

Aéronautique : l'emploi et la formation au décollage

Avant projet pour un système de sécurité d'emploi ou de formation dans l'industrie aéronautique et spatiale.

Collectif des communistes des entreprises de l'aéronautique et du spatial

L'évolution des technologies, les nouveaux process d'étude et de fabrication, la guerre économique que se mènent les principaux constructeurs au niveau mondial imposent de faire du neuf, de rechercher avec tous les intéressés de nouvelles manières de produire, de concevoir l'entreprise à travers les territoires, d'organiser autrement le travail, d'élever massivement la qualification et la formation, de rechercher de nouveaux modes de financements, de coopérer. Il s'agit en bref d'imaginer les entreprises du 21^e siècle.

Le 32^e congrès du Pcf a décidé de faire de notre proposition de Sécurité d'emploi et de formation un axe fort de nos batailles politiques pour la période qui s'ouvre. Il le fait à partir d'une situation grave de l'emploi dans notre pays : environ 4 millions de personnes privées d'emploi et près de 5 millions de travailleurs précaires ou en sous-emploi.

L'ampleur et la brutalité de tels chiffres montrent à l'évidence la profondeur de la crise.

Il s'agit maintenant de sortir des discours et de passer aux travaux pratiques, en construisant des initiatives politiques fortes qui s'inscrivent dans la durée et dans le contenu.

Le 45^e salon de l'Aéronautique et de l'Espace a une nouvelle fois montré les formidables atouts humains et technologiques que possèdent la France, l'Europe dans cette branche.

L'industrie Aéronautique et Spatiale va-t-elle pouvoir jouer le rôle pour lequel nous avons toujours agi et même marqué des points : **une industrie au service des hommes, de l'emploi, du transport, des échanges, de la communication**? La question est posée !

Comme les autres industries, l'industrie Aéronautique et Spatiale est désormais soumise aux mêmes objectifs de gestion : « réduction des coûts, rentabilité financière, profits dits "raisonnables", privatisations, délocalisations, externalisations...etc ».

Ces choix se traduisent par une pression accrue sur le travail vivant en matière de salaire, d'emplois, d'organisation du travail, de sites industriels...etc.

Ils menacent le développement de l'industrie Aéronautique et spatiale qui pendant plus de quatre décennies a reposé sur :

- Une volonté politique forte d'exister face aux ambitions hégémoniques des Etats-unis.
- Un statut social élevé avec un emploi stable.
- Un effort constant en matière de recherche et développement.

- Des coopérations où la volonté de domination était relativement maîtrisée.

- Une présence forte de l'Etat dans les entreprises et les compagnies aériennes.

En s'appuyant sur les acquis des 4 dernières décennies, mais également en pointant les limites de ce que l'on peut appeler l'étatisme des nationalisations, les communistes proposent de sortir des sentiers battus en pariant sur les individus : leur intelligence, leurs capacités créatrices comme leviers essentiels pour construire une proposition d'une grande portée politique.

Cette proposition, c'est celle de mettre en place dans cette industrie majeure un système de Sécurité d'emploi et de formation, système qui allie tout à la fois efficacité sociale et efficacité économique.

La volonté des communistes c'est de traiter autrement les défis auxquels nous sommes confrontés.

Plusieurs défis sont à relever avec une série de propositions se conditionnant les unes aux autres.

1^o Partir des besoins en plein développement

Dans le domaine civil des avions de plus de 100 places tous les experts prévoient un doublement des livraisons pour les 15 ou 20 prochaines années.

Aujourd'hui Airbus et Boeing livrent chacun un peu plus de 300 avions par an. Dans quelques années ce sera le double.

Prévisions mondiales d'ici 2010 :

- 5300 avions commerciaux.
- 2000 avions régionaux.
- 3000 avions d'affaires.
- 5000 avions militaires.
- 8000 hélicoptères.
- Lancement de GALILEO.

En bref des charges de travail assurées dans tous les groupes pour des périodes de 2 à 5 ans.

Au delà de ces « plans officiels », nous pouvons aussi ajouter les besoins aéronautiques de défense anti-incendie

comme l'été vient d'en montrer l'urgence. **Mais aussi, le défi de la très forte progression de la productivité et des baisses d'emploi corrélatives du type de gestion actuelle impose de répondre autrement à ces besoins avec une nouvelle orientation des gestions.**

L'industrie aéronautique et spatiale est cyclique

A des années où les commandes dépassent de loin le chiffre d'affaires, peuvent succéder des années de « vaches maigres » où les commandes sont inférieures au chiffre d'affaires. Toute son histoire est faite de bosses et de trous **affectant la tendance forte à la progression.** Au delà d'un effort de réflexion sur ces cycles et la manière de les éliminer sur le long terme, dans l'immédiat l'équilibre de l'activité en étude mais surtout en production nécessite donc un « lissage » des charges de travail.

Les grands groupes se servent de ces variations pour comprimer l'emploi et justifier les externalisations. **On pourrait au contraire les compenser pour maintenir et développer les activités par la massivité des mises en formation.**

2° Sécuriser l'emploi et la formation pour produire autrement

Répondre de manière offensive aux défis du développement nécessite de parier sur les hommes en matière d'emploi et de formation, en matière de statut social.

Pour avoir oublié cette donnée essentielle, l'industrie aéronautique et spatiale américaine est aujourd'hui confrontée à de graves problèmes de qualité et de fiabilité. Les restructurations, les suppressions massives d'emplois des années 90 et 2000 ont affaibli gravement les collectifs de travail jusqu'à mettre en cause la qualité des avions.

Si aujourd'hui bon nombre de compagnies aériennes américaines choisissent Airbus contre Boeing c'est tout simplement que les avions du constructeur européen sont plus sûrs, moins chers en consommation de carburant par siège passager, moins bruyants, en bref plus performants.

a) Où en est la pyramide des âges des entreprises : 1/3 des effectifs à renouveler d'ici 2010

Selon le responsable de la formation au GIFAS, 1/3 des effectifs va partir à la retraite d'ici 2010. Les grands groupes vont profiter de ces départs pour accentuer leur politique d'externalisation de leurs activités. **Externalisations sur le territoire national avec un appel plus important à la sous-traitance avec évidemment un statut social au rabais pour les salariés, ou par des transferts de productions dans des pays à faible coût de main d'œuvre. L'élargissement de l'Europe à 10 pays leur en donne la possibilité.**

La sécurisation de l'emploi et de la formation devient donc un enjeu majeur pour la période qui s'ouvre. **Il faut embaucher et surtout massivement former aujourd'hui pour être compétitif demain. Cela concerne les jeunes à la recherche d'emploi et la lutte contre la précarisation du travail dans les bassins d'emplois concernés.**

b) La question du statut

Ne devons-nous pas proposer un système qui « unifie par le haut » tous les statuts existants en un même statut social pour toute la branche: salaires, grilles de qualifications, garanties collectives, droits et pouvoirs...etc. Un tel statut permettrait de lutter efficacement contre la mise en sous-traitance et les externalisations. Que ce statut interdise dans les faits les licenciements (cette interdiction existe déjà dans la fonction publique), permette la mobilité choisie

d'une entreprise à une autre, d'un secteur d'activité à un autre, dans la garantie du statut. Que ce système s'applique à toutes les entreprises et dans toutes les régions. La mise en place d'un tel système permettrait une gestion de l'emploi dynamique avec des changements de secteur d'activités ou de régions, de métier...

c) La formation initiale et continue

Si il existe de nombreuses écoles d'ingénieurs qui forment aux métiers de l'aéronautique et du spatial, la plupart des écoles professionnelles liées aux grands groupes ont été fermées.

Ne pouvons-nous pas proposer de mettre en place sur le plan national en coopération avec les écoles d'ingénieurs, les IUT, les écoles professionnelles une véritable filière de formation initiale et continue aux métiers de l'aéronautique. **Cette filière de formation serait financée par les cotisations patronales pour la formation, leur augmentation massive, leur mutualisation accrue et mieux contrôlée ainsi que le soutien par un nouveau crédit.**

Cette proposition de mise en place d'une autre organisation de la formation sur le plan national et régional est à réfléchir en ayant à l'esprit l'évolution importante des technologies, des formes, du contenu et des organisations de travail (réseaux, travail en plateau, réel ou virtuel...etc.) de ces deux dernières décennies, celles à venir dans les 20 années qui viennent. Que ce soit dans les études ou la production, le contenu du travail a considérablement évolué vers un travail plus « intellectuel » les outils ont eux aussi considérablement évolué mais avec une grande unification: mêmes supports stations de travail, réseaux, mêmes outils : logiciels.

L'implication dans cette filière de formations des institutions représentatives du personnel (CE, CCE...), des collectivités territoriales, **des institutions de l'éducation nationale et de la formation continue est indispensable pour une véritable maîtrise de progrès des contenus de ces formations.**

3° Une industrie qui réclame des financements importants, mais utilisés autrement

L'industrie aéronautique et spatiale a toujours nécessité des investissements importants.

C'est une question centrale à débattre pour donner toute sa cohérence au projet de sécurité emploi ou formation.

Le lancement de programmes comme Concorde, Airbus, Rafale, les moteurs, Ariane ou encore Spot a nécessité des financements importants. La plus grande partie de ces financements ont été des financements publics. **Ces financements qui correspondaient à une volonté politique importante ont été dans la plupart des cas assumés par la nation au travers des budgets civils comme des budgets militaires.**

Dans les conditions actuelles, face aux défis de la privatisation et de la domination des marchés financiers plusieurs propositions nouvelles peuvent être avancées :

- **Il s'agit tout d'abord de mobiliser autrement les ressources des entreprises.** Chaque année, les entreprises de l'industrie aéronautique et spatiale distribue des sommes importantes en dividendes et il est question d'accroître bien davantage la levée de fonds sur les marchés financiers. Ces sommes qui alimentent les marchés financiers seraient beaucoup plus utiles pour aider au financement des projets et productions nouvelles, à développer l'emploi. En outre les exigences des actionnaires font pression sur les salaires

et l'emploi. Mais il reste le besoin de capitaux considérables qu'il convient de financer autrement.

- **Ce financement renvoie avant tout à une autre utilisation du crédit.** Cela concerne des crédits à long terme à des taux très abaissés et avec des garanties de remboursement pour les investissements. Les taux d'intérêt seraient d'autant plus abaissés jusqu'à des taux zéro et même négatifs (avec des subventions) que ces investissements programment des emplois et des formations. Cela permettrait de financer des projets qui répondent aux besoins des populations et des pays. Mais dans l'immédiat des bonifications d'intérêt sur fonds publics (prise en charge d'une partie des intérêts) pourraient être mises en place au niveau régional et national. Un véritable pôle public du crédit, à partir des institutions financières publiques, semi-publiques et mutualistes, pourrait contribuer à cela.

- **Il s'agit de solliciter un engagement de l'Etat,** mais pourquoi pas également des régions, des Etats au niveau de l'Europe, avec toujours comme critère celui de l'efficacité sociale au service d'un nouveau développement industriel fondé sur la promotion des capacités humaines. Cela renvoie tout particulièrement à un autre rôle de la BCE pour refinancer ces crédits d'efficacité sociale à des taux très abaissés.

4° Un nouveau type de propriété sociale, des droits et des pouvoirs nouveaux pour l'efficacité

Notre proposition de mise en place d'un système de sécurité d'emploi et de formation dans l'industrie aéronautique et spatiale doit être l'occasion de réfléchir collectivement à de nouvelles formes d'appropriation sociale. Cela peut concerner une utilisation des titres publics, par exemple dans AEDS, pour qu'ils poussent à d'autres critères de gestion que ceux de la rentabilité financière, ainsi que l'extension de ces titres publics, y compris au niveau d'entreprises européennes.

Les nationalisations de 1936 ou 1945 correspondaient à un stade de développement de la société, des forces productives,

Elles ont été à l'origine du développement de plusieurs grands secteurs industriels et de services comme l'énergie, les transports, les télécommunications, l'aéronautique, mais aussi les banques, la protection sociale...etc.

Face au défi de la privatisation au nom de la nécessaire coopération européenne, il s'agit aujourd'hui d'aller plus loin. Il s'agit de donner à cette branche industrielle une efficacité sociale avec une maîtrise publique et sociale jusqu'au niveau européen de l'aéronautique et de l'espace pour favoriser des coopérations, la mise en commun des savoirs et des expériences, le partage des coûts de recherche, une promotion sans précédent et une sécurisation de l'emploi et de la formation. Il s'agit de rendre la maîtrise de ces entreprises à la collectivité.

La question de la propriété est posée mais ce n'est pas la seule. La mise en place de droits et de pouvoirs nouveaux est une des conditions indispensables pour aller vers plus d'efficacité et de maîtrise sociale.

La question de nouveaux critères de gestion d'efficacité sociale opposés à la domination de la rentabilité financière est tout à fait cruciale. Cela concerne en relation avec une utilisation des nouvelles technologies de la révolution informationnelle, des économies sur les capitaux matériels et surtout financiers, en développant les coopérations internationales, en élevant l'efficacité des capitaux, et

en développant les capacités humaines avec la recherche et de la formation.

Il s'agit là non pas de simples droits « consultatifs » comme c'est le cas aujourd'hui avec le droit des CE ou des CCE, mais de véritables droits décisionnels des salariés, de leurs représentants, des usagers et de leurs représentants, des élus à tous les niveaux : commune, département, région, nation et Europe, et cela renverrait aussi à l'avancée d'une autre culture de gestion.

Les droits décisionnels porteraient sur tout ce qui fait la vie de l'entreprise :

- Le social en terme de salaire, d'emploi et de formation.
- La stratégie industrielle de l'entreprise et son impact sur les territoires et les coopérations.
- Les investissements et leur financement.

5° De nouvelles coopérations nationales, européennes et internationales

La France possède une solide culture aéronautique et spatiale. De grands noms d'industriels sont attachés à son histoire: Blériot, Farman, Dassault, Voisin, Potez..., etc.

Depuis plus de 30 ans avec Airbus, Ariane, CFM, la France est engagée dans de grandes coopérations internationales avec **d'importantes percées technologiques**. Ces coopérations et ces percées ont été avant tout le fruit d'accords politiques entre les gouvernements. **EADS est une entreprise européenne avec des participations publiques.**

Ces coopérations se révèlent-elles « mutuellement avantageuses » ? Leur bilan est sans doute contrasté ! **A l'opposé de la fuite en avant par l'appel aux marchés financiers et aux délocalisations aux Etats-Unis, il s'agirait de renforcer le caractère public, social et européen de ces coopérations.**

Plusieurs problèmes se posent :

La répartition des tâches :

Sur les programmes visant à spécialiser les entreprises sur une partie de l'avion ou du moteur au détriment d'une maîtrise plus globale. Aujourd'hui Dassault -Aviation est le seul constructeur français à étudier et fabriquer des voilures !

La répartition des plans de charge

La difficulté à lancer des programmes nouveaux.

Puisque les financements publics sont dans les faits indispensables, ce sont en définitive les Etats qui décident. L'A380 a attendu plusieurs années avant d'être finalement lancé. Dans le domaine militaire l'A 400 M a connu les mêmes difficultés.

La dimension européenne des coopération devrait être considérablement renforcée sur des bases nouvelles avec une très forte élévation des dépenses de recherche et de formation et le soutien de crédit à long terme financé par la Banque Centrale Européenne favorisant les capacités humaines et l'emploi à l'opposé de l'appel accru aux marchés financiers et des dépenses de contrôle des entreprises. ■

Il s'agit là d'un avant-projet qu'il convient de faire circuler pour le vérifier et l'amender avec tous les intéressés afin d'animer des luttes nouvelles.