

► Économie : donneurs d'ordre et sous-traitants de l'aéronautique

L'aéronautique cherche à

■ Le secteur de l'aviation est en crise depuis le début de la crise sanitaire. La filière normande, sous la bannière NAE (Normandie Aéro Espace), souffre pour la première fois depuis sa création. Entretien avec son président, Philippe Eudeline.

■ Déjà, des sous-traitants frappent aux portes des tribunaux de commerce.

■ Le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a annoncé hier qu'un plan pour la filière sera mis en œuvre avant le 1^{er} juillet, comme pour l'automobile.

Comment la filière de l'aéronautique vit-elle cette crise sans précédent ?

■ **Philippe Eudeline** : « Comme un coup de massue ! C'est une première depuis la création de la filière en 1998, entre croissance et embauches continues. Au niveau de la structure NAE, nous venons d'embaucher pour renforcer l'équipe sur l'aspect emploi formation, et trouver des ressources humaines. Nous faisons l'interface avec nos clients quand ils recrutent. Nous les aidons en ce sens. Le recrutement, c'est notre problème récurrent. L'idée, c'était un plan très volontariste pour aller rechercher les ressources dont ont besoin nos membres, soit entre 1 500 et 2 000 personnes pour l'année 2020. On s'était organisé pour cela, avec un plan d'action. Le 20 mars, je venais même de signer un plan d'action triennal avec la Région. On s'est engagé sur un plan 2020-2022 extrêmement ambitieux, qui fait partie d'un plan plus global baptisé NAE 2028, avec huit grands objectifs : développement international, recherche et développement... Et patatras : le 17 mars, tout s'arrête, et tous les avions sont cloués au sol. »

La porte du tribunal de commerce

Quel est l'état des lieux sur ce plan, justement ?

■ « 17 000 avions sont cloués au sol sur environ 20 000 que compte la flotte mondiale. Il y a encore un peu de passagers, mais du fret qui s'opère. Dans les premiers temps, les avions ont été très mobilisés pour rapatrier les gens. Là, les vols commencent à repartir. Petit à petit, les avions vont retrouver des destinations. Mais ça reste catastrophique, avec de grosses répercussions chez nous. Chez Revima à **Caudebec-en-Caux**, spécialisée dans la maintenance des avions, l'activité est affectée. On parle de maintenance des trains d'atterrissage et des ATU, le moteur situé en queue d'avion. L'entreprise assure la maintenance d'avions comme l'A320... Il y a peut-être encore quelques petits contrats, mais l'activité est très fortement réduite. »

Safran Nacelles à Gonfreville-l'Orcher, fabricant les nacelles (l'ensemble support et capots d'un moteur), est également très affectée.

■ « Il y a deux impacts. Le premier, c'est qu'avec les gestes barrières, on ne peut remettre tout le monde dans les ateliers. Ensuite, Airbus réduit ses capacités d'intégration. Plusieurs compagnies aériennes vont déposer le bilan, et il y aura beaucoup d'avions d'occasion à vendre. À ma connaissance, Airbus n'a pas encore enregistré d'annulation de commandes, ce qui n'est pas le cas de Boeing. En revanche, il y aura un décalage dans le temps. Airbus avait en fabrication 60 A320 par mois, et montait à 64, ce qui impacte énormément Safran Nacelles n'ayant plus de commandes. Airbus attend de voir comment vont réagir ses clients... D'autres entreprises de la filière, fournissant par exemple des pièces importantes pour les grands avionneurs, ont investi lourdement, ont embauché, et sont dans l'expectative la plus complète. »

Des entreprises se sont réorientées, comme Dedienné (*) à Saint-Aubin-sur-Gaillon, reconvertissant une partie de son outil de production dans les équipe-



ments sanitaires ou de protection.

■ « En effet. Ça rentabilise au moins le coût du personnel.

C'est une opportunité pour créer de l'activité, même si ça ne crée pas de la richesse. »

D'autres équipementiers et sous-traitants sont touchés ?

■ « Déjà cinq entreprises, alimentant elles-mêmes d'autres sous-traitants, sont en train de préparer des plans sociaux. Elles fabriquent des petites pièces pour l'aéronautique le plus souvent. Mais on n'a pas fini le tour. Pour l'instant, à ma connaissance, il n'y a pas de liquidation, mais au moins du plan social... Avant même d'en arriver à cette situation aujourd'hui, j'ai demandé aux équipes de NAE d'appeler tous les patrons de

PME. On est aux 2/3 de notre recherche. L'idée, c'est de connaître la santé de l'entreprise et la santé morale du dirigeant. Notre grande crainte, c'est le suicide, qui peut arriver. On met en place des groupes de parole, avec des gens dans la même situation. Si besoin, on fait appel à des professionnels, avec des associations spécialisées... Au demeurant, un groupe WhatsApp a été créé spécifiquement entre NAE et ses membres pour permettre de répondre aux préoccupations des dirigeants et d'élaborer des solutions, de faire jouer la solidarité entre les membres par le partage des bonnes pratiques, tant sur les plans documentaire et juridique que sur le plan opérationnel, et la mise en relation avec des fournisseurs : par exemple pour des produits de désinfection, du gel hydroalcoolique ou des masques. »

Le salon de la défense EuroSatory étant annulé en juin, quel est l'impact sur la filière normande ?

■ « On avait tout préparé, avec 17 entreprises présentes sur le salon. Le point positif néanmoins, indépendamment d'Eurosatory, c'est que la défense fonctionne plutôt bien. Il faut remercier l'État, la DGA, le ministère des Armées qui honorent tous leurs contrats. Les entreprises ayant une activité de défense assez forte s'en tirent évidemment beaucoup mieux que celles qui sont uniquement tournées vers l'aéronautique et l'automobile. Nous avons des PME tournées vers la défense qui se portent aussi bien que possible. »

Comment aider les entreprises à passer le cap ?

■ « On réfléchit à un nouveau plan d'actions 2020, car on ne va pas faire la même chose. L'idée, c'est de voir comment diversifier nos

SAFRAN NACELLES COMPTE SUR UNE REPRISE DÉJÀ AMORCÉE

Le directeur du site de **Gonfreville-l'Orcher** (1700 salariés), **Olivier Aguillon**, affirme qu'il veut garder espoir (*lire notre édition du dimanche 17 mai 2020*), même si le carnet de commandes a baissé de 30 à 35 %, et que « depuis le début du confinement, il y a sur place à l'usine seulement 10 % de l'effectif, 25 % des effectifs sont en télétravail et plus de 50 % au chômage partiel... Le site fait travailler les équipes en rotation afin que chacun conserve ses compétences. Les métiers sont techniques, les salariés ont un certain savoir-faire. »

Le groupe Safran compte parmi ses plus gros clients l'Airbus A320 neo, l'A330 ou encore Boeing. « Les plus optimistes parlent d'une reprise en 2022, les pessimistes en 2024. Nous nous rangeons dans la première catégorie, insiste Olivier Aguillon. Pour que les carnets de commandes repartent, « il faut que les compagnies fassent voler des appareils et achètent des avions neufs... Et il faut que l'humain refasse confiance et accepte de voyager à nouveau. » Le directeur espère que le léger frémissement de reprise en Asie gagnera vite l'Europe.



L'usine est située près du Havre. (Photo DR)