



En un semestre, la crise liée au Covid19 a effacé la totalité des emplois créés par le secteur entre 2009 et 2019

06 oct 2020

Source : *infos grand cellier*

C' est comme si d'un claquement de doigts les bénéfices de dix ans de prospérité avaient été éliminés ! En six mois de crise due au coronavirus, l'aéronautique, autrefois championne des créations d'emplois, est retombée dans le rouge. Depuis la crise de 2009, les constructeurs de l'aéronautique comme Airbus, Safran ou Dassault avaient multiplié les embauches avec un solde net, avant la mimars, de 11 783 créations d'emplois. La survenue de la pandémie a complètement changé la donne. A la fin septembre, selon les données recueillies par l'observatoire Trendeo de l'emploi et de l'investissement publiées lundi 5 octobre, le secteur a enregistré une perte nette de 11 950 emplois. Si on ajoute les soustraitants, on parvient même au chiffre de 13 354 postes supprimés. « Le semestre Covid a effacé la totalité des gains en emplois » des dix années précédentes, s'exclame David Cousquer, créateur et gérant de Trendeo.

Pire, selon l'état des lieux dressé par l'observatoire, « l'aéronautique est le secteur le plus touché avec le transport aérien, car l'impact du Covid19 sur le trafic est annoncé partout comme devant durer au delà de 2021 ». Il faut dire que les effets de la crise ont été aussi violents que soudains. Au premier trimestre, selon l'Insee, la France a perdu 492 000 emplois. Mais en pratique, cette vague de suppression de postes et de licenciements est intervenue en moins de quinze jours. Juste après le 17 mars. Avec comme premières victimes, les intérimaires qui représentent à eux seuls, selon l'Insee, 63 % des suppressions de postes. Frontières fermées, aéroports vides, compagnies à l'arrêt, les conséquences de la pandémie ont frappé de plein fouet et au premier chef les constructeurs d'avions et le transport aérien.

Air France, avec 7 712 suppressions d'emplois annoncées, et Airbus, avec 5 797, occupent les deux plus hautes marches de ce triste palmarès des réductions d'effectifs depuis mars. Dans l'aéronautique, la crise a touché aussi vite et aussi fort les gros donneurs d'ordre comme Airbus et Safran, que la myriade de petites sociétés qui composent la chaîne de soustraitants. « Cela a été instantané. La chute a démarré dès mars. Nous avons perdu 30 % de notre chiffre d'affaires », se souvient Frédéric Bourgon, patron d'ADB, une petite entreprise tarbaise de quarante salariés spécialisée, notamment, dans le décolletage, le tournage et l'usinage de pièces de moteurs d'avion. En réaction, la direction d'ADB a taillé dans sa main-d'œuvre. Mais sans licencier. « Nous avons mis nos salariés en activité

partielle depuis mars et nous avons arrêté les contrats à durée déterminée et les intérimaires », explique M. Bourgon

Exactement la même démarche que Safran, d'ailleurs un des donneurs d'ordre d'ADB. Le motoriste, dirigé par Philippe Petitcolin, a, en France, évité les licenciements grâce au dispositif d'activité partielle de longue durée auquel s'ajoute la signature d'un accord de performance collective (APC). « Chez Safran, il n'y a aucun licenciement lié à la crise », se félicite M. Petitcolin. En revanche à l'étranger, l'entreprise a taillé drastiquement dans ses effectifs. Sur 95 000 avant la crise, 18 000 salariés ont déjà quitté le groupe. « Et cela continue », se désole le directeur général de Safran. Il faut dire que la reprise se fait attendre. Elle joue même avec les nerfs des chefs d'entreprise. Le mauvais été a bousculé les calendriers des constructeurs comme des compagnies aériennes. « Comme tout le monde, nous étions partis il y a six mois avec l'idée que le marché de l'aéronautique civile commencerait à repartir au troisième trimestre et serait très bien relancé au quatrième, relate M. Petitcolin. Mais septembre n'est pas au rendez-vous et notre grande peur est que cela se poursuive [les prochains mois]. »

A l'examen, l'Europe et les Etats-Unis s'en sortent moins bien que des zones d'Asie dans leur gestion de la crise. « En Europe, il n'y a rien d'homogène. Chacun fait son propre règlement », dit le patron de Safran. Même politique en ordre dispersé de l'autre côté de l'Atlantique. Le niveau d'activité « était bien remonté au début du mois de septembre, au point que j'ai pensé que c'était la recovery [la reprise]. Mais, depuis, cela redescend semaine après semaine », se lamente Philippe Petitcolin. « Nous avons l'impression qu'il n'y a plus de règles fédérales mais des règlements Etat par Etat », ajoutet-il. Cette cacophonie a des répercussions directes sur l'activité des sociétés. « Chez Safran, dit-il, nous sommes en dessous du niveau escompté au début de la crise. » Des cafouillages dommageables car, ailleurs dans le monde et spécialement en Asie, le coronavirus serait en passe de devenir un mauvais souvenir. « La Chine est très bien repartie et même mieux qu'en 2019 en nombre de vols avec un taux de remplissage des avions de 60 % à 80 % », se réjouit M. Petitcolin. La Chine ne serait pas une exception : « la Corée repart très bien, le Japon est bien et l'Inde est O.K. », dit-il encore.

La crise a aussi des répercussions sur le plan régional. A Toulouse, tout l'écosystème autour d'Airbus vit au rythme du numéro un mondial de l'aéronautique. Comme ses soustraitants, dès le début de la crise, Airbus a mis fin à la mission de ses intérimaires et des consultants. Notamment 10 000 salariés du numérique, des ingénieurs pour la plupart.

La branche régionale du Medef a pris les choses en main pour « sauver les emplois et maintenir ses sociétés qui vendent de l'intelligence sur la région », indiquent

Anne Destouches, Daniel Benchimol et Frédéric Honorat, trio du Syndicat professionnel des sociétés de services (Syntec). Pour atteindre leur objectif, les trois émissaires ont « demandé à Airbus d'organiser un speed dating avec les principales sociétés du numérique et l'ingénierie ». Une vingtaine d'entreprises « ont présenté 80 à 100 projets stratégiques et qu'il ne fallait surtout pas arrêter malgré la crise et qu'elles s'engageaient à financer », soulignent-ils. Des projets liés à l'avion du futur qu'« Airbus s'est engagé à reprendre et à développer après la crise », ajoutent-ils.

Pour l'heure, le climat social chez Airbus n'est pas au beau fixe. Alors que syndicats et direction finalisent les contours d'un plan de sauvegarde de l'emploi de 5 000 suppressions de postes qui doit être conclu d'ici à la mi-octobre avant de prendre effet début novembre. Les organisations syndicales redoutent un plan à deux vitesses qui laisserait de 1 000 à 1 500 salariés sous la menace de départs contraints. Pourtant, signale la CGT, avec « la livraison d'au moins 500 des 900 avions prévus en 2020, Airbus retrouvera une trésorerie positive a indiqué le cabinet d'expertise Stratorg ». Mieux, souligne encore le syndicat, alors que le 737 MAX de Boeing est toujours interdit de vol, Airbus est en position de monopole de fait sur le segment du moyencourrier. Un véritable atout pour l'avionneur européen puisque ce segment devrait repartir bien avant le longcourrier.

Avec la persistance de la crise, la recomposition du paysage aéronautique français est repoussée. « Le temps de la consolidation viendra un peu plus tard », admet Christian Cornille, président de Mecachrome. On le comprend, l'équipementier vient d'annoncer, à la toute fin septembre, un plan de sauvegarde de l'emploi de 306 suppressions de postes sur 950 salariés en France.