

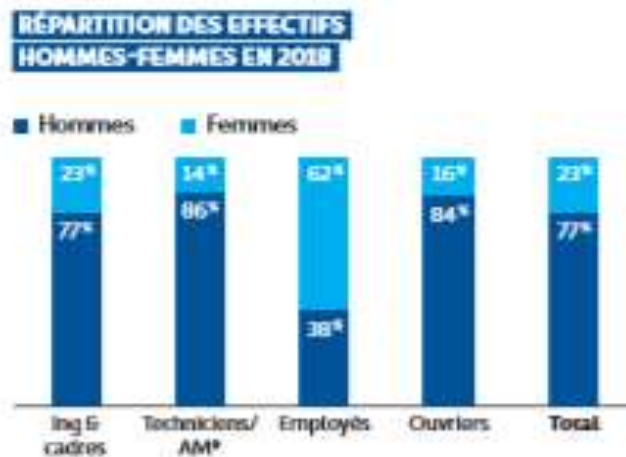
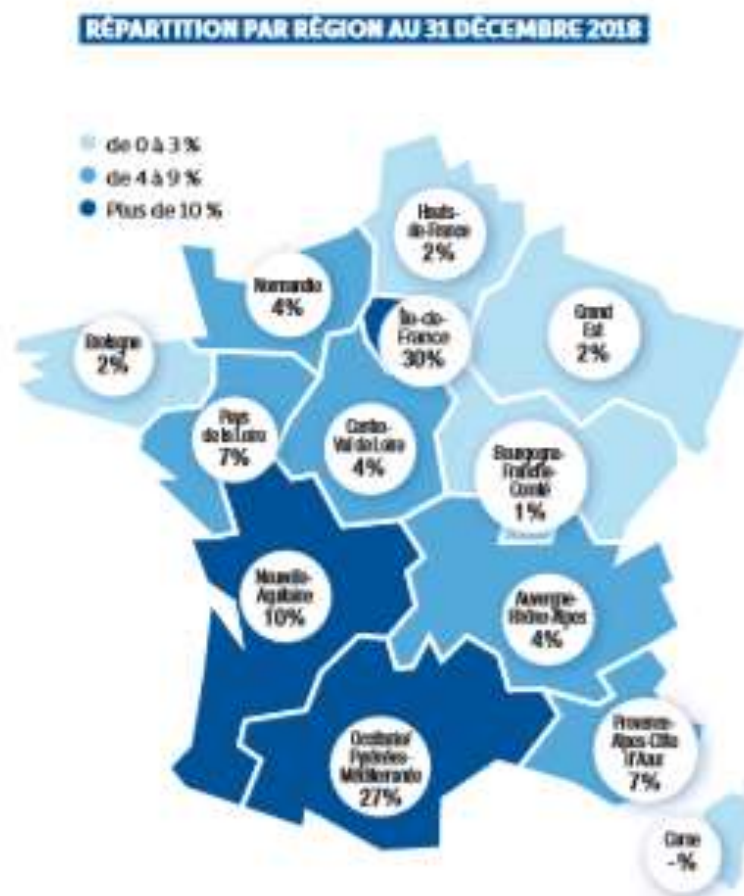
De la crise sanitaire à la crise économique et sociale dans l'aéronautique

Xavier PETRACHI

CGT AIRBUS
membre du MAI

Mono-industrie en Occitanie

27% des emplois de la construction aéronautique se situe en Occitanie (source GIFAS)



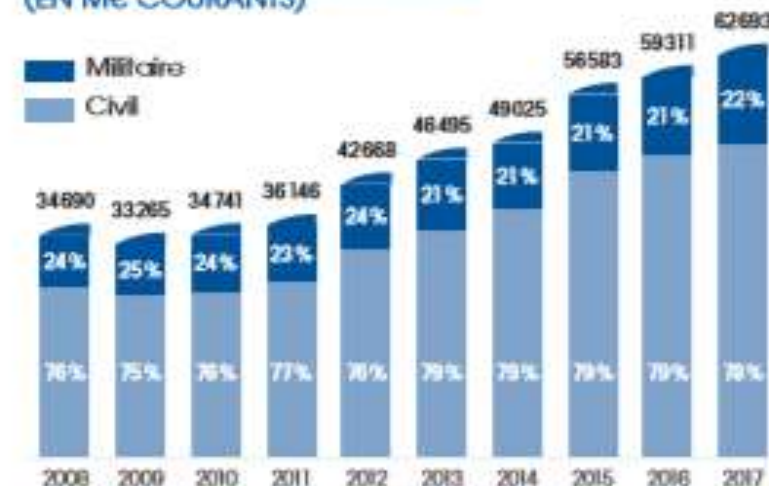
Un fort impact économique

- La filière aéronautique représente 62 Milliards de CA annuel
- La part de la R&D dans le CA est de 12%
- Les activités militaires représentent 22% du CA de la filière aéronautique

Source GIFAS



ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES CIVIL ET MILITAIRE (EN M€ COURANTS)



DÉPENSES D'ÉTUDES, RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT (EN M€ COURANTS)

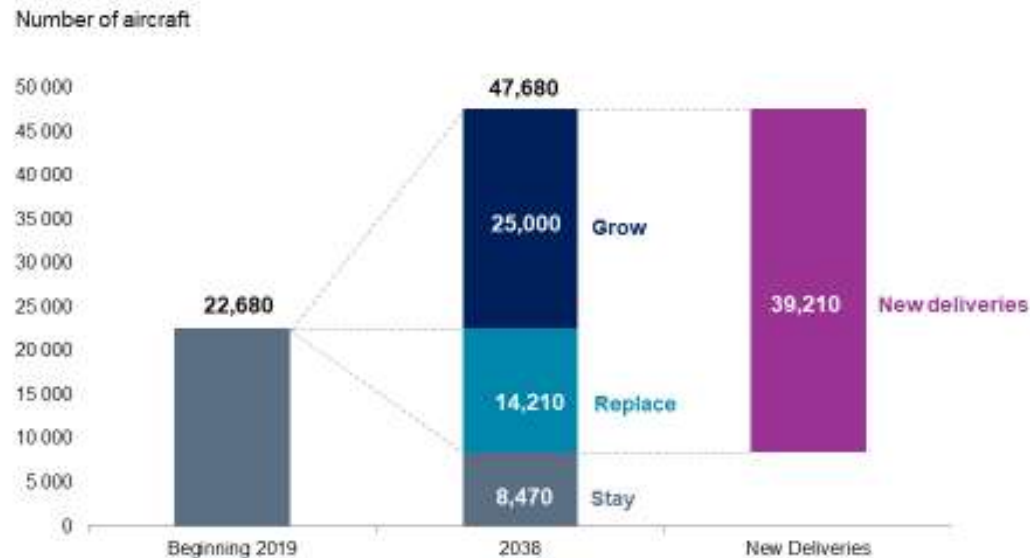
	2013	2014	2015	2016	2017
CA Total	46 495	49 025	56 584	59 311	62 693
CA Associé	41 596	41 496	44 927	51 349	54 041
R&D Totale	6 854	6 741	7 122	7 163	6 476
dont R&D autofinancée	3 941	3 969	4 175	3 795	3 623
Part de la R&D dans le CA Associé	16,5 %	16,2 %	15,9 %	13,9 %	12,0 %

La R&D autofinancée représente 56 % de la R&D totale en 2017 et équivaut à 7 % du chiffre d'affaires associé.

Des prévisions de commandes fortes avant COVID

Le marché se divise en 3 segments : court courrier, moyen courrier et long courrier

36% of new deliveries for replacement, 64% for growth



Notes: Passenger aircraft (>100 seats); Freighters (>10t); Rounded figures to nearest 10.
Source: Airbus GMF 2019



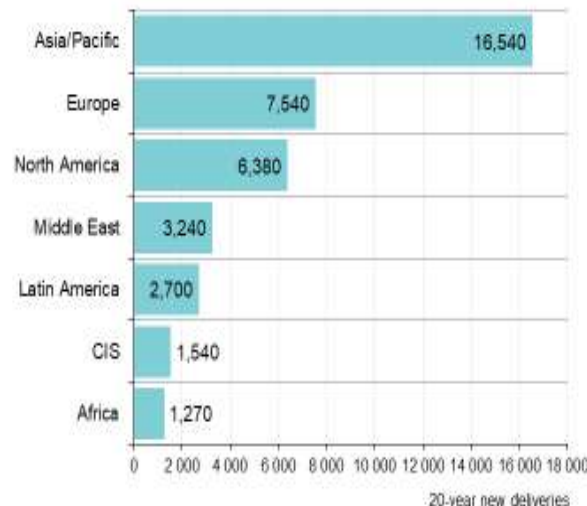
Les prévisions du marché étaient de 39.000 nouveaux avions à produire d'ici 2038, soit environ 2000 avions par an répartis entre Airbus et Boeing

Une profitabilité des Airlines malgré les crises

Les crises successives n'ont pas ralenti la forte progression de la demande de transport aérien,

L'Asie-pacifique, l'Europe et l'Amérique du nord représente 77% de la demande.

Regional distribution of 20-year new deliveries

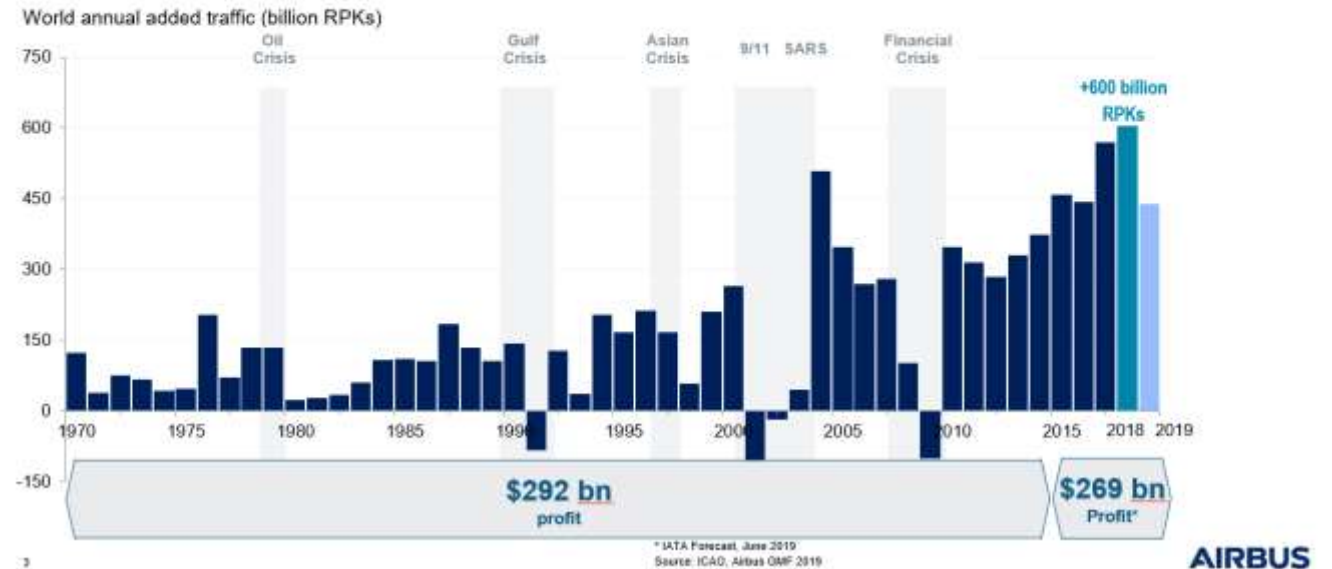


Asia-Pacific airlines:
42% of new aircraft demand

Europe & North America airlines:
35% of new aircraft demand

**Middle-East, Latin America, CIS
& Africa airlines:**
22% of new aircraft demand

10 years of strong growth and solid profitability

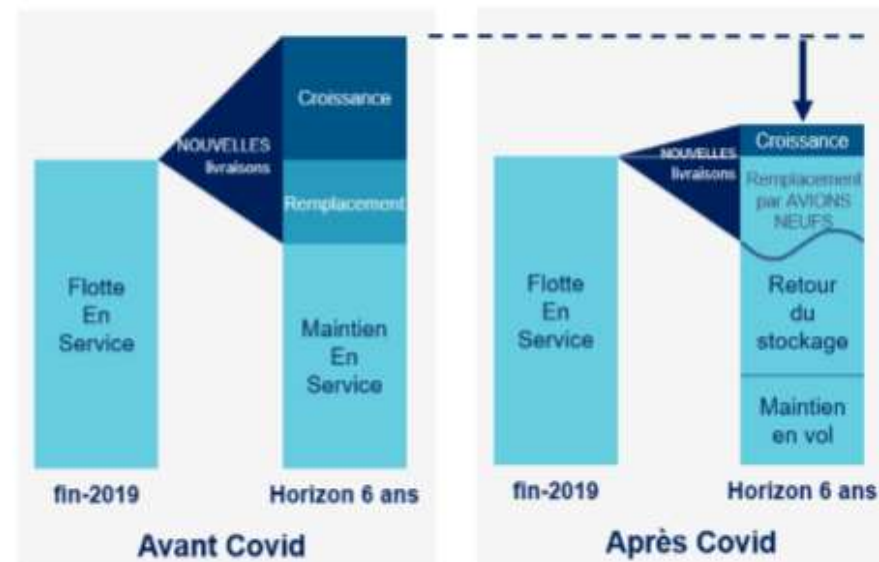


Une chute du trafic aérien après COVID

Le transport aérien a chuté de 50 % et les recettes des compagnies aériennes devraient baisser de près de 60 %. Les deux tiers des avions passagers du monde ont été stockés. Sur les 21.000 avions exploités, 14.000 sont immobilisés.

Nouvelles livraisons dues à la croissance du trafic et au remplacement d'avions

Source : Airbus, A/C passagers de plus de 100 places



Source : Airbus interne, avions passagers de plus de 100 sièges

Une situation paradoxale

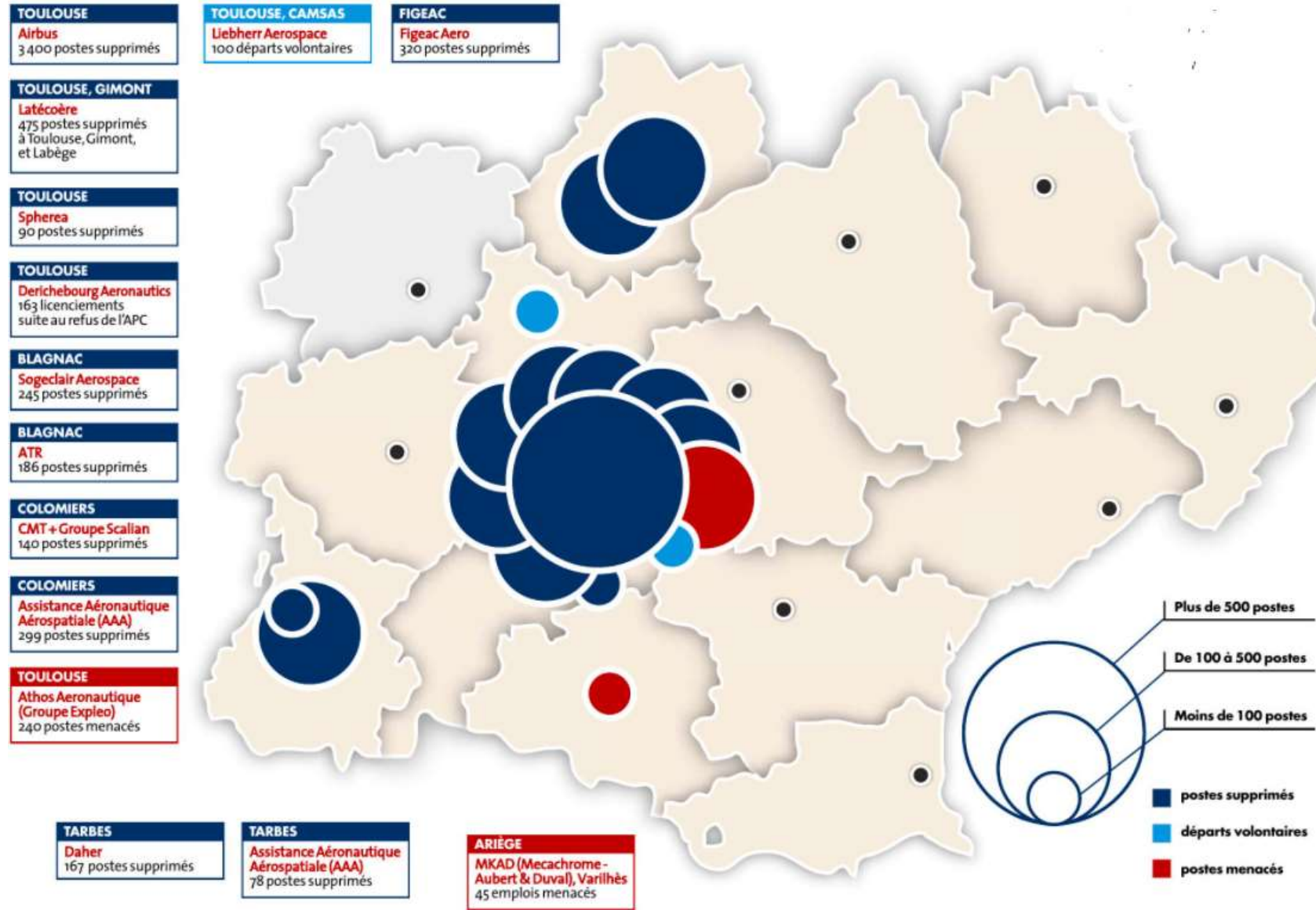
Un carnet de commande Airbus qui reste solide : 10 ans de carnet de commandes, 7.600 avions à construire, un plan de soutien de 15 milliards et pourtant Airbus annonce un vaste plan de suppression d'emplois.

Airbus garde une forte présence en Europe : Airbus compte 136.518 emplois réparti dans le monde, dont 122.398 en Europe : France 49896 ; Allemagne 45890 ; Espagne 12529 ; Royaume-Uni 11002 ; Autres 3081. Les activités avions comportent 82484 salariés.

Airbus est présent sur tous les segments du marché aérien : Malgré l'arrêt du A380, Airbus est présent sur tous les segments de marché : SMALL (A220, famille A320), MEDIUM (A330 Neo, A321 XLR) et LARGE (A350-900, A350-1000).

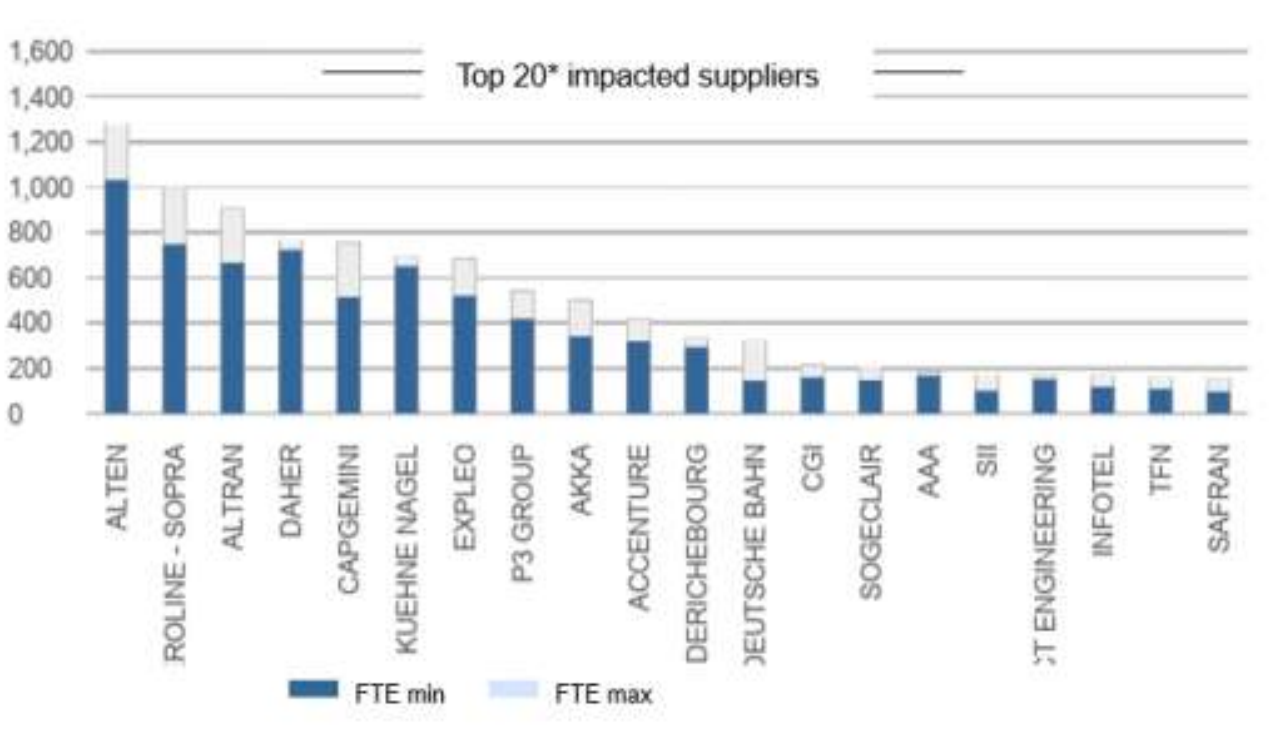
Un scénario rebond sur quelques années : le rebond attendu sur la famille A320 serait sur 2 à 3 ans, alors que pour la famille long range (A350, A330), pas avant 5 ans.

Les annonces de suppression d'emploi



Les suppressions d'emplois au sein d'Airbus
représentent 15.000 postes dans l'aviation civile et
2.600 dans la défense et l'espace.

Site Airbus Avions	Nbre salariés	Nbre suppression emploi
TO	14381	2398
NZ	3194	386
NT	2515	484
BL	9244	980
Total	29334	4248



L'impact réel des suppressions d'emplois est de l'ordre de 8000 à 10000 emplois supprimés dans la sous-traitance suite à la réduction des contrats de sous-traitance, ainsi que l'arrêt de 2315 contrats intérimaires (-96%) : soit 4248+8000+2315 = **14 563 emplois supprimés**

Les annonces de suppression d'emploi

Dans la filière, plusieurs types d'annonces :

Accord APC : accord de performance collective

Derichebourg : 160 salariés ont refusé l'APC et sont donc licenciés,

ALTRAN : rachat par CAPGEMINI et mise en œuvre d'un APC

Cependant, plusieurs entreprises ont annoncé un échec des accords APC : EXPLEO, AHG, ATHOS,

Annonces de PSE : plan de sauvegarde de l'emploi

Expleo 1600 suppressions d'emplois/5000 salariés

DAHER 1300 suppressions d'emplois/6000 salariés

FIGEAC-AERO : 320 suppressions d'emplois/950 salariés

LATECOERE : 475 suppressions d'emplois (345 Latecoere + 130 Latelec)

Mesures de chômage partiel longue durée (APLD) : toutes les entreprises de la filière sont en activité partielle jusqu'à 30 à 40%, reconduit sous la forme d'un APLD dans le plan de relance jusqu'en 2022.

Quel avenir pour la filière ?

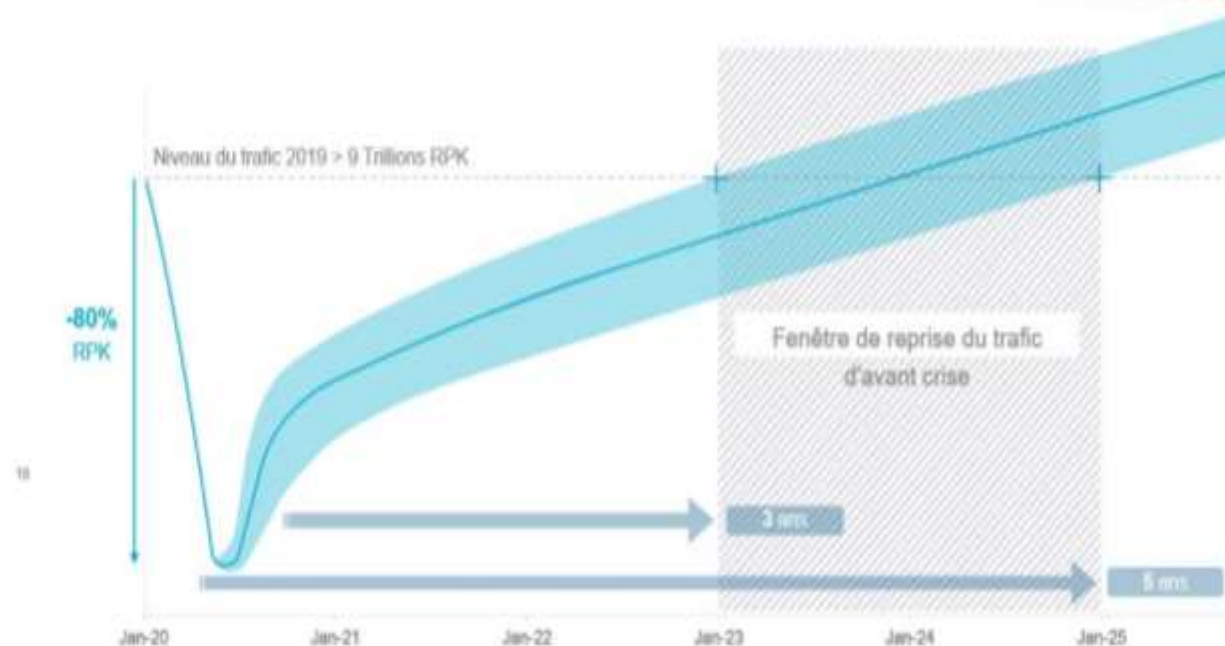
Le plan de soutien est consacrée à l'innovation pour réduire l'impact sur l'environnement et trouver un moyen de décarboner l'aviation qui contribue indéniablement aux émissions mondiales de CO₂, aux impacts sur la qualité de l'air et à la pollution sonore.

Le scénario rebond prévoit une reprise du trafic avec l'objectif de transporter plus de 9 milliards de passagers en 2023.

COVID-19-scénarios de demande de transport aérien passagers

Reprise du niveau de trafic passagers 2019 estimée pour 2023 à 2025

Source : Airbus, A/C passagers de plus de 100 places



Source : Airbus interne – COVID Recovery Analysis

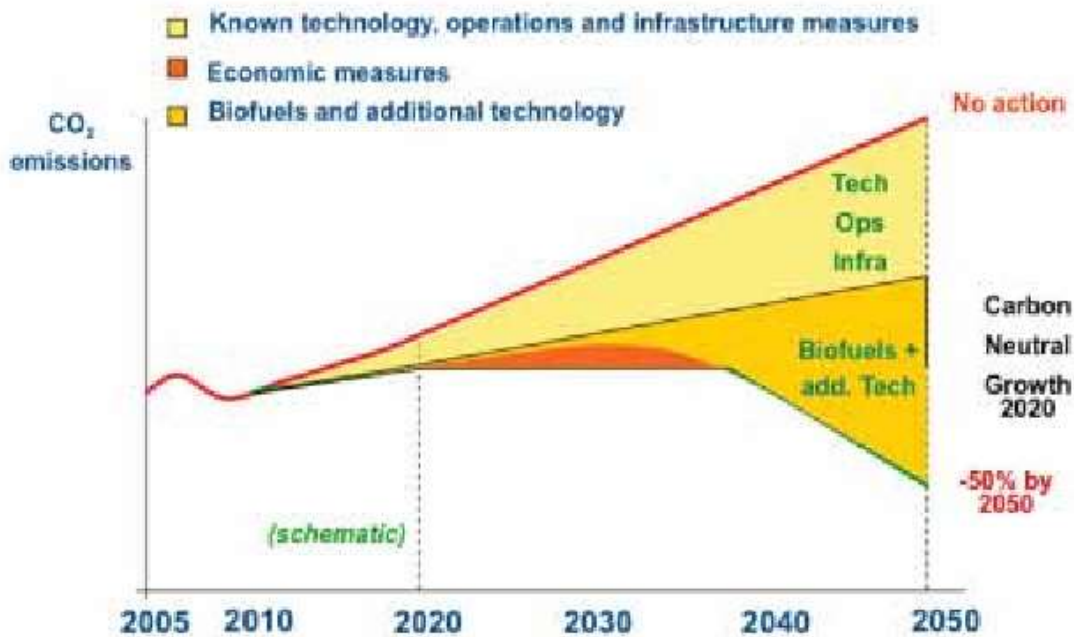
Quel avenir pour la filière ?

L'objectif annoncé dans le plan de soutien est :

- de réduire les GES de 50% d'ici 2050,
- de disposer d'un démonstrateur à GES neutre dans l'aviation régionale en 2028 pour une mise en service en 2030.



Les objectifs GES du secteur aéronautique (IATA)



Quel avenir pour la filière ?

A/ Quelle reprise du trafic acceptable ?

B/ Un nouvel avion
Zéro émission
Carbone ?



C/ Une réduction du trafic par d'autres
modèles de déplacement ?



Réseaux ferroviaires exploités par la SNCF

ÉVOLUTION DES RÉSEAUX FERROVIAIRES EXPLOITÉS PAR LA SNCF

En kilomètres

	1997	2002	2007	2012	2017
Longueur totale des lignes exploitées ¹	31 821	31 320	31 154	30 581	28 120
Lignes électrifiées	14 180	14 462	15 132	16 116	16 052
Lignes à voie unique	15 862	15 178	14 578	13 189	11 479
Lignes à grande vitesse (LGV)	1 290	1 570	1 865	2 036	2 157
Lignes parcourues par les TGV	6 678	7 165	9 718	11 114	12 542
Nombre de passages à niveau ²	17 579	17 101	16 774	15 639	15 307

¹ Non compris chemins de fer de Corse.

² Sont exclus les passages à niveau isolés réservés aux piétons, les passages à niveau privés et les passages à niveau sur les lignes neutralisées.

Source : SDES, Mémento des transports 2018

Quelques réflexions ?

Quel accompagnement social en terme de maintien et développement de l'emploi industriel en conservant des activités productives ?

Quelle politique industrielle à influencer en fonction des attentes climatiques ?

Quelle transformation des activités industrielles en conséquence en lien avec les territoires ?

Quelles transformations en terme de droits pour les salariés, les usagers, les citoyens, les institutions ?

Merci de votre
attention

