

Décembre 2021

Comment la crise a-t-elle modifié les perspectives et les enjeux de la filière aéronautique ?

EDITO

Pour l'industrie aéronautique, le choc de la crise liée au Covid-19 est sans commune mesure avec les précédentes crises. Cela s'est traduit par une vague de restructurations en France : malgré un recours massif à l'activité partielle et des aides publiques de soutien aux entreprises, le secteur aéronautique a détruit près de 30 000 emplois directs, particulièrement au second semestre 2020.

Ces suppressions de postes ont pris de multiples formes : plans de départs volontaires, PSE, licenciements économiques, plans de mobilité dans le cadre d'accords de GEPP, baisse/arrêt de l'intérim, accords de performance collective avec des conséquences défavorables en termes de rémunération et/ou de mobilité pour les salariés...

En tant que représentants de personnel, vous avez été fortement mobilisés depuis 18 mois et vos prérogatives s'élargissent aux thématiques environnementales depuis le mois d'août. Si le calendrier de reprise des activités reste incertain, plusieurs enjeux seront à l'ordre du jour pour la filière : consolidation, robotisation et digitalisation des environnements de travail, décarbonation de l'aviation... Les points de vigilance sont nombreux, tant d'un point de vue économique que de l'emploi, des conditions de travail ou encore du climat.

La course à la consolidation reprend de plus belle

La crise sanitaire a mis entre parenthèses les opérations de rapprochement entre entreprises : le secteur aéronautique n'a pas fait exception. Et là comme ailleurs, la reprise signe le redémarrage du mercato.

Ces mouvements concernent à la fois de grands groupes mais aussi des entreprises de taille plus modeste, parfois familiales. Pour ces dernières, si la diminution de leur valorisation peut certes refroidir les vendeurs, elle peut également susciter de nouveaux intérêts pour des investisseurs. Pour les plus grands groupes, malgré l'ampleur de la crise, les valorisations d'entreprise, bien qu'inférieures à celles de mars 2020, restent élevées et les perspectives économiques s'améliorent progressivement, ainsi que les cadences de production.

Les grands donneurs d'ordres, Airbus en tête, sont particulièrement pressés de voir s'accélérer le processus de consolidation, notamment au sein de la chaîne de leurs sous-traitants. De leur point de vue, des entreprises plus grosses seront synonymes de sous-traitants plus robustes financiè-

rement, capables de répondre à des montées de production et de développer de nouveaux projets industriels (usine 4.0, avion décarboné...). Certains marchés de technologies de pointe, dans la défense notamment, tels que l'optronique ou la cybersécurité, pourraient aussi être concernés par des rapprochements.

Mais attention, les opérations de consolidation visent aussi des synergies qui passent fréquemment par des programmes de suppressions d'emplois. En outre, les exigences de compétitivité et de rentabilité seront élevées avec, d'une part, un endettement moyen qui a augmenté durant la crise et, d'autre part, les attentes de retour sur investissement pour les acquéreurs. Cela risque de se traduire par des pressions sur les salariés, en termes de rémunération comme de conditions de travail.

QUELQUES EXEMPLES RÉCENTS ILLUSTRANT LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE

- Rachat de Meggitt par Parker-Hannifin ; de Ultra Electronics par Cobham ; Technical Airborne Components, Bombardier EWIS et Shimtec par Latécoère ; de Alkan et Lace par Rafaut ;
- ACE Capital Partners est entré au capital de Figeac Aéro, WeAre a racheté Taramm et Gamma-Tial et est entré au capital de Satys. Après avoir acheté Hitim, Mechachrome vient d'annoncer sa fusion avec WeAre, ce qui risque d'entraîner d'autres mouvements dans les aérostructures ;
- Nexteam et Ventana ont annoncé début octobre leur projet de fusion.



UNE REPRISE SOUS LE SIGNE DES MONOCOULOIRS ET DES DÉFIS TECHNOLOGIQUES

Les constructeurs annoncent des perspectives très ambitieuses pour les avions monocouloir (single-aisles). Airbus prévoit ainsi l'augmentation des cadences de l'A320 bien au-delà de celles de début 2020 (60 avions) : 40 à 45 en décembre 2021 puis 64 en 2023, voire 70 ou 75 en 2024. Une question se pose toutefois : les acteurs de la filière pourront-ils soutenir à la fois cette montée en cadence et les challenges technologiques - soutenus par le CORAC - qui accompagnent le développement de l'avion écologique (réduction de la masse, réduction de la consommation et du bruit, efficacité des moteurs et transition vers l'électrique et l'hydrogène) ? En outre, certains sous-traitants, notamment les motoristes, affichent leurs réserves face à des objectifs aussi élevés : investissements à réaliser, activités de maintenance davantage profitables. Les intérêts des parties prenantes ne sont pas tous alignés. Après avoir supprimé 30 000 emplois directs (et combien d'emplois indirects ?), la filière a ainsi besoin de recruter à nouveau et de former.

Les aides publiques poussent à une filière plus verte et à une modernisation de l'appareil productif

Plan de relance dédié, fonds Corac, allègements d'impôts, activité partielle : la filière aéronautique a reçu un soutien massif de l'État pour engager sa modernisation, mais aussi sa décarbonation, un enjeu de taille pour les acteurs du secteur.

Le volet du Plan de relance pour l'industrie représente 2 543 M€ d'aides de l'État, répartis sur 2 538 projets. La filière aéronautique bénéficie à ce titre de 283 M€ d'aides concernant un montant total de 732 M€ d'investissements portant sur 382 entreprises. 66 % des entreprises ayant bénéficié de ces soutiens sont des TPE/PME, principalement implantées en Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France et Pays-de-la-Loire.

Doté de 300 M€ par France Relance, le Fonds de modernisation, de diversification et de verdissement des procédés de la filière aéronautique doit permettre de développer des chaînes de valeur d'avenir ou stratégiques, en préservant les compétences acquises et en préparant l'avion vert du futur.

La filière aéronautique apparaît comme le 4^e secteur bénéficiaire du Plan de relance et elle bénéficie d'un fonds directement dédié. Il s'agit également de la filière qui bénéficie proportionnellement du soutien public le plus important : la part de financement public des investissements éligibles aux aides atteint près de 39 %, soit la proportion la plus élevée de l'ensemble des filières industrielles. Et cela dans une filière qui a, pendant de nombreuses années, pu profiter d'une croissance soutenue de son activité et de résultats confortables.

DÉCARBONATION DU TRANSPORT.

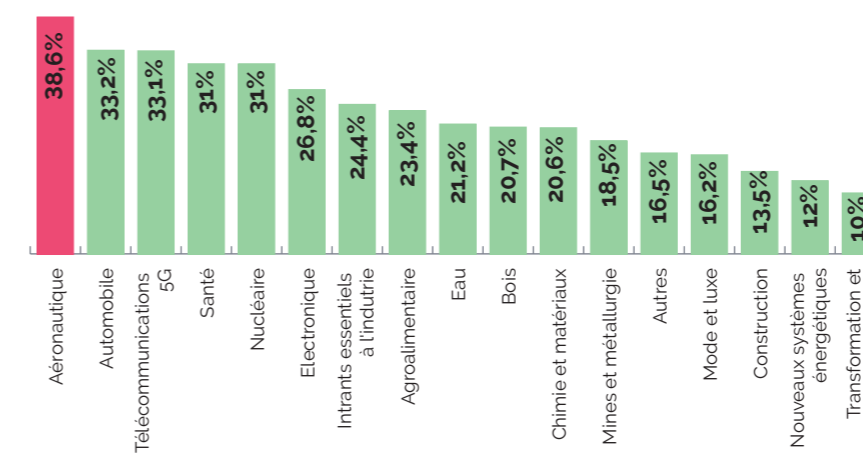
À ces projets industriels s'ajoutent les financements de la R&T via le CORAC. Les feuilles de route CORAC ont été orientées principalement

vers l'avion vert, faisant la part belle aux avionneurs et aux motoristes au détriment des équipementiers. Ce sont surtout les donneurs d'ordres du secteur qui ont donc tiré leur épingle du jeu : Safran et Airbus se taillent la part du lion avec respectivement 34 % et 21,5 % des 300 M€ notifiés en 2020.

Néanmoins, des incertitudes demeurent : au-delà des effets d'annonce des acteurs politiques et industriels au sujet de l'avion « 0 émission » à propulsion hydrogène, les challenges techniques, industriels et économiques restent majeurs pour parvenir à décarboner le transport. Les barrières technologiques restent nombreuses en matière de propulsion hydrogène, notamment pour les long-courriers.

À court terme, l'industrie et les compagnies aériennes font massivement la promotion des carburants soutenable (« sustainable aviation fuel » ou SAF), en démontrant la faisabilité technique sur tous types de plateformes et avec des mix allant jusqu'à 100 % de carburant SAF. Mais cette solution déplace la problématique et pose la question de la soutenabilité environnementale et économique de ces carburants, sachant que le transport aérien ne peut pas, à lui seul, créer une filière SAF soutenable économiquement.

PART DU FINANCEMENT ÉTATIQUE DANS LES INVESTISSEMENTS DE LA FILIÈRE (en %) Source : ministère de l'Economie, des Finances et de la Relance



Points de vigilance pour les IRP

En tant qu'IRP, les points de vigilance sont nombreux, tant d'un point de vue économique que de l'emploi, des conditions de travail ou encore du climat dans le cadre de nouvelles prérogatives.



POINTS DE VIGILANCE

Efforts équilibrés entre salariés et actionnaires

Politique de rémunération équitable

Risques liés à la flexibilisation du travail

Maintien et développement des compétences

Transition environnementale

Les questions à vous poser...

> DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

- La trésorerie permet-elle de rembourser les dettes, dans une période de sous-charge et de hausses de prix matières ?
- Quelles sont les perspectives de remontée des cadences de l'entreprise ? Celle-ci a-t-elle les moyens financiers et humains d'y faire face ?

> DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- Quelle gestion des emplois et des parcours professionnels dans un contexte de transition écologique, de numérisation, de consolidation... ?
- Qu'impliquent l'accélération de la production et les investissements pour l'organisation et les conditions de travail ?

> DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LA POLITIQUE SOCIALE

- Quel arbitrage entre maintien des emplois et recours à de la force de travail externe (intérim, sous-traitance...) ?
- Y a-t-il des métiers en tension (difficultés de recrutement, fidélisation des salariés, formation et développement des compétences) ?
- Quelle politique de rémunération dans un contexte inflationniste ?

> ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Quelle exposition aux changements liés à la décarbonation et quelles préparations ?
- Quelles obligations de reporting sur les risques environnementaux ?
- Comment la BDESE peut-elle être complétée sur les enjeux environnementaux ?
- Comment intégrer ces thématiques dans le dialogue social ?

VOS CONTACTS FILIÈRE AÉRO SYNDEX

AQUITAINE : Aurélie Lodi (a.lodi@syndex.fr)

HAUTS-DE-FRANCE : Franck Dequidt (f.dequidt@syndex.fr)

ÎLE-DE-FRANCE : Arnaud Negri (a.negri@syndex.fr),

Léna Quer-Riclet (L.quer-riclet@syndex.fr)

PAYS-DE-LA-LOIRE : Eve Hamon (e.hamon@syndex.fr)

OCCITANIE PYRÉNÉES : Charlotte Moennard (c.moennard@syndex.fr) et Delphine Moutin (d.moutin@syndex.fr)