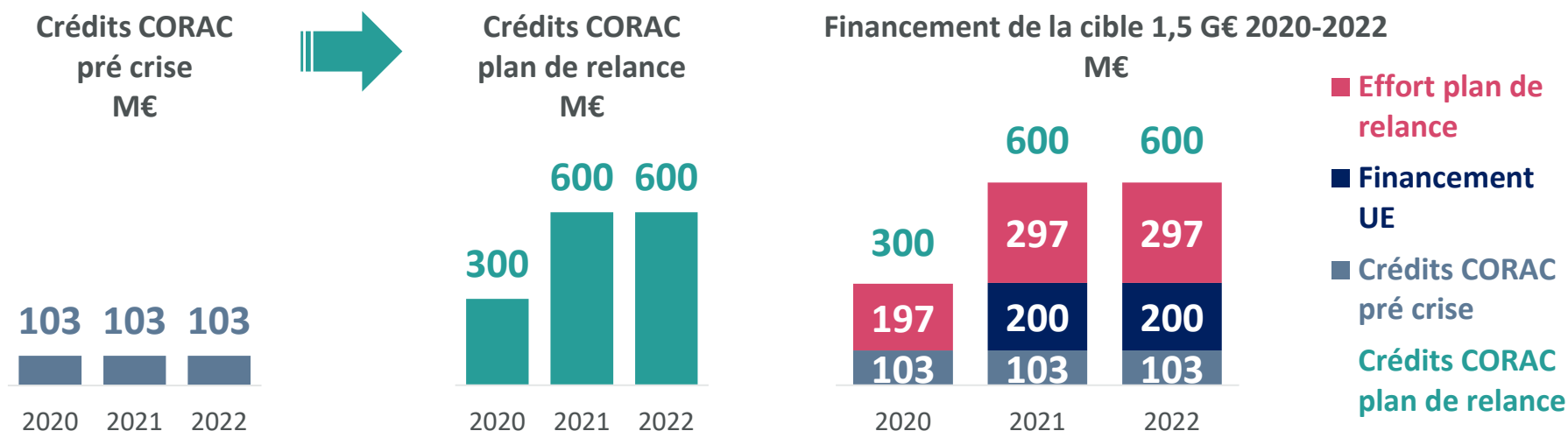
► **Oui, davantage de fonds sont mobilisés** pour soutenir la filière :

- le fonds public pour la numérisation représentait initialement 23 M€ entre 2019 et 2022 dont 5,4 M€ en provenance de l'État (dans le plan de relance, 300 M€ de l'État) ;
- le nouveau fonds pour les PME peut s'assimiler aux Aerofund, dont le dernier-né en 2013 était doté de 200 M€, dont 60 M€ de fonds publics (dans le plan de relance, 200 M€ de l'État sur un fonds total prévu de 1 Md€) ;
- le CORAC bénéficiait d'un budget annuel de 103 M€, qui va donc quintupler sur les 3 prochaines années.

► **Mais des fonds limités par rapport aux besoins actuels de la filière :**

- Airbus irrigue la filière française à hauteur de 12,5 Md€ d'achats annuels : la baisse des cadences de 30 % (pour l'heure) constitue un manque à gagner de plusieurs milliards par an pour l'ensemble de la filière, dont une partie est également affectée par les déboires du Boeing 737 MAX.

# L'ACCÉLÉRATION DE LA R&T : UN EFFET D'ANNONCE, LA RÉALITÉ À COURT TERME EST BIEN PLUS NUANCÉE



Depuis 2018, le CORAC bénéficiait de 102,7 M€ de crédits de paiement annuels jusqu'en 2022 (soit 308 M€ en cumul), afin de donner de la visibilité aux acteurs

L'annonce gouvernementale augmente donc très nettement le volume de dépenses annuelles sur la période

Une manière quelque peu biaisée de présenter les choses : l'effort supplémentaire de l'État n'est donc que de 792 M€ en 3 ans : 400 M€ seront financés par le plan de relance européen (200 M€ en 2021 et 2022) et 308 M€ étaient déjà prévus antérieurement

# LA FEUILLE DE ROUTE CORAC EST-ELLE RÉALISTE ?

- ▶ Alors que Safran escomptait un avion neutre en carbone à l'horizon 2050, le gouvernement ramène l'objectif à 2035.
  - Selon le document de présentation des comptes Safran 2019, « *la feuille de route technologique de Safran définit sa contribution à un avion en rupture technologiques vers 2030-2035 qui réduirait la consommation de carburant de 30 % (...) pour évoluer vers la neutralité carbone à horizon 2050.* »
- ▶ La principale technologie annoncée par le gouvernement est l'avion à hydrogène, une solution que les avionneurs ne privilégient pas en raison des nombreux problèmes qu'elle pose.
  - La densité de l'hydrogène étant trop faible, il faudrait des réservoirs quatre fois plus volumineux que pour un appareil utilisant du kérosène. Et pour réduire le volume de l'hydrogène, il faut le refroidir, ce qui demande beaucoup d'énergie, d'électricité, et pose donc des problèmes de sécurité.
- ▶ L'horizon vers un avion électrique a aussi été repoussé ces dernières années, en raison des ruptures technologiques encore nécessaires en particulier sur le stockage de l'énergie.
  - Des solutions intégrant de l'hybride sont envisagées, avec une propulsion électrique au décollage.
- ▶ L'avion de plus en plus vert passerait ainsi par une combinaison de plusieurs facteurs :
  - des appareils plus légers, des moteurs thermiques toujours moins gourmands (par exemple avec la généralisation des carburants alternatifs qui associent les biocarburants et les carburants de synthèse), l'utilisation de l'électricité pour certaines actions comme le décollage.



**Combien de générations d'appareils faudra-t-il pour arriver à maturité sur des technologies neutres en carbone ?** Les cycles aéronautiques sont longs, et la demande du gouvernement assortie d'une enveloppe de 1,5 Md€ ne suffira vraisemblablement pas à modifier l'horizon de manière aussi radicale.

# LES TROIS FONDS DÉDIÉS À LA SAUVEGARDE DES ENTREPRISES ET À LEUR MODERNISATION : QUELLE EFFICACITÉ ?

1

## Un outil pour soutenir les fonds propres des PME et ETI

*A court terme : 200 M€ dotés par l'Etat (Bpifrance) et 200 M€ par Airbus, Safran, Thales et Dassault + 100 M€ pour un gestionnaire restant à sélectionner d'ici l'été, 500 M€ supplémentaires levés ultérieurement sur le marché.*

**Les 500 M€ initiaux sont sécurisés, mais ils constituent une base perçue comme faible pour la consolidation de pôles d'ETI (ticket d'entrée moyen de 50 à 100 M€)**

**Regrouper les fournisseurs : cela sécurise les donneurs d'ordres, mais amplifie les restructurations**

2

## Un outil pour accompagner la transformation des PME

*Le fonds vise à faciliter la diversification, la modernisation de l'outil de production et la transformation écologique de la filière aéronautique. Il sera doté de 300 M€ abondés à 100% par l'Etat sur 3 ans.*

**Un outil qui peut être rapidement utilisé**

**L'accélération des projets « usine du futur » dans un contexte de creux de charge : encore moins d'emploi en sortie de crise ?**

3

## Doublement des moyens de DefInvest (50 M€ => 100 M€)

*DefInvest (Bpifrance) a été créé en 2017 pour sécuriser le capital des entreprises d'intérêt stratégique pour le secteur de la défense, il gère actuellement moins de 10 participations. DefInvest n'a pas vocation à investir seul, et pour des prises de participations minoritaires de 5 M€ au maximum.*

**Peu d'entreprises et d'emplois concernés ?**



# QUI BÉNÉFICIE DES COMMANDES D'ÉQUIPEMENTS ANNONCÉES ?

Charge de travail  
maintenue pendant 3 ans



100 postes

3 avions ravitailleurs A330 MRTT

Airbus, Latécoère, Daher... L'assemblage final est effectué à Toulouse, mais la militarisation par Airbus en Espagne, à Getafe.

150 postes

1 avion de surveillance ALSR

Sabena Technics, Thales et quelques PME.

960 postes

8 hélicoptères H225

Airbus Helicopters Marignane, Safran Helicopters Engine Bordes, et des PME telles que Mecachrome.

15 postes

1 drone SDAM

Guimbal, Naval Group et Airbus Helicopters.

6 mini-drones SMDM

SurveyCopters.

640 postes

10 hélicoptères H160

Airbus Helicopters Marignane, Safran Helicopters Engine Bordes

2 hélicoptères H145

Safran Helicopters Engine Bordes... l'appareil est assemblé par Airbus Helicopters en Allemagne



À travers ses commandes directes (832 M€ par anticipation de crédits de paiement déjà prévus à la loi de programmation militaire), l'État s'engage donc à préserver la charge de travail de moins de 2000 postes pendant 3 ans.

# LE TISSU DE PME/ETI EST FRAGILISÉ PAR LA PRESSION DES DONNEURS D'ORDRE : L'ÉTAT EXHORTE CEUX-CI À S'ENGAGER À TRAVERS UNE CHARTE DE BONNE CONDUITE... EST-CE SUFFISANT ?

- ▶ Avec la charte de bonne conduite, l'État remet au goût du jour un dispositif qui, jusqu'à présent, ne fonctionne guère. Le choc est d'autant plus violent pour les fournisseurs qu'ils doivent faire face depuis des années à des injonctions contradictoires, malgré les engagements, chartes, accords signés par les donneurs d'ordre :
  - investir pour supporter la hausse des cadences ;
  - diminuer les coûts au moins aussi rapidement que les baisses de prix continuellement imposées par les clients.
- ▶ L'Etat avait demandé au Comité stratégique de filière Aéronautique d'examiner la possibilité de relocaliser des activités, afin de renforcer la souveraineté industrielle... mais le GIFAS a opposé une fin de non-recevoir :
  - hors de question de remettre en cause les offsets ;
  - hors de question de remettre en cause l'amélioration de la profitabilité.
    - Les directions d'entreprises invoquent la nécessité d'accroître la compétitivité de manière à mieux préparer l'avenir... alors qu'il s'agit bien davantage de plans d'amélioration des résultats au bénéfice des actionnaires.
- ▶ L'État aurait pu imposer des contreparties à son soutien, en matière de RSE par exemple : il n'en est rien, les aides et mesures annoncées par l'État ne prétendant pas dicter aux groupes des objectifs de modération financière.



**En d'autres termes : tant que rien n'empêchera les politiques d'achat (pression sur les prix, volatilité des volumes) de contrevenir aux engagements déjà affichés, il nous semble illusoire de compter sur le succès d'une nouvelle charte.**

# L'EUROPE ET LES RÉGIONS PEUVENT COMPLÉTER LES MESURES DE SOUTIEN

- ▶ **Un plan de relance de 750 Md€ annoncé par la Commission européenne :**
  - 500 Md€ de subvention et 250 Md€ de prêt, à valider par les 27 pays.
  - Ce plan vise notamment à poser les bases d'une politique industrielle européenne tournée vers la transition écologique, la transition numérique et la résilience économique (notamment l'autonomie industrielle). Ces enjeux concernent la filière aéronautique, qui pourrait alors bénéficier d'aides supplémentaires, au niveau européen cette fois.
    - Soutien aux compagnies : via une coordination des mécanismes d'assurance crédit export, comme le laisse espérer le ministre de l'Economie
    - Soutien à la R&T/D civile et militaire, via les fonds structurels européens
- ▶ **Les Régions se font le relai de la politique industrielle française et sont en charge de la formation professionnelle.**
  - Dès lors, elles attendent de la part de l'Etat des dotations budgétaires exceptionnelles qui leur permettraient de poursuivre cette mission d'autant plus cruciale dans un contexte d'activité partielle.

PLAN GOUVERNEMENTAL  
**LES MESURES SOCIALES**



# UN PLAN QUI VISE À SAUVER LES EMPLOIS : MAIS LESQUELS ? DANS QUELLES CONDITIONS ?

- ▶ Sur la forme, soulignons que les annonces ont été axées sur les emplois hautement qualifiés :
  - L'objectif du plan de relance est d'« *éviter les départs contraints d'employés hautement qualifiés* » et les fonds destinés au CORAC visent notamment à « *garantir l'emploi des ingénieurs hautement qualifiés* » selon le ministre de l'Économie.
- ▶ **L'activité partielle longue durée** (activité réduite avec maintien de l'emploi, mise en place par accord) **est sans doute l'action la plus immédiate et la plus efficace** pour préserver les emplois à court et à moyen terme. Mais ses contours restent à définir (voir p. suivante).
- ▶ **... mais des tendances de long terme sont à l'œuvre, avec des impacts sur l'emploi.**
  - **La consolidation de la filière** va s'accélérer avec la crise, soutenue par le fonds du plan de relance, chapeautée par les donneurs d'ordre qui souhaitent faire émerger « des champions\* ». Cela n'empêchera donc pas les restructurations voire les défaillances de certaines entreprises.
  - **La numérisation et la robotisation**, souhaitée depuis longtemps par les donneurs d'ordre et accélérée à travers les subventions publiques, laissent présager des besoins en main-d'œuvre sensiblement moindres.
  - **La recherche perpétuelle de gains de compétitivité** est telle (encore réaffirmée dans la récente charte) qu'on ne peut exclure des réactions type accord de performance collective en plus de l'accord sur l'activité réduite avec maintien de l'emploi.



**Les arbitrages à réaliser en vue de la préservation des emplois est donc pour partie renvoyée à la responsabilité des donneurs d'ordre (dans l'allocation de la production et dans le fléchage des subventions) et à la négociation collective (APLD, APC...). Rappelons que les organisations syndicales n'ont pas été parties prenantes dans la concertation en vue de l'élaboration du plan de relance.**

\* Terme issu de la charte d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique française

## 2 DISPOSITIFS PUBLICS POUR PRÉSERVER L'EMPLOI

### L'ACTIVITÉ PARTIELLE EST FACILITÉE, ASSOULPIE ET MIEUX FINANCÉE (SUR UNE PÉRIODE LIMITÉE)

- ▶ Les ordonnances de la période Covid-19 ont assoupli les conditions de consultation des CSE lors des demandes d'activité partielle, en élargissant également les conditions d'accès à de nouveaux motifs.
- ▶ Le plafond des heures indemnisables a été également porté à 1 620 heures par salarié pour 2020 (contre 1 000 h auparavant).
- ▶ L'activité partielle peut être appliquée à des collectifs de travail (à définir), voire être individualisée (avec accord collectif ou avis favorable du CSE).
- ▶ Un financement renforcé par l'État et l'Unédic
  - 100% des 70% de la rémunération brute (84% du net) entre le 1<sup>er</sup> mars et 31 mai
  - 85% des 70% de rémunération brute à partir du 1<sup>er</sup> juin,
  - Puis...

### L'ACTIVITÉ PARTIELLE DE LONGUE DURÉE (APLD) POUR LE MOYEN TERME (2020 – JUIN 2022 A PRIORI)

- ▶ Les entreprises confrontées à une baisse de charge de travail pourraient bénéficier jusqu'au 30 juin 2022 d'une aide de l'État permettant une prise en charge partielle des salaires.
- ▶ Un dispositif accessible uniquement **par accord collectif** de branche ou d'entreprise.
- ▶ L'accord doit déterminer :
  - La durée du dispositif
  - Les salariés concernés
  - Le niveau de réduction des horaires de travail
  - Les engagements spécifiquement souscrits en contrepartie sur l'emploi notamment
- ▶ Nombre de choses restent à préciser : nature du maintien dans l'emploi, rémunération des salariés, part du financement de l'entreprise, les secteurs professionnels concernés
  - En attente du projet proposé par le gouvernement après concertation des partenaires sociaux



EN CONCLUSION  
UN PLAN QUI OUBLIE LES PETITS  
ET SANS CONTRAINTES POUR  
LES GRANDS



# UN PLAN CONSTRUIT AVEC LES GRANDS GROUPES ET QUI LEUR DONNE UN PEU DE VISIBILITÉ NOTAMMENT EN INGÉNIERIE... LE RESTE DE LA FILIÈRE DEVRA FAIRE SANS SOUTIEN DIRECT DE L'ÉTAT

Les grands donneurs d'ordre multiplient les satisfécits publics depuis l'annonce d'un plan auquel ils ont eux-mêmes largement contribué. Mais ils ne représentent qu'un tiers des emplois et compétences de la filière française.

- ▶ Un plan construit par Airbus, Safran, Thales et Dassault et qui profite avant tout à ces groupes.
  - Ingénierie : Airbus et Safran sur l'avion « neutre », Thales sur la gestion du trafic aérien et des trajectoires
    - Leurs bureaux d'études bénéficiant d'une visibilité nouvelle à moyen terme à travers les feuilles de route CORAC
    - La hausse des crédits CORAC permet également aux grands industriels de baisser leurs dépenses autofinancées, l'Etat prenant partiellement le relais
    - Ce faisant, ils échappent sans doute au pire... mais cela ne constitue pas une aide suffisante pour l'ensemble des compétences en ingénierie de la filière : quelles solutions pour leurs prestataires ?
  - Production : Safran Helicopters Engine et Airbus Helicopters, et leurs filières de sous-traitants respectifs
- ▶ Le reste de la filière devra pour sa part espérer que :
  - le soutien indirect aux compagnies aériennes ait un effet positif sur l'ensemble de la filière
  - le fonds créé par Bpifrance+Airbus+Safran+Thales+Dassault soit rapidement effectif et actif
  - la pression sur les prix de vente exercée par les donneurs d'ordres soit plus limitée, et qu'ils prennent la pleine mesure de leurs obligations en matière de RSE.
    - Avant crise, les avionneurs voulaient bénéficier des mêmes taux de résultat que leurs fournisseurs de rang 1 : comment faire pour que la sobriété managériale et actionnariale devienne une réalité ?

# DEUX IMPÉRATIFS... MAIS UN PLAN QUI RATE SA CIBLE ?

## ► L'impératif social :

- de l'aveu même des grands donneurs d'ordre, le plan de soutien gouvernemental n'empêchera pas les plans de restructuration et les licenciements. Une vague de plans de restructuration et de négociations d'accords de performance a d'ailleurs déjà débuté : les entreprises n'attendent pas, amplifiant le risque de voir la filière subir une perte importante d'emplois et de compétences.

## ► L'impératif écologique :

- les financements sont sans doute trop faibles pour garantir l'entrée en service de solutions « neutres » à un horizon d'autant plus bref qu'il raccourcit de 15 ans les ambitions précédemment affichées par les avionneurs et motoristes.
- Dans un cas comme dans l'autre, la question de la conditionnalité des aides (y compris celles préexistantes) mérite d'être à nouveau posée : maintien de l'emploi et localisation de celui-ci, employabilité et évolution des compétences, responsabilité vis-à-vis des parties prenantes que sont les fournisseurs et les territoires, engagements fermes en matière de décarbonation, juste partage des risques que les salariés et citoyens ne doivent pas être les seuls à assumer.



**Jusqu'à présent, les organisations syndicales ont été totalement oubliées par l'État et les grands donneurs d'ordre, alors que la sauvegarde de la filière dépend de la sauvegarde des emplois et des compétences. Or, les organisations syndicales sont non seulement légitimes mais surtout indispensables dans un contexte de bouleversements sociaux majeurs.**





## VOS CONTACTS AÉRO

**Eve Hamon**

[e.hamon@syndex.fr](mailto:e.hamon@syndex.fr)

**Charlotte Moennard**

[c.moennard@syndex.fr](mailto:c.moennard@syndex.fr)

**Arnaud Negri**

[n.negri@syndex.fr](mailto:n.negri@syndex.fr)



**CONSEILLER  
ET ACCOMPAGNER  
LES REPRÉSENTANTS  
DES SALARIÉS**

**CABINET D'EXPERTISE  
POUR LES CSE**

**Suivez-nous sur  
les réseaux sociaux**

**syndex.fr //  // **