

Projet CGT, un projet pour une stratégie industrielle alternative pour ELS.

Emplois, pérennité de l'activité
Réponse aux besoins de transformation écologique et énergétique de la filière aéronautique

Un projet alternatif en **7 volets**, au service des emplois, du progrès social, de la planète !



20 OCTOBRE 2021

L'entreprise TAES, la BL ELS sont mises à mal par des séries de décisions motivées principalement par des critères financiers (GAE 2018, plan d'adaptation 2021, externalisation des productions). Ces décisions, antérieures à la crise sanitaire, mais exacerbées par la pandémie de COVID, conduisent aux incohérences constatées dans les organisations, la perte de ressources et de compétences. Elles débouchent sur un constat économique alarmant.

C'est le sens du **droit d'alerte économique** qu'ont lancé les élus du Comité Social & Economique Central (CSE-C) de TAES, alerte que le rapport, réalisé par le cabinet d'expertise, confirme amplement ; Sans changement d'orientations, la relance aéronautique se fera sans nous et avec les conséquences pour nos emplois.

Est-ce inéluctable ? Les salariés doivent-ils subir, ont-ils les moyens d'intervenir ?

Dans ce contexte, quel est le rôle des syndicats et de la CGT en particulier pour inverser la tendance ?

La CGT pense qu'un autre projet industriel est possible, un projet anticipateur, innovant, sécurisant pour les salariés, en phase avec les transformations nécessaires au plan environnemental et social. Il est possible de bâtir ce projet avec les salarié-e-s, d'en poser les enjeux, de capter les idées afin de le construire.

La stratégie financière de Thales, s'est centrée sur « la création de valeur » au service des actionnaires et de leurs mandataires, les dirigeants de l'entreprise. Durant l'année 2020, année du COVID, le Groupe a ainsi réalisé 8% de résultat. Dans ce contexte de pandémie, le Groupe Thales est en très bonne santé.

Ce Groupe veut atteindre des niveaux de rentabilité toujours plus forts, à l'image de notre BL ELS (TAES/TAEM) dont l'objectif est de réaliser 10,2% de résultat dès 2023 (-11% en 2020). Mais cette stratégie se révèle incapable de dégager les moyens d'anticiper les besoins de l'entreprise. Un tel objectif de résultat a-t-il un sens industriel, en regard de la situation économique d'ELS, des perspectives de transformation de la filière aéronautique ?

➤ **Aéronautique, la réalité des résultats publiés par les grands groupes du secteur...**

L'examen détaillé de la situation économique et financière de ces groupes montre des carnets de commandes au zénith et des trésoreries flamboyantes.

Les directions donnent des gages à leurs actionnaires ; elles tiennent à garder leur confiance.

➤ **Le transport aérien n'est pas en déclin, il se tourne vers de nouvelles exigences.**

La nécessité de redéfinir le transport aérien ou de le rationaliser pour répondre aux besoins des populations et aux incontournables exigences de préservations de l'humanité et de la planète, ne fait aucun doute. Le transport aérien doit se transformer !

Des pistes doivent être explorées pour élargir la filière aéronautique à des projets innovants (déconstruction des avions et valorisation des matériaux, drones, mobilité urbaine, propulsion électrique...) qui

A cette fin, le Groupe annonce des mesures drastiques, telles que le plan de suppression de postes dans l'aéronautique et dans le même temps, des prévisions de résultats, dès 2021, au moins aussi bonnes qu'en 2019, année déjà exceptionnelle pour l'aéronautique.

permettraient aussi de renforcer le tissu industriel sur l'ensemble du territoire.

Pour parvenir à cette transformation, il s'agit d'opérer une véritable rupture stratégique pour permettre d'orienter les investissements en s'écartant du modèle centré sur le profit, la primauté à la compétitivité, la mise en compétition des travailleurs du monde.

Pour ELS, rester dans le carcan d'un objectif de retour aux profits le plus rapidement possible paralysera les investissements sur les projets innovants.

➤ Orienter différemment la stratégie des investissements.

Que constatons-nous dans les orientations actuelles ?

Pour restaurer la rentabilité au plus vite, les budgets de R&D et de R&T sont les premiers touchés/reportés, considérés comme des variables d'ajustement. Il nous faut inverser cette logique !

De nouvelles générations d'aéronefs vont se développer. Elles vont s'attacher à réduire la consommation, le bruit, la pollution... Par conséquent, réduire les investissements et les dépenses pour préserver le résultat financier est une impasse !

➤ La BL ELS, dans son domaine est au cœur de l'aéronautique future...

En ce moment, les avionneurs explorent les options d'architecture visant à améliorer les performances, dans le respect de l'environnement et une exigence de sécurité incontournable.

L'évolution inéluctable vers l'électrification des fonctions de l'avion ne se dément pas, bien au contraire, nous en sommes au début !

Pour être à bord de ces plateformes futures d'avions « verts », pour la BL ELS, TAES doit être capable de proposer une offre « produits et systèmes » innovante, autour de nos savoir-faire ; la génération électrique alternative/continue et la conversion de puissance passive et active dédiées à l'aéronautique.

➤ La CGT propose d'inscrire ELS dans une nouvelle feuille de route industrielle.

Depuis 2019, le **CO**nseil pour la **Re**cherche **A**éronautique **C**ivile (CORAC), ambitionne de synchroniser les efforts de la filière afin de préparer la prochaine génération d'aéronefs (entrée en service : 2025-2030) et des aéronefs en rupture (entrée en service au-delà de 2030) avec de nouvelles configurations et des aéronefs destinés à de nouveaux usages comme la mobilité urbaine par exemple.

La feuille de route du CORAC, qui nécessite de participer à des initiatives très en amont avec les acteurs du domaine, se focalise sur trois grands axes :

1. l'avion à énergie optimisée,
2. l'avion autonome et connecté,
3. les nouvelles méthodes de développement et de production.

➤ Dans le cadre d'une nouvelle feuille de route, TAES, TAEM doivent préparer les compétences pour ces prochaines générations d'avions

La Business Line ELS, innovante (A380, A350, B787, F6X, HELYBRID, ...), est un acteur majeur de la filière en France et dans le monde.

Avec un très large panel de compétences et de moyens industriels, ce sont des centaines d'emplois très qualifiés et à haute valeur ajoutée, répartis en Ile de France et aussi dans le monde. Il est impératif de supporter ce potentiel par des mesures de maintien et

de développement des savoirs faire, mais aussi en mettant en œuvre une stratégie de développement des compétences, lui permettant de préparer les transitions majeures telles que la transition énergétique et écologique, l'électrification des fonctions de l'avion, de la propulsion électrique, où l'essor de nouveaux segments de marchés tel que les drones où les nouvelles mobilités urbaines.

Dans ce Volet N°1, la CGT explicite les enjeux, la démarche autour d'une proposition alternative de projet industriel.

Les objectifs d'un tel projet alternatif seront déclinés dans les volets suivants. Ils visent une activité pérenne, tournée vers la R&T/R&D et l'outil industriel, les emplois, avec des organisations du travail stables.

Il faut retrouver de bonnes conditions, des moyens, des ressources, le sens du travail et la compréhension des organisations. Sans le retour de ces conditions, nous ne pourrions pas sérieusement relancer l'activité et préparer les solutions industrielles futures.

Ce projet est d'abord l'affaire des salariés, tout simplement parce qu'ils sont, individuellement et collectivement, les experts de leur métier de leur domaine. Les salariés doivent s'en emparer, et se mobiliser pour le défendre !

La CGT TAES le diffusera par tracts, et sur sa **page internet**^(*), avec des propositions. Elles sont à discuter.

^(*) [Actualités TAES Chatou | CGT THALES AVS, \(https://tav.cgthales.fr/category/actualites-taes-chatou/\)](https://tav.cgthales.fr/category/actualites-taes-chatou/)

DISCUTONS-EN !

► **Le volet N°2 proposera un nouveau modèle de production, autour d'une priorité :**

« Placer au cœur de ce dispositif « Le Salarié », créateur de richesses. La gestion des compétences, de la formation et des parcours professionnels. Permettre l'évolution (l'épanouissement) des carrières dans toutes les filières de l'ouvrier à l'ingénieur ». (Cf. **volet N°6**)

Comment lui donner les meilleures conditions de travail et les moyens pour viser la « performance industrielle », dans le respect de sa qualité de vie et la reconnaissance de ses qualifications et savoir-faire ?

Sur Méru, comment imaginer un nouveau plan d'organisation et les flux de production, comment réinvestir dans l'outil industriel ?

Les transferts de production et le renforcement du « sourcing low-cost » asiatique n'ont pas été sans effet sur la filière fournisseur en France. Comment sauvegarder le tissu industriel permettant de sauvegarder les compétences au sein de TAES et sur le territoire français ?

La BL ELS doit consacrer des investissements industriels de R&D pour le soutien en particulier à tout ce qui touche à la modernisation et à la transformation environnementale des procédés.

Le **volet N°2** abordera la nécessaire qualité de nos produits, leur durabilité, à des coûts d'entretiens abordables.

Produire « moins polluant », avec le souci de préserver la planète dès la phase de conception, jusqu'aux retraitements et recyclages des matériaux en fin de vie du produit ; **l'outil industriel doit être repensé.**

► **3ème volet : Quelle ingénierie pour la recherche, l'innovation, les développements ?**

La génération à haute tension continue, le démarrage électrique sur avion, l'hybridation des moteurs, la propulsion électrique, les architectures électriques décentralisées (mettre les sources de puissance à proximité de leur utilisation) constitueront des fonctions d'avenir.

Ces (R)évolutions technologiques nécessitent une approche renouvelée des systèmes et des équipements embarqués, dans un contexte de haute criticité, de certification aéronautique ; leur maîtrise est un enjeu majeur.

ELS manque cruellement d'offre produits et systèmes. Il s'agit avant tout d'anticipation des besoins, et de la conception d'une réelle politique produit, de son industrialisation.

Les avionneurs sont en attente de démonstrateurs. Ils ne veulent pas de matériel sur des planches de présentation.

Ils veulent des matériels suffisamment testés et validés afin de les évaluer et de savoir ce qu'un ELS et son expertise du métier sont capables de faire.

En regard de ces défis, l'emploi, hautement qualifié, des ingénieurs et techniciens, des prototypistes, projeteurs doit être développé et l'organisation de l'ingénierie revue profondément.

Un plan de renforcement et/ou d'acquisition de nouvelles compétences adressant les métiers qui se profilent doit être mis en œuvre par les parcours de formation ou par des embauches.

L'augmentation des besoins en puissance électrique est inexorable. L'avenir de l'avion « plus électrique » ne se dément pas bien au contraire !

L'heure n'est pas à la réduction de nos capacités !

► **Le volet N°4 explore des voies de diversification pour de nouveaux débouchés.**

Les réflexions de type « Urban Air Mobility » (UAM), englobent des réflexions plus générales d'organisation des villes du futur. Parmi les réflexions ; le VTOL (Vertical Take Off Landing).

Les enjeux d'électrification, de la propulsion de ces VTOL et eVTOL (electrical VTOL) peuvent être de nature à transformer TAES et TAEM.

De façon similaire, l'essor des drones devrait éveiller l'intérêt de TAES. « Le drone », devrait faire partie des questionnements stratégiques d'ELS.

En termes de R&T et innovations, de diversification, il existe des projets issus de l'aviation civile, avec financements DGAC et européens pour couvrir et

anticiper le développement d'une future gamme de produits.

La BL ELS peut faire des propositions dans des domaines autres que l'aéronautique sur la base de ses métiers et de ses compétences dans la production la transformation et la gestion de l'énergie.

De nombreux autres domaines peuvent potentiellement être des débouchés ; le nucléaire, les sources d'énergie mobiles, le médical, les micro-hydroliennes fluviales... Etc...

La proposition des produits existants dans ces autres domaines peuvent diversifier les débouchés, et apporter de la charge industrielle.

➤ **Le 5ème volet aborde l'adéquation des politiques sociales et des conditions sociales.**

Vouloir répondre aux problématiques environnementales sans résoudre les questions sociales n'a pas vraiment de sens, et on ne peut prétendre à de l'efficacité industrielle si les politiques sociales ne sont pas là pour mettre en valeur les capacités des salariés et du collectif. Les propositions de la CGT abordent les qualifications, la formation, la hausse des rémunérations, le temps de travail, les conditions et l'organisation du travail, les parcours professionnels et la gestion des carrières

- Le développement de l'emploi, très qualifié.
- Le flux d'embauches nécessaire pour couvrir les départs en retraites
- La formation des jeunes et leur embauche.
- La reconnaissance des qualifications, basée sur les diplômes et l'expérience professionnelle
- La hausse nécessaire des salaires
- La réduction du temps de travail,
- L'amélioration conditions et organisation du travail,
- Les parcours professionnels, la gestion des carrières...

Toutes ces conditions sont bien entendu un préalable à plus de justice sociale, mais aussi à la capacité, pour l'entreprise, de pouvoir fournir des équipements de qualité grâce à des salariés reconnus et fiers de leur activité.

➤ **Le 6ème volet s'intéresse à la formation gestion des compétences et l'anticipation.**

Dans un contexte marqué par la nécessité d'un repositionnement sur de nouveaux produits et de nouveaux marchés ; Ce sont, les salariés, ouvriers, techniciens, I&C, les véritables leviers de la croissance.

Le maintien et le développement de leurs compétences est stratégique.

Dans cette optique et pour la gestion du **parcours des opérateurs de production**, la CGT a proposé un projet d'accord à la négociation.

Visant à favoriser le développement professionnel et l'emploi par des démarches d'anticipation, ce projet d'accord a pour objet d'anticiper les besoins en compétences et qualifications. Ce projet vise en particulier la reconnaissance de la polyvalence et de la poly-compétence et de la nécessité de maintenir et de former des experts et référents métiers en production.

Pour Cela le projet soumis à la négociation abordera le déroulement des carrières, l'évolution des qualifications et des rémunérations associées, les parcours de formation

➤ **Le 7ème volet : Quel financement, quel modèle économique nécessaire à la mise en œuvre du projet et la réalisation des propositions ?**

Dans cette série volets constitutifs du projet, La CGT va mettre en avant, des propositions concrètes et/ou rassembler celles à bâtir collectivement.

Ces propositions concrètes construisent un modèle économique avec des emplois, des embauches, de l'activité, des salaires, des achats, des investissements,... Ce projet industriel, pour se réaliser doit être financé et ce quel qu'en soit l'actionnaire (si vente ou non de TAES).

En l'état actuel, Thales devrait donc assumer son rôle d'actionnaire. Surtout qu'il prétend à des financements de l'état, en particulier avec le plan de relance aéronautique, annoncé par le Gouvernement, consacre 1,5 Md€ à l'innovation ;

Thales s'y est engagé, pour pouvoir prétendre à 15% du plan (soit environ 210 M€). Le Groupe indique que les programmes de R&D représentent un investissement, ils en sont néanmoins essentiels pour pérenniser l'activité aéronautique et notamment pour

la BL ELS. Dans l'accord Groupe « adaptation et soutien à l'emploi » (2021), **le Groupe s'engage** :

« La montée en compétences de notre activité électrique, pour servir l'aviation décarbonée de demain : l'aéronef « vert » quel que soit son futur mode de propulsion requiert le déploiement des activités liées aux systèmes de génération, de motorisation, de conversion électrique, d'optimisation de l'énergie, d'actionneurs, de l'intelligence artificielle, dans un contexte de certification aéronautique et de sécurité de haute criticité ... ».

Il existe des solutions de financement... Le Groupe Thales lui-même en a les moyens et peut en décider.

Les clés peuvent être trouvées pour débloquer ses solutions. Elles seront activées par l'intervention des salariés, des élus, des territoires.

La CGT appelle l'ensemble des salariés, à participer à ce débat, à être acteurs de la construction de projet industriel alternatif ... et bien sûr à porter l'exigence de son application.