



Avenir de l'aéronautique

Le gouvernement vient d'annoncer un plan de soutien à l'aéronautique de 15 milliards incluant les 7 milliards prévus pour Air France.

Le contexte est très perturbé notamment pour l'aviation commerciale. Mais notons que pour l'instant, les annulations de commandes d'avions restent extrêmement limitées. Le carnet de commandes reste donc très important (7 ou 8 années de plan de charge pour Airbus par exemple).

Certes, il faut faire face au décalage de ces commandes car les compagnies aériennes n'ont pas actuellement la trésorerie nécessaire. Le plan de soutien prend en compte cette problématique en donnant des garanties d'Etat aux clients d'Airbus.

Les décalages de commandes induisent un ralentissement de la production pour une période indéterminée, qui pourrait être assez courte compte tenu des signes de reprise assez rapides. Déjà des milliers d'intérimaires ont perdu leur emploi et des salariés sous-traitants sont directement menacés par des licenciements. La diminution du temps de travail permettrait de préserver des emplois.

Les savoir-faire détenus par les salariés ne doivent pas être sacrifiés pendant cette période. Les aides publiques doivent donc être consacrées à préserver les emplois. Il nous faut aujourd'hui empêcher les restructurations qui pourraient sacrifier salariés et sites de production. Il y va du maintien de l'activité dans de nombreux bassins de vie, notamment dans des départements peu industrialisés. L'argent public ne peut pas servir à payer les suppressions d'emplois et les fermetures de sites. Cela nécessite un contrôle de ces aides par les pouvoirs publics et les représentants des salariés.

Si la CGT se félicite qu'un fonds d'investissement soit lancé pour préparer l'avion du futur, par contre, elle conteste que ce fonds soit géré par un opérateur privé alors qu'il va être principalement constitué d'argent public. La CGT demande que la BPI soit la gestionnaire de cet argent. L'Etat doit être partie prenante des enjeux et peser sur les décisions stratégiques de cette filière déterminante pour la politique industrielle, pour la politique de transport et pour celle de la défense nationale.

Les pouvoirs publics doivent conditionner le soutien au fait que les grands groupes (Airbus, Safran, Thales, Dassault) donnent aussi des gages en termes d'investissements. Depuis de nombreuses années, les budgets de R&D autofinancés sont en berne pour consacrer toujours plus d'argent à la rémunération des actionnaires. Les investissements prévus avant la crise, pour l'instant suspendus, doivent être très vite relancés.

La CGT s'inscrit aussi dans un avenir pour l'aéronautique respectueux des conditions sociales et environnementales. Des mesures doivent être prises pour ré-internaliser des activités en assurant des emplois stables et en finir avec les politiques de dumping social.

Le renouvellement des avions permettra aussi de moderniser les flottes avec des avions moins énergivores. Cela nécessite de mettre en place très rapidement une filière pour déconstruire les avions et valoriser les matériaux récupérés. C'est une source d'emplois importante qui permettrait de limiter l'impact écologique de cette industrie.

La CGT demande la tenue de tables rondes dans les bassins d'emplois concernés avec les pouvoirs publics, le GIFAS et les organisations syndicales pour le déploiement du plan de soutien.