



Fédération Européenne des Métallurgistes
Gérer le changement dans l'industrie aérospatiale
européenne
Projet final de document politique 28/10/02

Introduction

La FEM estime que les développements de l'industrie doivent donner naissance à des politiques d'emploi dynamiques, afin de promouvoir la construction d'une Europe sociale et une meilleure représentation des intérêts des travailleurs.

Soucieuse de voir l'évolution technologique et industrielle s'accompagner d'une politique proactive en matière d'emploi et de formation professionnelle, la FEM exige un dialogue à trois entre les syndicats, la Commission européenne et le patronat. Il n'est pas moins important de lancer une concertation sociale au niveau national, régional et local. La gestion du changement industriel et sa restructuration imposent le développement de politiques d'emploi qui prennent en compte la dimension régionale.

L'industrie aérospatiale représente une importante source de revenu pour l'économie de l'UE. Elle se situe par ailleurs à la pointe du changement technologique et industriel. Le présent document expose les préoccupations des syndicats et les questions de politique qui feront l'objet du dialogue entre les trois parties concernées par cet important secteur d'activité, fondé sur la connaissance.

1. Globalisation et consolidation

Depuis une décennie, l'industrie aérospatiale a connu une série de changements notables. Dans une perspective syndicale, le changement le plus marquant dans l'industrie aérospatiale est le double processus de globalisation et de consolidation. Si la branche apporte et va continuer d'apporter une contribution très précieuse à l'économie européenne, l'environnement dans lequel elle opère se fera de plus en plus difficile.

FEM 29/2002 Comité « aéronautique et aérospatiale » de la FEM

Les événements du 11 septembre 2001 l'ont montré: le secteur est sensible au comportement des compagnies aériennes, et en particulier de leurs clients. Son avenir dépendra d'une analyse pertinente du type de réponse le plus apte à rétablir la sécurité et la confiance. Il convient en même temps de tenir compte des principales caractéristiques du marché aérospatial, notamment le coût élevé de ses programmes, la longueur des délais de rentabilité, enfin une complexité technologique croissante.

Les changements qui affectent l'environnement vont conduire à la nécessité d'attirer l'attention des gouvernements européens et de la Commission sur des aspects importants. La globalisation et la consolidation mènent inévitablement à une compétitivité et une concurrence accrues. Aussi est-il d'une importance vitale que les entreprises aérospatiales de l'UE puissent opérer dans des conditions qui leur permettent de participer efficacement, à armes égales, à la concurrence mondiale.

Dans le passé, nous avons souligné la fragmentation excessive de l'industrie européenne. L'industrie aérospatiale n'a jamais cessé d'évoluer. La globalisation n'a fait qu'accélérer le rythme du changement. Celui-ci exercera des conséquences profondes sur le secteur aérospatial européen. Les experts estiment qu'il n'y aura probablement pas beaucoup de place pour une restructuration au niveau des principaux donneurs d'ordre. Les implications des récents changements, cependant, sont extrêmement lourdes, à la fois pour ces donneurs d'ordre et pour la chaîne d'approvisionnement. A ce dernier niveau, restructuration et consolidation à grande échelle sont appelées à s'intensifier.

Ainsi, le recentrage des entreprises sur leur « core business » (conception – intégration au niveau des donneurs d'ordre) a conduit à développer le concept d'intégrateurs de sous-ensembles, donnant naissance à des centres d'excellence qui forcent les équipementiers et sous-traitants à partager les risques des programmes.

Il est impératif que les gouvernements de l'UE soutiennent l'industrie aérospatiale dans sa quête d'une production à haute valeur ajoutée par l'innovation et de l'amélioration continue de l'efficacité de la production. Mais il ne faut pas que les travailleurs en paient le prix sous la forme de conditions de travail de plus en plus contraignantes.

Les syndicats et la FEM vont devoir mettre en avant les problèmes soulevés dans ce rapport afin d'y sensibiliser leurs principaux partenaires et de renforcer les actions de lobbying dans l'industrie et les gouvernements à tous les niveaux: local, régional, national et européen.

2. La nature cyclique de l'industrie aérospatiale

La nature cyclique de l'industrie aérospatiale en Europe apparaît à travers l'analyse effectuée par la FEM pour le secteur et qui démontre l'effet de « montagnes russes » du cycle au cours des années 1980 et 1990. A la fois,

en termes de chiffre d'affaires (d'approx. 37 milliards d'euros en 1980 à 62 milliards d'euros en 1990, à 45 milliards en 1995 et 66 milliards en 1999), et de chiffres de l'emploi (547.200 en 1980 à 558.400 en 1985 à 561.100 en 1990 à 386.700 en 1995 à 426.700 en 1999).

Malgré cela, la productivité exprimée en termes de personnel occupé par rapport au chiffre d'affaires, est en progression constante, de 66.700 euros en 1980 à 150.200 euros en 1999.

La nature cyclique de l'industrie entraîne un risque de pénuries de main d'oeuvre et de qualifications au cours des périodes de production intenses.

A l'inverse, en période de diminution des commandes, les employeurs ont tendance à procéder à des licenciements. La Commission doit demander aux gouvernements de l'UE d'une part de mettre en place des mécanismes permettant d'assister les employeurs et les salariés et d'autre part d'introduire le chômage technique ainsi que des programmes de recyclage et de requalification comme alternative à ces licenciements.

Depuis le 11 septembre, les pays de l'UE qui pratiquent un type de chômage technique et des plans de formation ont pu atténuer le besoin d'avoir recours à des licenciements de masse.

Ceci leur permet de répondre plus rapidement à toute relance du marché en ayant maintenu leurs effectifs intacts et en ayant utilisé la période de crise pour le recyclage et la requalification de leur main d'oeuvre.

3. Dépendance des dépenses de défense et effet sur la politique de défense européenne

L'analyse sectorielle FEM souligne également la dépendance de l'industrie aéronautique européenne à l'égard des dépenses en matière de défense. Bien que cette dépendance ait sensiblement diminué par rapport aux 67% qu'elle représentait en 1980, elle atteint encore 32% du chiffre d'affaires.

L'aérospatiale est le plus grand segment (unique) de l'industrie de défense européenne. Le soutien à l'aéronautique devrait dès lors constituer l'essentiel de la proposition du Groupe des Industries Européennes de défense (EDIG) en vue de créer un Marché Européen des Equipements de Défense (EDEM). Cette proposition rendra le marché européen plus ouvert, plus transparent et plus à même de répondre aux besoins en matériel militaire. Cependant il faut également reconnaître l'importance des ressources technologiques et de la capacité de production européennes, garantissant le développement de systèmes intégraux, y compris plates-formes, moteurs et équipements. A long terme, cela optimiserait les perspectives d'emploi en Europe.

Les principaux développements de la situation politique mondiale, notamment en Europe et, récemment, la lutte contre le terrorisme, ont changé les besoins en termes d'opérations militaires. En effet, l'accent porte davantage sur les interventions locales impliquant des opérations conjointes et le déploiement

rapide de forces. Les récents conflits en Bosnie et au Kosovo ont souligné la nécessité d'améliorer:

- La compatibilité entre le contrôle du commandement et les systèmes de communication
- Une plus grande disponibilité de la capacité antiaérienne et des avions d'appui, y compris le commandement et le contrôle de guerre électronique
- La capacité de ponts aériens stratégiques/tactiques, y compris avions de ravitaillement
- Le besoin de systèmes de reconnaissance/guidage de haute précision utilisables en toutes circonstances météorologiques.

Une base industrielle forte est indispensable pour soutenir le développement d'une politique de défense et de sécurité européenne (ESDP) et garder la maîtrise technique et le savoir-faire spécialisés en Europe plutôt que d'être réduit à faire des achats sur étagère outre Atlantique.

Au niveau européen, les principaux problèmes rencontrés sur lesquels les Etats membres doivent se pencher sont:

- l'harmonisation des exigences militaires comme clé pour la formation de l'EDEM
- une stratégie intégrée de recherche et développement technologique pour obtenir plus de coordination des ressources et activités de recherche
- de nouveaux accords de transfert intra-communautaire afin d'accélérer les mouvements d'équipements et de services militaires entre les pays de l'UE
- un ensemble cohérent et harmonisé de procédures de contrôle d'exportation.

Tous les sujets de défense énumérés ci-dessus nécessiteront l'acquisition des équipements suivants :

- Futur gros porteur (A400M)
- Futur système de combat aérien
- Futurs hélicoptères
- Eurotraining: futur système d'entraînement militaire pour futur avion militaire européen. Des expériences récentes menées dans l'aérospatiale ont souligné la nécessité d'une autonomie opérationnelle accrue des systèmes d'observation et de télécommunication.

En matière de défense européenne, les grands opérateurs ont tendance à se regrouper en fonction de leurs intérêts communs. Les plus petits pays ne veulent pas être tenus à l'écart. L'Europe de la défense ne peut pas se réaliser au détriment des petits pays qui représentent ensemble quasiment un tiers des dépenses militaires de l'Europe, constituant ainsi un marché important. Tous les pays européens doivent être intégrés dans une vision commune de la défense européenne même s'ils n'ont pas tous la même importance géostratégique.

L'industrie de la défense en Europe fait l'objet d'un projet de mémorandum de la FEM sous le titre « Responsabilité politique, développement industriel, perspectives de politique d'emploi »

4. Applications spatiales

Les satellites continueront à jouer un rôle fondamental dans le développement de la société de l'information, complétant ou se substituant aux infrastructures terrestres. Leur usage bien connu dans les systèmes de défense de plus en plus sophistiqués et leurs applications dans les systèmes de transport civil ne feront qu'accentuer cette évolution. La dépendance de l'UE à l'égard des systèmes militaires américains et russes est préoccupante. Il serait malvenu de ne pas envisager dans ces matières à fortes retombées économiques et technologiques des progrès importants au niveau européen. A cet égard, l'agence spatiale européenne doit recevoir toute l'attention qu'elle mérite.

La FEM applaudit à la récente annonce par la Commission et l'agence spatiale européenne de leur intention d'aller de l'avant dans le programme Galileo.

Outre l'expertise européenne en matière de systèmes d'information et de navigation, les lanceurs spatiaux revêtent aussi un intérêt central dans la perspective de la capacité aérospatiale et de l'indépendance de l'Union.

Le programme Ariane V représente pour l'Europe un atout majeur, une infrastructure optimale pour lui ménager une position favorable et durable sur le marché mondial des lanceurs européens en dépit d'une concurrence croissante et de la chute prévue du nombre de satellites à mettre en orbite dans les dix ans qui viennent.

Des décisions doivent être prises pour garantir les investissements qu'exigent l'avenir et le développement des lanceurs, en particulier Ariane.

5. Sûreté et sécurité (après le 11 septembre)

Le transport aérien est l'un des moyens de communication les plus sûrs. Au cours des 30 dernières années, le nombre d'incidents a considérablement diminué. Cependant la confiance dans les voyages en avion a été mise à mal par les tragiques événements du 11 septembre.

Les gouvernements et l'industrie aéronautique doivent agir d'urgence pour rétablir la confiance dans le transport aérien. Des milliers de jobs disparaissent chaque jour dans le monde suite aux commandes différées de nouveaux appareils et à la redistribution du travail par les producteurs.

L'industrie aéronautique européenne soutient la création d'une administration unique de sécurité de l'aviation européenne (EASA). Celle-ci est

indispensable - et urgente - pour améliorer systématiquement la sécurité de l'aviation civile par la concentration des ressources des organisations nationales en un tout unifié. De même, il est urgent d'améliorer l'infrastructure des aéroports afin d'optimiser la sécurité, de réduire les temps d'attente dans les aéroports et les temps de transport vers les aéroports. La sûreté des moyens de transport et la sécurité ont cependant un coût considérable. Or, la forte concurrence qui prévaut dans le secteur pousse les producteurs à baisser sans cesse leurs coûts et à exiger la même chose de leurs sous-traitants. La pression constante à l'augmentation de la productivité risque de se faire au détriment de la sécurité et des procédures de contrôle. Des choix difficiles seront donc à faire qui ne pourront être arbitrés que par les Etats et par les instances européennes.

6. Environnement

Ces dernières années, l'impact de l'aviation sur l'environnement a fait l'objet d'une attention accrue. Les cinq à dix années qui viennent seront une période importante dans la formulation d'une politique environnementale de l'aviation, à la fois au niveau européen et international.

Des progrès considérables ont été réalisés dans le développement de technologies respectueuses de l'environnement. La consommation de kérosène des avions, par exemple, a été réduite de moitié au cours des 40 dernières années. Il faudra cependant un effort concerté des dirigeants politiques et de l'industrie pour faire face à la poursuite de la croissance des déplacements aériens. Les industriels doivent prendre les devants afin de ne pas être pris de court devant les nouvelles exigences en matière d'environnement et intégrer celles-ci dans leurs plans.

En augmentation constante, la demande de transport aérien doit prendre en compte des impératifs locaux et globaux. Au plan local, il s'agit des nuisances sonores autour des aéroports. Il faut veiller à réconcilier le citoyen et le transport aérien à travers un souci réel de limitation des nuisances et à ce titre, le remplacement des équipements hors normes doit rester prioritaire. Sur un plan plus général, il s'agit du débat sur les changements climatiques et l'effet de serre. Des mesures au niveau global et/ou européen doivent être prises dans ces matières et notamment le soutien à des investissements substantiels par l'industrie aérospatiale européenne en matière de recherche et développement pour l'environnement.

L'aviation est une industrie globale et seule une politique internationale peut résoudre le problème de son impact sur l'environnement. Un appel est lancé à l'Union européenne pour accorder son soutien aux initiatives de l'Organisation de l'Aviation Civile (IATA) dans ce domaine.

7. Perspectives d'emploi

Avant le 11 septembre, les perspectives d'emploi comme de chiffre d'affaires dans l'aéronautique européenne étaient excellentes. Sur la durée, le chiffre d'affaires global de l'industrie aérospatiale en Europe augmente de trois pour cent par an. L'emploi s'est stabilisé récemment avec une augmentation sensible du chiffre d'affaires par personne occupée dans le secteur.

L'emploi en Europe : le secteur emploie directement plus de 420,000 personnes hautement qualifiées à travers les 15 pays de l'UE ainsi que dans d'autres pays européens.

Quant à la répartition sectorielle de l'emploi, 50% des effectifs travaillent pour les principaux sous-traitants ou entreprises d'intégration de systèmes et le chiffre d'affaires suit un mouvement à peu près identique.

A long terme, le marché aéronautique promet une vigoureuse croissance au vu des prévisions d'augmentation du trafic aérien et de baisse du prix des billets, mais si les compagnies veulent préserver cette tendance, elles devront pouvoir dégager les ressources nécessaires à l'acquisition d'une capacité supplémentaire.

La demande croissante de transport aérien s'ajoute au besoin de remplacer les avions qui approchent de la fin de leur vie utile, c'est-à-dire ceux qui sont trop vieux, manquent de rentabilité (coûts d'exploitation non concurrentiels) ou ne suivent plus l'évolution des normes environnementales.

Toutes les estimations actuelles à long terme (10 à 20 ans) prédisent une croissance du chiffre d'affaires du secteur aéronautique, en particulier en Europe. Cela représente de réelles perspectives d'emploi. La tendance à une meilleure rentabilité se manifeste depuis 1994. Les effectifs sont restés relativement stables alors que le chiffre d'affaires par travailleur augmentait considérablement. Les employeurs doivent reconnaître cette contribution de leur personnel et s'engager à investir davantage dans la formation et le développement des travailleurs.

Selon l'AECMA (European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment – association européenne des constructeurs aéronautiques), la croissance du secteur aéronautique et spatial européen a commencé à faiblir en 1999 et 2000 après les commandes record des années précédentes. Cela s'explique en grande partie par le recul de l'activité dans le secteur spatial et dans les exportations de produits militaires. Mais il faut aussi constater que la construction d'avions civils entre dans une phase descendante du cycle régulier qui caractérise l'aéronautique industrielle et commerciale.

Outre sa croissance à long terme, le secteur se montre très sensible aux événements politiques internationaux et à l'impact que la situation peut avoir sur le transport aérien comme sur la redéfinition de la stratégie militaire. Ce fut le cas de la guerre du Golfe en 1991, et il semble bien qu'il en va de même

des attentats du 11 septembre 2001. Ceux-ci accentuent et accélèrent apparemment la phase descendante du cycle propre au secteur aéronautique.

Les répercussions immédiates des événements du 11 septembre, dont l'importance ne fait pas de doute (crise du secteur du transport aérien, commandes d'avions annulées ou reportées, et effets en cascade sur toute la chaîne d'approvisionnement), affectent les carnets de commande et l'emploi dans l'aéronautique. Depuis le 11 septembre, 26.432 pertes d'emploi ont été annoncées dans l'industrie européenne de la construction aéronautique. Mais l'effet ponctuel de ces événements ne doit pas compromettre la reprise des activités prévue à moyen terme. Ce serait une erreur que de prévoir le pire en redimensionnant toute la branche sous le coup d'un phénomène de court terme.

Nous avons montré l'impact de la cyclicité de l'industrie aéronautique sur l'emploi et avons trouvé des moyens pour y faire face.

Mais d'autres difficultés majeures se font jour:

- Malgré des besoins importants, beaucoup de difficultés de recrutement subsistent. Outre des problèmes conjoncturels liés aux technologies de l'information (ingénieurs, logiciels, réseaux,...), des pénuries structurelles sur les métiers qualifiés « d'atelier » risquent de s'aggraver pour des raisons démographiques et culturelles. De plus, le transfert des métiers difficiles vers les petits sous-traitants crée de nouvelles exigences à leur niveau. Un important effort de formation dans et hors des entreprises doit être entrepris au-delà des efforts actuels et réfléchis au niveau européen, avec une plus grande contribution des industriels.
- Un meilleur ancrage des emplois dans le secteur doit être recherché. La délocalisation hors Europe des tâches non spécialisées dans les pays à bas salaires mais leur rapatriement difficile lors de l'arrivée du point bas du cycle, la perte du savoir lors de restructurations ou de départs d'anciens qui crée la nécessité de réserves de main d'œuvre qualifiée au moment du redémarrage de la conjoncture, tout cela montre la nécessité de réfléchir à une politique de l'emploi plus cohérente.
- Un problème de qualité de l'emploi : le transfert des problèmes de qualification, de flexibilité, de surchauffe et de délais sur les sous-traitants qui subissent directement les variations du marché amène une détérioration sensible des conditions de travail.
- Une précarisation de l'emploi par la présence de plus en plus importante de main d'œuvre flexible et temporaire : sous-traitance sur site, contrats à durée déterminée, intérimaires, etc.
- Des exigences professionnelles de polyvalence de plus en plus accentuées : responsabilisation, intégration du contrôle de qualité au poste de travail, planification, certification.

- Formation et recyclage.

Le secteur aérospatial européen est confronté à des pénuries de main-d'œuvre spécifiques dans les compétences techniques et génériques de base. Il importe que les techniciens travaillant dans la branche aérospatiale bénéficient d'une formation de haute qualité leur donnant une base solide de connaissances techniques et une appréhension des concepts fondamentaux. L'investissement permanent dans la formation des apprentis est certainement un facteur important dans l'entretien d'un réservoir de travailleurs qualifiés. Des signes suggèrent que la branche est en partie revenue à ses sources traditionnelles de compétences intrinsèques, se fondant sur cette base pour améliorer les compétences de son personnel par la formation et le développement continu. Cela permettra au secteur de mettre en place de nouveaux procédés et techniques pour réduire les coûts, augmenter la valeur ajoutée et rester sur le marché. Formation et développement soutiendront la demande croissante de personnel technique, professionnel et d'encadrement, dans le sillage des changements de l'organisation du travail, profitant de la demande de métiers très qualifiés à base de connaissances. Toutes les parties prenantes doivent reconnaître que formation et recyclage constituent moins un poste de frais au compte de résultats qu'un investissement dans l'avenir.

La force de travail est bien placée pour être une source d'avantage concurrentiel, un avantage que l'on maximisera en associant le soutien de l'industrie, des gouvernements, des syndicats et de la Commission.

8. La chaîne d'approvisionnement

Le secteur de l'équipement représente plus de 27% de la valeur produite par l'industrie aéronautique européenne.

Le chiffre d'affaires de l'industrie aéronautique s'élevait à 65.5 milliards d'euros en 1999 et le secteur occupe actuellement plus de 420.000 personnes, tout en créant 1,2 million d'emplois indirects. Cet énorme potentiel du transport aérien, de la défense et de la sécurité nationale est tributaire d'une chaîne d'approvisionnement saine et innovatrice.

Le secteur de l'équipement fournit également la plupart des contrats aux PME dans la chaîne d'approvisionnement de l'aérospatiale. Il est dès lors vital que les problèmes particuliers des sous-traitants soient abordés et compris par l'UE et le Parlement européen. Les principaux donneurs d'ordre consolident activement leur chaîne d'approvisionnement et les sous-traitants existants sont censés prendre davantage de risques techniques et financiers.

Les conditions qui leur sont imposées atteignent parfois des niveaux qui peuvent mettre leur survie en péril : prix non révisables même en cas de difficultés ou de fluctuations de taux de change ou d'inflation, diminution progressive du prix dans le temps, contribution aux frais de développement

de l'avion, risque en cas d'arrêt du programme, délais de paiement très longs, pénalités importantes en cas de défaut, etc.

Au fur et à mesure de l'intégration verticale des principaux donneurs d'ordre, les PME risquent d'avoir de plus en plus de difficultés à aborder efficacement la concurrence. Voilà pourquoi il est primordial de mettre en place des mécanismes de soutien efficaces pour le secteur de l'approvisionnement et de l'équipement, comparables à ceux dont disposent les grands donneurs d'ordres dans le développement de nouveaux produits.

9. Outsourcing

Les entreprises, qu'elles opèrent comme donneurs d'ordre ou comme sous-traitants de première ligne, font de plus en plus appel à l'outsourcing, ce qui pourrait expliquer l'augmentation du nombre de petites entreprises. La tendance à l'outsourcing donne l'occasion à la chaîne d'approvisionnement de répondre au glissement d'activités du secteur manufacturier vers l'intégration de systèmes, à la fois chez les principaux contractants et chez les fournisseurs de première ligne. Dans le même temps cette tendance constitue une importante menace. Nous avons souligné à plusieurs reprises la précarisation croissante de ces petites entreprises, dont la survie est directement liée à la politique d'approvisionnement des grands et aux impératifs du marché.

Transferts de production, délocalisations, investissements étrangers directs :

Le fait qu'une entreprise décide de produire dans un autre pays ou d'investir à l'étranger pour fabriquer un nouveau produit s'inscrit dans des logiques et stratégies diverses:

- Une recherche de rentabilité liée à différents paramètres du pays d'installation (coût et qualification de la main-d'œuvre, énergie, communications, fiscalité, etc). C'est ce qui explique les changements dans les destinations: Afrique du Nord, Europe Centrale, etc.
- Le choix de l'implantation peut être lié à l'expansion des marchés ; par exemple la production automobile en Amérique du Sud entraîne l'arrivée d'équipementiers au voisinage des constructeurs.
- Le transfert de technologies ou de la fabrication d'éléments peut être une condition à l'obtention de marchés importants (compensations dans le secteur aéronautique, transport ferroviaire, etc.). Les conséquences complexes de ces divers motifs de délocalisation, qu'il convient d'analyser, doivent inciter les syndicats à faire des propositions et à agir.

Notre responsabilité syndicale est d'interroger l'entreprise à propos de sa stratégie et d'indiquer tout ce qu'elle comporte d'injustifiable de notre point de vue, en prenant en compte l'ensemble du problème. Débat et action au sein du personnel doivent nous permettre d'aller plus loin que la simple information : nous devons viser de vraies solutions.

D'un point de vue général, notons tout d'abord que l'ouverture des marchés au monde comporte un aspect de développement et de croissance des pays sous-développés. Il est politiquement et économiquement légitime que les nouveaux pays de consommation puissent se développer, s'industrialiser et produire. Notre volonté de combattre les inégalités entre les régions du monde, de mettre fin à certaines situations sociales, sanitaires et économiques, signifie que nous devons refuser toutes les formes de protectionnisme ou de statu quo.

Il reste que la stratégie des entreprises et leur comportement est inacceptable dans certains pays. La réglementation du commerce mondial, accompagnée de mesures contraignantes créant un cadre économique global dans le respect des droits fondamentaux et des droits environnementaux, est un des facteurs de développement durable qui prennent en compte les intérêts des travailleurs.

Aujourd'hui, l'aéronautique est entrée dans une spirale qui la confronte à la concurrence internationale et la contraint à rechercher les baisses de coûts. Jusqu'à présent, la branche était protégée: secret défense, protection de l'expertise nationale, qualité de la fabrication liée à la sécurité, etc.

Ni les constructeurs ni les états-nations ne reculent désormais devant la fabrication de pièces aéronautiques, voire d'ensembles complets, dans les pays d'Europe de l'Est : Pologne, République Tchèque ou Hongrie. Ces pays présentent actuellement une stabilité politique et économique alliée à la meilleure combinaison de facteurs concurrentiels. En particulier, ils sont situés à proximité de l'Union Européenne tant en termes de lieu géographique que de fuseau horaire ; ils présentent un bon rapport coût/productivité, avec une main-d'œuvre formée dans le système de production de l'ancien bloc de l'est. Mais d'autres pays – Afrique du Nord, Asie, Chine – bénéficient aussi de transferts de production. Les entreprises aéronautiques européennes et leurs effectifs sont de plus en plus confrontés à cette situation, qui affecte directement l'emploi.

Manifestement, dans notre aéronautique industrielle, les délocalisations passent aussi inaperçues à cause d'un contexte économique favorable. Le fait est qu'elles ont lieu et augmentent en nombre tandis que nous abordons une phase descendante du cycle perpétuel qui caractérise notre industrie.

Cet aspect est en train de devenir un problème majeur. La FEM doit l'analyser en vue d'identifier les actions concrètes que ses membres peuvent mener.

10. Les compensations

Les compensations sont des accords de commerce réciproques pour les biens industriels et services et qui sont imposés comme condition aux ventes d'exportation et de services militaires, bien qu'elles servent également lors de l'acquisition d'avions civils. Les accords compensatoires peuvent être indirects ou directs. Les accords compensatoires directs impliquent des

compensations dans les biens connexes et supposent souvent l'une ou l'autre forme de co-production, de bail ou de joint venture. Les accords compensatoires indirects impliquent le commerce de biens et de services non liés aux produits vendus.

Bien que par le biais de la politique industrielle de participation, les accords compensatoires en matière de défense soient, somme toute, considérés comme bénéficiant à l'industrie aéronautique, ils sont le signe que les accords compensatoires avec les USA (source principale de compensations internes) perdent du terrain. Les entreprises américaines n'ont généralement offert aux concurrents étrangers que des sous-contrats ou accords compensatoires locaux. Cependant, vu le développement de programmes de grande envergure, tels que le JSF, les relations commerciales ont tendance à changer et les entreprises américaines sont de plus en plus conscientes de la nécessité de collaborer avec les partenaires européens si elles souhaitent étendre leurs activités. Aux termes des accords relatifs au JSF, il n'y a plus de programmes d'accords compensatoires industriels garantissant aux entreprises un travail égal à la valeur des commandes de leur pays. Au lieu de cela, Boeing et Lockheed-Martin ont constitué des équipes alignant « les meilleurs de la classe » parmi les fournisseurs, quelle que soit leur nationalité. Dès lors, si les accords compensatoires internes sont en déclin, les organisations syndicales doivent surveiller de près tout accord compensatoire afin de s'assurer qu'il ne s'agit pas d'outsourcing déguisé.

Bien qu'il s'agisse d'une matière sujette à des orientations nouvelles, il est cependant bon de relever que les plus petits pays européens, dont les commandes sont plus limitées, ont parfois trouvé dans les compensations les moyens nécessaires à la survie de certaines de leurs entreprises, et qu'ils ne souhaitent donc pas voir celles-ci disparaître purement et simplement.

11. Recherche et technologie

Depuis cinquante ans, l'engagement des Etats dans la politique de R&D, en particulier via le secteur nationalisé, a permis le développement d'une industrie aéronautique forte, concurrentielle, avec des produits de haute technologie extrêmement fiables.

Depuis 1999, nous sommes confrontés à un nouveau contexte où fusions, restructurations et surtout privatisation génèrent de nouveaux défis, dont le moindre n'est pas le retrait partiel des Etats.

L'aérospatiale est à la pointe des industries de haute technologie. Elle salue l'initiative de la Commission d'établir une Zone de Recherche européenne (ERA), un projet qui contribuera incontestablement à son expérience de longue date de la coopération. Dans ce cadre, un élément-clé pour maintenir la compétitivité industrielle est le programme Cadre de l'Union européenne (PC) pour le Développement de la Recherche Technologique. Après la réussite de l'Action Clé dans l'Aéronautique (PC5), on imagine que le PC6 se développera selon les mêmes principes renforcés de vastes projets de coopération avec un maximum de coordination entre Etats-membres. Les directives pour la mise en oeuvre du PC6 doivent être fondées sur la vision définie par le Groupe de Personnalités du Commissaire Busquin et dans le

document STAR 21, détaillant un scénario pour la future recherche. La FEM apprécie d'être consultée sur cette importante initiative.

L'Union Européenne et les Etats-Unis, les deux grandes bases industrielles de l'aérospatiale, ont une conception différente des partenariats privés-publics. En examinant objectivement ces différences, nous pourrions clarifier notre position par rapport aux investissements dont les Etats-Unis comme les pays de l'UE bénéficient pour entretenir recherche et développement dans l'industrie.

Si nous admettons que recherche et innovation sont des éléments décisifs de garantie de l'avenir, surtout dans une industrie de haute technologie comme le secteur aérospatial, nous assumons aussi une responsabilité collective dans la surveillance étroite de toutes les facettes de son développement.

Les programmes européens revêtent naturellement une importance primordiale. Ils doivent conduire à des projets concrets dans les domaines critiques pour l'avenir, notamment les nouveaux programmes (SST, petit lanceur, programme européen de navigation par satellite) ou des programmes plus spécifiques: réduction du bruit des avions et de la pollution, amélioration de la sécurité pour les passagers et les équipages.

Parallèlement, il est nécessaire de faire preuve d'une volonté politique notablement plus forte dans des domaines comme l'aérospatiale, où il reste beaucoup à faire pour combler le retard croissant de l'Europe par rapport aux Etats-Unis en ce qui concerne les vols spatiaux habités. Il convient également de noter qu'une politique de recherche efficace est souvent liée au lancement de nouveaux programmes.

L'expérience du Concorde est incontestablement le fer de lance de toute l'industrie aéronautique européenne, avec des répercussions extrêmement positives sur les programmes Airbus.

Dans le secteur aérospatial, le soutien global à la recherche et au développement présente un rapport constant d'environ 3 à 1 entre les Etats-Unis et l'UE. En moyenne, les activités de R&D aérospatiale financées par l'Etat, via tous les mécanismes, représentent 32% du chiffre d'affaires du secteur aux Etats-Unis, contre 19% dans l'UE. Et bien que le pourcentage de financement public diminue des deux côtés de l'Atlantique, la baisse est plus forte chez nous, ce qui a pour effet d'élargir de 1% environ le fossé entre Amérique et Europe.

Les chiffres sectoriels de R&D révèlent d'importantes différences entre les Etats-Unis et l'UE. L'aide moyenne de l'Etat à la R&D dans le domaine des avions est 2,8 fois plus élevée chez les Américains, avec une pointe de 4,2 en 1997. Sur le plan des missiles, le rapport est de 5,3 à 1 en faveur des mêmes, avec encore un pic de 6,3 à 1 en 1997. La proportion atteint 4,4 à 1 dans le domaine de l'espace.

La priorité du financement entre R&D et approvisionnement est également différente selon que l'on se place du point de vue américain ou européen.

Même en des temps de restrictions budgétaires, les Etats-Unis donnent clairement la priorité au maintien de la capacité technologique (exprimée en termes de soutien à la R&D) plutôt qu'à l'approvisionnement, : le soutien à l'industrie aérospatiale domestique alors que l'approvisionnement a baissé au taux de 7% par an environ, tandis que l'aide à la R&D gagnait chaque année 1%. Dans l'UE, les coupes budgétaires ont aussi conduit à des réductions dans l'aide à l'approvisionnement de l'aérospatiale domestique (à peu près 6% par an), mais en même temps, le financement de la R&D baissait aussi de plus de 3% par an.

Les dépenses en équipement aérospatial militaire représentent 20% du budget total de la défense américain, contre 13% dans l'UE. Ces formes de financement diminuent cependant de concert dans les deux grandes puissances.

Pour ces raisons, les industriels doivent partager la responsabilité du financement de la recherche, et travailler activement sur des projets d'avenir, sans se focaliser sur le profit à court terme. L'engagement de l'Europe dans l'étude du futur avion supersonique doit recevoir une forme concrète.

Investissement à long terme, la recherche est essentielle à la fabrication de produits de qualité comme à leur compétitivité face aux produits concurrents. Trop souvent, nous voyons des industriels se servir des budgets pour réduire les coûts de production et augmenter leurs marges plutôt que d'investir dans l'innovation et la performance. De plus, il est inconcevable que les budgets de recherche soient les premières victimes des crises cycliques que connaissent nos industries, comme c'est le cas aujourd'hui. Un tel comportement met notre avenir en péril. C'est justement par l'innovation que nos industries surmonteront plus facilement ces périodes difficiles.

12. Soutien gouvernemental (systèmes de contrôle)

Le gouvernement joue un rôle majeur dans l'aéronautique, en tant que client, régulateur et développeur de technologies et de marchés.

Recherche aérospatiale et de démonstration technologique (R&DT):

Une grande partie des dépenses de recherche aérospatiale et de démonstration technologique (R&DT) est financée par des systèmes d'acquisition gouvernementaux. L'influence du gouvernement passe aussi par des investissements de démarrage et par sa politique en matière de fiscalité, d'exportation et d'environnement. Le futur de l'industrie dépend clairement du soutien permanent et croissant à la Recherche et au Développement, même si nous avons vu que les investissements dans la recherche et la technologie prennent du retard par rapport à notre principal concurrent, les USA. Sur le marché, cela se traduit par le fait que les gouvernements de l'U.E. commandent 50% de leurs équipements de défense aux Etats-Unis, alors que la proportion n'est que de 3% dans l'autre sens. L'investissement de démarrage remboursable et les crédits fiscaux R&D accordés à toutes les entreprises aéronautiques sont vitaux pour rendre l'environnement industriel

suffisamment attrayant aux investissements globaux. Ce soutien est indispensable au développement et à la mise en œuvre de nouvelles technologies. La R&D permettra aussi à l'industrie de développer technologies et produits dans un souci de protection de l'environnement.

Il est clair que la position de l'industrie aéronautique doit être maintenue et soutenue par une aide gouvernementale afin d'assurer son succès à long terme et d'éviter une perte de vitesse, autrement dit une perte du contrôle stratégique de l'Europe sur les investissements dans le leadership technologique et la base de connaissance. Bon nombre d'organisations syndicales évoquent déjà un secteur « vidé de sa substance ». Nous estimons que ces dispositifs financiers et commerciaux doivent s'accompagner d'un système de surveillance ou de rapport qui fasse apparaître l'existence et l'importance des avantages économiques suscités par les investissements en question. Il faut que les pays de l'UE maximisent leur participation dans tous les programmes développés à l'aide de l'argent du contribuable européen.

13. Conclusions

La Fédération Européenne des Métallurgistes (FEM) accorde une grande importance aux évolutions majeures que connaît aujourd'hui le secteur aérospatial et aux conséquences que celles-ci entraînent et entraîneront pour les travailleurs de ce secteur.

Elle s'étonne du manque de prise en compte par les instances européennes de la dimension sociale, de l'évolution de l'emploi tant quantitativement que qualitativement, et de l'impact sur les ressources humaines de ces importantes mutations sectorielles.

Elle s'insurge contre l'exclusion des représentants des travailleurs du secteur dans les enceintes européennes où l'on réfléchit à l'avenir de l'aérospatiale, qu'il s'agisse d'examiner les thèmes de la recherche, des compétences de la main-d'œuvre, ou des nouveaux challenges européens tels qu'ils sont abordés par exemple dans le groupe « STAR 21 ».

Elle souligne qu'à l'heure où l'Europe appelle au dialogue social dans les différents secteurs, il serait cohérent de sa part qu'elle invite **tous** les acteurs autour de la table lorsqu'elle prend l'initiative de réfléchir à l'avenir d'un secteur. La FEM entend donc être partie prenante à ces réflexions.

La FEM rappelle les éléments essentiels de sa plate-forme politique :

- **Un dialogue social renforcé et équilibré** au niveau local, national, européen doit permettre aux acteurs sociaux, industriels et politiques de préparer dans les meilleures conditions les inévitables évolutions qu'entraînent la mondialisation et la globalisation.
- Les particularités du marché aérospatial demandent de la part des décideurs politiques locaux, nationaux et européens **une parfaite**

connaissance du rôle déterminant joué par les gouvernements, tant en matière d'achat et de choix stratégiques qu'en matière de recherche, de développement de technologies et de marchés.

- La mise en route de politiques européennes de défense, de sécurité et d'environnement communes visant la cohérence, la complémentarité et la synergie des moyens devient urgente et incontournable. Les plus petits pays européens ne peuvent être laissés pour compte dans ces réflexions stratégiques.
 - Le secteur crée en Europe de nombreux emplois de haute qualification. Les évolutions actuelles de l'industrie aérospatiale font craindre que cet emploi soit mal géré dans le temps, que des pénuries de qualifications s'accroissent, que les conditions de travail se détériorent encore, particulièrement dans la sous-traitance, qu'une partie du savoir se perde, faute d'avoir organisé à temps sa transmission. **A cet effet un effort et un engagement solides par rapport à l'apprentissage à vie sont nécessaires.**
 - La surenchère de la concurrence au niveau mondial, tant en matière de transport aérien que de production d'aéronefs, la recherche constante de compression des prix de revient et les exigences importantes des actionnaires et des marchés financiers en matière de taux de rendement rejaillissent en cascade à tous les niveaux de la chaîne de production de biens et de services aéronautiques. Elles ne peuvent cependant en aucun cas occulter le fait que **la recherche de l'innovation, le maintien de la qualité, l'accentuation de la sécurité, la prise en charge de l'environnement dans une perspective de développement durable et l'éthique sociale doivent rester prioritaires.**
 - La réduction drastique des emplois, leur précarisation, la compression des salaires, la détérioration des conditions de travail, les investissements insuffisants en acquisition et maintien des compétences ne créeront jamais les conditions optimales d'une production qualitative. Nous sommes convaincus que ce sera celle-là qui prévaudra demain et attendons des industriels et des instances européennes qu'ils en soient les garants.
-