

Intervention de la Section de Figeac sur l'aéronautique et Figeac-Aéro

Michel Dauba

Le 9 octobre 2020, au nom de la section du PCF de Figeac, Michel Dauba prononçait une conférence de presse convoquée en soutien aux salariés de Figeac-Aéro l'intervention que nous reproduisons ci-dessous avec son autorisation.

La crise sanitaire n'est pas à l'origine de la crise actuelle : elle n'en est que le révélateur. Économique, sociale, environnementale et institutionnelle, la crise appelle des solutions radicales qui dépassent la seule question du « dépassement d'un cap difficile ». Il s'agit de fonder un nouveau contrat social qui dépasse les impasses libérales et les contradictions du capitalisme poussées à leur terme.

Nous communistes prenons au sérieux l'idée selon laquelle « rien ne peut revenir comme avant ». Ce que met en évidence la crise du Covid-19, ce sont : les conséquences dévastatrices de la mondialisation, les impasses d'une financiarisation à outrance de l'économie et des entreprises, l'incapacité des logiques libérales à relever les défis écologiques et en particulier celui du réchauffement climatique.

La plupart des restructurations d'entreprises en cours, avec les plans de réductions d'effectifs qui les accompagnent, n'ont rien à voir avec la crise sanitaire. Celle-ci ne fait qu'offrir une opportunité et un alibi pour mettre en œuvre des projets qui lui préexistaient. Qu'on nous explique le rapport entre le Covid 19 et la fermeture d'Alcatel/Nokia dans la téléphonie, l'OPA de Veolia sur Suez *via* Engie dans le secteur de l'eau et des déchets, ou la restructuration du groupe Mulliez dans un des secteurs qui a le plus tiré son épingle du jeu du confinement : la distribution... On peut multiplier à l'infini les exemples n'ayant rien à voir avec le virus qui a en l'occurrence « bon dos ».

Et c'est bien le cas de l'aéronautique. Il n'est pas question ici de nier que la crise sanitaire entraîne un ralentissement important du trafic aérien, et donc de l'activité des entreprises qui nous concernent ici : Ratier et Figeac-Aéro, avec tout le réseau de sous-traitants de la Mécanic-Vallée.

Tout d'abord une remarque sur Ratier : les mesures annoncées ne sont pas plus « soft » que celles de Figeac-Aéro : une perte de pouvoir d'achat de 20 %

pour une période indéterminée, appliqué dans une entreprise dont l'enracinement figeacois est plus ancien que celui de Figeac-Aéro (qui draine sa main d'œuvre sur plusieurs départements alentour), ne peut avoir que des effets dévastateurs sur le niveau de vie et l'économie locale : les dépenses contraintes des familles étant incompressibles, c'est la consommation qui sera sacrifiée.

Venons-en à Figeac-Aéro dont le plan de réduction d'emploi inquiète à juste titre. La aussi, et bien que soit réelle la baisse d'activité de 40 %, nous affirmons que le ver était dans le fruit avant la pandémie et le confinement du printemps, avant même les menaces qui pèsent sur le transport aérien. Nous faisons nôtres : les analyses des experts du CE de l'entreprise qui confirment que le plan de restructuration, avec les 320 emplois supprimés (davantage si on intègre les intérimaires et contrats temporaires déjà supprimés et les emplois des PMI sous-traitantes), n'a pas de justification économique, les commandes n'étant qu'ajournées mais pas annulées... Nôtres aussi les comptes avancés par les syndicats montrant que l'entreprise a les moyens financiers nécessaires à la préservation des effectifs dans la perspective de redémarrage des activités ; nôtres les propositions de diversification des activités, de réduction du temps de travail et de mises en formation des personnels.

Que montrent les bilans d'activité de Figeac-Aéro pour l'année 2019, c'est-à-dire avant la crise sanitaire, au terme déjà de restructurations destinées à renforcer la rentabilité financière, notamment un développement prioritaire du groupe dans des pays à bas coûts, salariaux et fiscaux... Ils confirment que les difficultés ne viennent pas des charges salariales et du secteur productif, mais des prélèvements financiers qui pèsent sur les résultats... **Bref comme le disent les communistes : ce ne sont pas les « coûts salariaux » qu'il faut réduire mais les « coûts du capital ».**

2019/chiffres publiés début 2020 : CA de 444 M.€, en progression de 4 % ; un secteur « production » donnant un « excédent brut » de 69 M., soit une



marge de + 14 %... Alors, comment en arrive-t-on à une perte financière d'exercice de 13 M.? Parce que l'entreprise, grandie comme un champignon en vingt ans, s'est enfoncée dans un endettement massif: une dette financière de 282 M. qui entraîne un ratio d'endettement de 216 % et une charge d'intérêts de 9 M. par an (à rapporter aux 69 dégagés de la production). Et parce que cette dette pousse à chercher par tous les moyens à augmenter les capitaux propres de l'entreprise: ici en accélérant massivement les provisions pour amortissements qui consolident le bilan... À noter que la mise en bourse du groupe FA voici plus de cinq ans n'a pas apporté les fonds propres qui auraient dû éviter une part de la dette; la famille Maillard conserve 70 % du capital qui reste à 138 M. de capitaux propres.

Ainsi l'entreprise, fragilisée à fin 2019, n'ayant pas distribué de dividendes cette année-là semble-t-il, dans un contexte de menaces de recul du trafic aérien faisant douter du nombre d'avions réellement à construire, a cherché à « rassurer les marchés » de capitaux et les actionnaires en annonçant un plan de réduction des coûts salariaux susceptible d'assurer les « marges » de profitabilité financière malgré l'activité réduite... **ce plan dont les salariés feraient les frais sauf si la lutte n'en fixe les limites... Nous communistes disons que si quelqu'un doit prendre en charge le coût financier du maintien de l'emploi, ce sont, outre les disponibilités de l'entreprise telles qu'identifiées par les syndicats, les détenteurs de capitaux qui se gavent sur le dos de l'entreprise: actionnaires, banques et organismes financiers prêteurs.**

Un mot sur la diversification des activités qui figure dans les propositions des syndicats. L'idée de relocalisation sur le territoire national de productions délocalisées dans les dernières décennies fait partie du discours gouvernemental... Nous communistes

preons ça au sérieux pour avoir agi inlassablement contre la désindustrialisation... M. Maillard lui-même a estimé que la « mono activité » et la dépendance à un nombre limité de donneurs d'ordre n'étaient pas saines, avançant l'idée de diversification: dont acte! Mais que fait-il vraiment en ce sens? Il préconise des fusions/restructurations dans la sous-traitance aéronautique (le rapprochement avec Mecachrome et WeAre-group par exemple)... Bref à nouveau des opérations visant un nouveau niveau de rentabilité financière, telle que le souhaitent les « donneurs d'ordre » Airbus et Boeing quand ils disent « souhaiter une restructuration de la supply-chaine en France » (voir l'*Usine Nouvelle* qui cite Maillard lui-même)... **En gros, il s'agit de limiter le nombre des sous traitants et de les regrouper en des unités plus importantes: un mouvement de concentration qui ne peut qu'avoir à nouveau un impact négatif sur l'emploi.**

Les syndicats ont raison de voir bien au-delà, vers des activités nouvelles hors aéronautique: transports, énergies nouvelles par exemple. Ce à quoi pour notre compte nous avons ajouté la reconquête de la machine-outil à l'heure de la numérisation, industrie décisive pour l'indépendance d'un pays moderne et que la France a abandonnée au profit de l'Allemagne et du Japon voici plusieurs décennies.

On ne peut faire de prospective sur l'industrie aéronautique sans parler du rapport entre transports aérien et lutte contre le réchauffement climatique. Les prévisions d'avant la crise sanitaire qui a révélé les impasses de la mondialisation capitaliste et financière, et la fragilité du « tourisme de masse », étaient de plus de 4000 avions à construire chez Airbus et autant chez Boeing sur la prochaine décennie, avec la perspective d'un doublement des avions en circulation sur un plus long terme. Or si le transport

aérien ne pèse aujourd'hui que quelques % dans les émissions de GES et si la technologie permet d'envisager une réduction de 25 % des émissions, ne faut-il pas changer notre conception du transport aérien si l'on ne veut pas qu'il devienne le plus polluant des moyens de transports. Déjà des mesures sont prises pour interdire à Air France les dessertes à courtes distance (quatre heures en train). Mais rien n'est dit sur l'interdiction ou non d'y substituer les compagnies *low cost*, même si l'on nous affirme que c'est au profit du rail... Un développement du rail pour lequel nous communistes luttons depuis longtemps, notamment en matière de fret.

Autant de questions sérieuses en débat qui montrent qu'on ne peut se contenter de l'hypothèse discutable selon laquelle le transport aérien redeviendra ce qu'il était avant la crise et conforme aux prévisions, telles qu'avant le nécessaire réexamen critique des contenus de la mondialisation capitaliste et financière des échanges, pilotée par les multinationales et destinée partout à « réduire les coûts salariaux ». Interrogations qui poussent à travailler sérieusement les possibilités/nécessités de diversifications et de relocalisations d'activités en France et en Europe, pour le maintien et la relance des créations d'emplois.

Je terminerai par la présentation de la réforme majeure portée par la PCF : La « Sécurité emploi formation » pour laquelle un projet de loi a été déposé à l'Assemblée nationale voici plusieurs années et qui devient d'une urgence incontournable aujourd'hui. Les mutations technologiques et organisationnelles de l'économie et des entreprises poussent à donner à la formation (initiale et continue) une place qu'elle n'a pas en l'état actuel des droits : 20 heures de formation par an d'activité, cumulables, c'est-à-dire un droit à un stage de 200 heures au bout de 10

ans... Ridicule au regard des besoins ! Le patronat se défausse sur la collectivité de ses responsabilités sociales en la matière.

Nous avons su à la Libération, dans un pays dévasté par la guerre, dégager sur le travail et la richesse créée dans les entreprises les moyens de protéger les travailleurs de la maladie et de la vieillesse : c'est la Sécurité sociale et son système originel de cotisations, considérées comme une part socialisée du salaire... Pourquoi serait-il hors de portée d'assurer par un système semblable, dans un pays moderne et développé, une protection contre le chômage, qui assure aussi une formation à hauteur des besoins... Il n'est plus admissible que face aux mutations inévitables et accélérées, le travailleur qui voit son activité mise en cause au cours de sa carrière n'ait comme solutions que de passer par la case chômage... Dans tous les cas d'évolutions, voire d'obsolescence du contenu du travail effectif individuel, chaque salarié doit voir ses revenus garantis et son avenir assuré dans la perspective précise d'un emploi nouveau, avec un plan de formation adapté de haut niveau... Il s'agit d'une véritable révolution sociétale ! Tout autre chose, soit dit en passant, que la proposition actuelle du gouvernement de création d'un « risque dépendance », qui serait financé à n'en pas douter par une nouvelle hausse de la CSG.

Voilà, en vous remerciant de votre attention. Vous aurez compris que les communistes seront auprès des travailleurs de l'Aéronautique et de l'industrie en général, dans les luttes qui ne manqueront pas d'intervenir dans la prochaine période contre les plans sociaux, que ces derniers prennent la forme des suppressions d'emplois ou des réductions de salaires. ■

