



Etats Généraux de l'aéronautique en Midi-Pyrénées

Mercredi 10 juin 2015, Bourse du Travail, Toulouse

Ce colloque, à l'initiative de la coordination CGT Airbus et sous-traitants, animé par la journaliste de TLT, Sophie VOINIS, a attiré 90 participants autour de 3 tables rondes :

- ▶ *Les perspectives de l'aéronautique en Midi-Pyrénées sans les grands programmes de nouveaux avions*
- ▶ *Quel avenir pour les compétences et métiers dans les Bureaux d'études*
- ▶ *Le dialogue social et l'anticipation pour sortir par le haut d'une situation où les intérêts immédiats divergent*



Ces tables rondes ont donné lieu à plusieurs présentations de cabinet d'expert (SECAFI) et permis des interventions de personnalités comme le président du CESER Midi-Pyrénées, Jean-Louis CHAUZY, Bernard PLANO (MADEELI), ainsi que d'économistes comme Gabriel COLLETIS (auteur du livre « L'urgence Industrielle ») ou d'universitaires comme Jean-Marc ZULIANI (responsable de l'étude sur le SLC Système Local de Compétence dans les systèmes embarqués).

Ces échanges ont débouchés sur 3 domaines de réflexion :

- ▶ Quelles perspectives dans l'aéronautique avec l'arrêt des nouveaux programmes ?
- ▶ Quelles relations entre Donneur d'Ordre et Sous-Traitants ?
- ▶ Quel modèle économique et quelle politique de l'Etat ?

Quelles perspectives dans l'aéronautique avec l'arrêt des nouveaux programmes ?

Pas de nouveaux programmes avant 2030 pour Airbus. C'est le même scénario chez Boeing et les autres constructeurs aéronautiques.



► **Engineering Airbus en chute**

La baisse de charges est estimée à -30% d'ici 2017 avec un impact d'environ -50% sur les effectifs de la sous-traitance. La Direction d'Airbus indique une baisse de 26.000 Equivalents Temps Plein (ETP) à 15.000 ETP d'ici 2018 (ces chiffres correspondent au bureau d'études Airbus en Europe, sous-traitants compris).

► **La sous-traitance de l'engineering en grande difficulté**

Cela se traduit par une précarisation de l'emploi liée à une forte externalisation et un taux de dépendance à Airbus qui est de plus en plus fort.

La pression sur les coûts force à de plus en plus de délocalisations et une fragilisation également dans le domaine des aérostructures.

► **Paradoxe aéronautique**

Airbus a un carnet de commandes de 10 ans et depuis 2007, c'est 17.000 emplois qui ont été créés en Midi-Pyrénées dans l'aéronautique.

Les cadences et la production augmentent pendant que la R&D, l'innovation sont en chute libre.

► **Singularité historique**

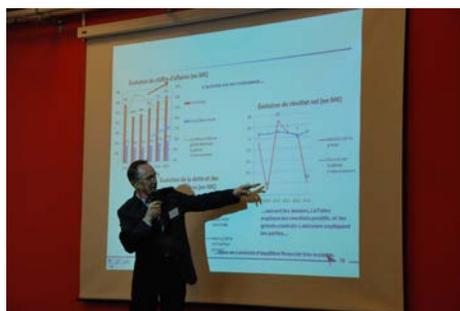
Depuis les débuts de l'aéronautique (1955) c'est la première fois qu'on observe un trou dans les activités de développement d'Airbus, de Boeing et même de la concurrence.

► **Gestion des Compétences**

Suite à une volonté politique de l'Etat et des entreprises, un Système Local de Compétences (SLC) s'est développé dans la région Midi-Pyrénées autour des systèmes embarqués. Mais ce SLC ne peut créer un nombre d'emplois suffisant pour absorber la baisse de charges liée à l'ingénierie aéronautique.

Un recyclage partiel des compétences est possible dans le Big Data, la fabrication additive 3D, la domotique, les systèmes embarqués dans les transports

Cela nécessite de réindustrialiser et de déconcentrer.





► **Quels nouveaux programmes ?**

Airbus n'a toujours pas pris de décision sur le lancement d'un avion de transport régional ATR 90-110 sièges : la CGT réclame le lancement de cet avion, qui n'a pas la dimension d'un programme tel que l'A350, mais qui est de nature à satisfaire le marché du transport régional, de représenter un nouveau challenge pour des innovations de rupture, et de maintenir un niveau élevé de charges engineering.

Lancement d'une version NEO de l'A380 : ce programme est un élément majeur de la gamme Airbus. L'A380 est lié à l'image d'Airbus dans le monde entier. Mais ce programme souffre d'un manque de commandes. Il devient nécessaire de lancer une version NEO afin de redynamiser la chaîne A380.

Travailler sur l'avion du futur (CleanSky, 5 Milliards\$) : le programme européen Clean Sky représente une source de financement pour des innovations en lien avec la préservation de l'environnement : réduction des émissions à effet de serres, réduction des nuisances sonores, retraitement des matériaux, déconstruction des avions, ...

► **Développement d'un avion : quelques chiffres**

A380 : 25 Milliards\$

A400M : 30 Milliards\$

A350 : 12 Milliards\$

ATR 90 places : 2 Milliards\$

New Beluga : 500 Millions€

Quelles relations entre Donneur d'Ordre et Sous-Traitants ?



Depuis le plan POWER8 d'Airbus en 2006, on assiste à une rupture des relations DO/ST. cela se traduit par une réduction du nombre de fournisseurs, une accentuation du modèle RSP (partenaire à risque partagé), une baisse des coûts de 30%.

Cela s'accompagne de pression sur les délocalisations, alors que la sous-traitance en Midi-Pyrénées a un taux de dépendance de 85% à Airbus.



Le modèle RSP n'est pas sans poser des difficultés financières à certains fournisseurs pourtant très implantés dans la filière aéronautique, comme Latécoère : la dette est en cours de rachat par des fonds de pension qui rentre dans le capital de la société. Quelle stratégie industrielle peut-on développer en laissant une telle entreprise entre les mains de seuls financiers ?

Hors, les donneurs d'ordres et les sous-traitants ont un « DESTIN LIE », mais la réalité est bien différente : les DO imposent une négociation des prix de façon unilatérale, souvent par des enchères inversées. La fin du « free-sourcing » oblige les sous-traitants à acheter la matière ce qui réduit d'autant les marges de ces derniers.

Face à cette dégradation des relations DO/ST, la CGT Airbus a mis en place un réseau avec les salariés des entreprises sous-traitantes, qui a débouché sur une décision judiciaire de la reconnaissance de la « communauté de travail », notamment dans les élections professionnelles, et sur la création d'une coordination.

En effet, 80% de la valeur ajoutée est créée par la sous-traitance. Mais la stratégie du MAKE or BUY des DO n'est pas toujours maîtrisée, et génère une perte de savoir-faire, avec à la clé une perte de la valeur pour l'entreprise DO.

La coordination suit au mois le mois les conséquences de la baisse des charges de l'engineering Airbus. Cela se traduit par une chute des effectifs de 6 à 16%. A terme la baisse des effectifs dans les SSII en Midi-Pyrénées pourrait concerner jusqu'à 50% des effectifs des SSII : comment dans ces conditions conserver les compétences clés, avec un risque majeur de réduction aveugle des effectifs, bien que ce soit le métier des SSII de gérer ces aléas d'adaptation.

Ces diminutions d'effectifs se font sans PSE, sans mesures d'accompagnement : comme les SSII sont cotées en bourse, elles doivent montrer leur prospérité pour attirer d'éventuels investisseurs. Certes les DO ont annoncé depuis des années ces chutes de charges BE, mais les ST n'ont pas le droit d'en parler. Les salariés qui mènent des actions pour sensibiliser l'opinion publique sur leurs sorts subissent des pressions, car ils donnent une mauvaise image auprès d'Airbus.

Pourtant, en ne fournissant qu'une prestation intellectuelle, les SSII ne s'appuient que sur une seule variable d'ajustement : les effectifs.

Cela se traduit par une souffrance au travail : augmentation des arrêts maladie (+12% en 1an chez Altran), tentatives de suicide, management par la peur, mobilités forcées, turn-over important, aucun plan de carrière.

Il est urgent que les pouvoirs publics encadrent la baisse des charges programmée dans l'engineering : c'est le vœu de la coordination qui demande une table ronde avec la préfecture de région, les responsables du secteur et les représentants des salariés.



Quel modèle économique et quelle politique de l'Etat ?

La filière aéronautique est issue d'une volonté de l'Etat stratégique pour faire émerger des industries stratégiques : Energie, Transport, Luxe, Médicament

Nous assistons depuis plusieurs années à un désengagement de l'Etat au profit d'un actionariat sans actionnaire de référence (désengagement de Lagardère et Daimler). Ce changement d'actionariat impose des exigences de rentabilité et de valorisation des actions.

Intervention de Bernard PLANO (représentant région 31) :

Le maintien de l'emploi est une préoccupation → mise en place d'outils pour accompagner le développement, de soutenir les ST pour supporter les contraintes Airbus.

Mais pas suffisant : regarder le futur, nouvelles technologies, avion propre, internationaliser les acteurs autour d'Airbus. Les ST sont dans le sillage d'Airbus mais n'ont pas de moyens pour se projeter à l'export.

Aujourd'hui on se focalise sur l'avion, élargir le scope à l'avant et l'après avion : services, maintenance, la 2^{ème} vie de l'avion, la dernière vie de l'avion (déconstruction). Créer un cluster de maintenance. Inciter/pousser de nouvelles activités autour de l'avion. Création potentielle d'emploi. « Recycler » les compétences. Problème des SSII.

La région est n°1 en Europe et n°2 au monde pour les infrastructures spatiales. On oublie les applications. 1500 salariés font des applications, 12000 font des infrastructures.

L'idée est d'arriver à 50-50 et de **créer un institut des applications spatiales** :

- rassembler les sociétés porteuses d'application
- inverser le modèle en partant des besoins des collectivités (gestion inondation, chimie verte, mobilité intelligente, ...) et répondre par des applications qui deviendront un vrai secteur d'activités dans notre région.

Les ST sont trop spécialisés, trop « assistance technique ». Il faut qu'ils aient un marché libre, on est trop au chaud.



Les Etats Généraux de l'Industrie, demandé par Bernard Thibault, ont permis de remettre l'actualité sur la nécessité d'une visibilité à long terme de l'Etat, afin de peser sur les décisions stratégiques.

Les comités stratégiques de filières, dont le CSFR aéronautique et spatial en Midi-Pyrénées, manque aujourd'hui de visibilité.

La CGT propose de réfléchir au développement de notre territoire et de notre industrie : Quelles industries en Midi-Pyrénées ? Quelle réforme territoriale ? Quels moyens d'actions des salariés et des citoyens ?

Dans la région Midi-Pyrénées, l'aéronautique cache la disparition de plusieurs filières industrielles : textile, chimie, annonce de fermeture (Sanofi) ou de baisse d'effectifs (Pierre Fabre).

La réforme territoriale en cours qui va fusionner les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, implique la nécessité de diversification et de répartition sur l'ensemble des territoires de la nouvelle région : Oncopole, bois, textile.

Cette évolution de l'actionariat se conjugue avec une évolution du modèle économique qui bascule vers les services aux compagnies aériennes car les gains « services » sont supérieurs aux gains « fabrication » :

- Airbus augmente ses services aux clients
- Évolution des activités vers la maintenance (SAV, pièces de rechange) plutôt que la fabrication

Les propositions CGT :

- ▶ ***Demande d'une table ronde sur la situation de l'engineering auprès des représentants de l'Etat en Midi-Pyrénées,***
- ▶ ***Demande de mise en place d'une conférence annuelle « aéronautique » pour de nouveaux droits syndicaux au niveau des territoires, pour des chartes de filières, pour répondre aux besoins fondamentaux des usagers,***
- ▶ ***Interdiction des pratiques financières (rachat d'actions par les entreprises, stock-option)***
- ▶ ***Entreprise avec organisation dirigeante incluant les représentants des salariés,***
- ▶ ***Le rôle de la CGT Airbus est d'informer car les sociétés sous-traitantes ne savent pas forcément ce qui se passe chez AIRBUS → demande de création d'un comité interentreprises.***

**« L'industrie est la colonne vertébrale de l'innovation »
Gabriel COLLETIS**