



Compte rendu de la rencontre avec Mike Schoellhorn, Grégoire Jedrzychowski & Cédric Gautier

Introduction

Nos organisations syndicales FO, CFE-CGC, CFTC ont rencontré ce mercredi 28 avril les responsables d'Airbus et de Stelia dans le cadre de la création des nouvelles sociétés d'aérostructures.

En préalable au temps d'échange, nos organisations syndicales ont rappelé l'importance d'un calendrier d'information-consultation et de déploiement des New Cos identique et synchronisé entre la France et l'Allemagne.

Questions & réponses

- M. Gautier, votre présence d'aujourd'hui laisse-t-elle supposer que vous serez le futur CEO de la New Co ?

Mike Schoellhorn : le processus de décision du futur CEO de la New Co est en cours. Cédric Gautier est le CEO de Stelia, une part importante de la future organisation aérostructure, d'où sa présence aujourd'hui.

- Habituellement, les 3 raisons pour créer une filiale sont :
 - de solliciter de nouveaux investisseurs,
 - et/ou d'optimiser la situation fiscale,
 - et/ou d'optimiser les coûts sociaux.=> Pourquoi créer une nouvelle structure juridique pour les Aérostructures en France plutôt qu'une réintégration de celles-ci dans Airbus Avions ?

Pour assembler et livrer des avions aux clients, les organisation & processus sont complexes, alors qu'ils peuvent être plus simples et allégés pour les aérostructures.

Boeing et Spirit sont très orientés compétitivité. Boeing a fait le choix d'externaliser ses aérostructures via Spirit...Airbus ne fera pas la même erreur !

Les aérostructures doivent être orientés vers cette recherche de compétitivité.

La volonté est de ne pas contaminer les aérostructures par cette complexité.

D'où la décision de séparer les deux en créant une filiale pour plus d'autonomie et d'agilité.

Nous allons continuer à travailler ensemble avec des processus communs ou spécifiques lorsque cela sera nécessaire.

Ce qui a bien fonctionné chez Stelia ces dernières années, c'est l'agilité et la facilité de prise de décision.

Nous voulons rassembler des activités de même nature, permettant une efficacité grâce à la fertilisation croisée.

Les usines de Stelia se recentreront vers le cœur d'Airbus. La New Co, ce n'est pas le départ de Nantes & Saint-Nazaire vers Stelia.

Nous travaillons pour savoir comment nous allons structurer la qualité qui restera du même niveau demain au sein de la New CO. Nous copierons les process Stelia, plus lean, chez Airbus. Nous garderons au sein de la New Co les process Airbus qui sont nécessaires.

- Comment les aérostructures en France pourront-elles travailler de façon plus intégrée, avec des fonctions très centralisées, et en même temps être agiles et autonomes ?

Il nous faut trouver un point d'équilibre entre autonomie pour plus d'efficacité et intégration au sein d'Airbus.

La New Co sera dotée des fonctions lui permettant d'opérer dans son domaine avec une cohérence et une cohésion avec les fonctions centrales d'Airbus Operations.

La New Co n'est pas seulement là pour produire mais aussi pour développer et innover.

- La New Co va capitaliser sur les atouts des établissements de Nantes, Saint-Nazaire et Stelia. Pour vous, que vont apporter les établissements Airbus de Nantes et Saint-Nazaire ? Nantes est la seule usine à avoir un technocentre : comment la New Co va utiliser au mieux cette structure pour ses activités de R&T/R&D ?

Les technologies utilisées dans les usines de la New Co sont globalement les mêmes et feront l'objet d'échanges croisés.

Le technocentre nantais sera plus que jamais un point essentiel pour faire évoluer ces technologies. C'est un creuset favorable aux améliorations de court et moyen/long terme.

Un technocentre, plus modeste, existe à Méaulte mais les échanges sont aujourd'hui trop faibles entre ces deux entités. Demain, nous pourrions multiplier les forces...

Nantes, recense des produits uniques et des compétences associées et est un des sites indispensables à Airbus.

Il y a beaucoup de compétences technologiques à Nantes avec le technocentre, c'est pourquoi nous avons lancé, avec Brème, le ZEDC. Nous continuons à développer des solutions d'avenir comme les réservoirs hydrogène. A ce titre, Nantes fait partie du programme de développement des futurs avions.

- Depuis plusieurs années, nous constatons la rétrogradation de l'usine de Nantes dans l'organisation d'Airbus. À l'époque de M. Heinen et T. Williams, nous comptions dans les 11 usines. Nous sommes passés il y a peu sous OD et regroupés dans un ensemble de 6 usines. L'établissement de Nantes est dilué dans la boîte Industry avec de plus petites usines et il est déjà affiché que Saint Nazaire devient le vaisseau amiral de cette New Co. De plus, nous constatons que les modèles d'organisation pour les usines sont différents entre les aérostructures françaises et allemandes.
 - Fort de ce constat, quel est le message que vous voulez faire passer aux salariés de Nantes ?
 - Pouvez-vous nous garantir que Nantes bénéficiera des investissements nécessaires à sa performance et à la préparation du futur (nouvelles technologies) ?

11 usines qui rapportent à la même personne n'étaient pas la bonne structure.

Pas de dilution pour Nantes. OD a permis un échange entre les usines, a permis de créer un réseau, de travailler différemment.

Le bon choix est de regrouper des usines proches avec des problèmes communs.

Ce n'est pas une dilution mais un renforcement.

A noter que Stelia n'apparaît pas à ce jour dans l'organisation.

Un site rayonne par ses produits, sa qualité, son innovation et non par son positionnement dans l'organigramme.

- Compte tenu de la forte imbrication entre la New Co et les autres entités françaises d'Airbus Avions, nous vous demandons d'étendre le périmètre de l'UES à la New Co.

Techniquement, il n'est pas possible d'étendre l'UES au regard des conditions légales concernant l'unicité de direction et de clients.

La prochaine négociation pour l'unification des accords sociaux au sein du groupe Airbus en France permettra à tous les salariés de bénéficier d'accords communs. A noter qu'aujourd'hui entre Airbus et Stelia, les accords existants sont très majoritairement communs.

Considérations FO, CFE-CGC, CFTC

Nos organisations syndicales remarquent que les réponses apportées à leurs questions sont cohérentes avec les informations données aux instances de représentation du personnel la semaine dernière lors de l'annonce de la création de la New Co.

Les responsables d'Airbus et de Stelia promettent agilité et simplification. Ces nouvelles façons de travailler devront être au rendez-vous. Sans quoi, incompréhension et frustration prendront le relais !

La recherche de compétitivité annoncée ne devra pas se faire sur le dos des salariés et de leurs conditions de travail. Nos organisations syndicales sont curieuses et impatientes de découvrir comment cette optimisation des coûts sera réalisée ? En aucun cas, cette recherche de compétitivité ne pourra se traduire par une dégradation de la santé et de la sécurité au travail, ni par une augmentation des RPS.

Nos organisations syndicales FO, CFE-CGC, CFTC rappellent leur attachement aux accords sociaux d'Airbus en France. Ces accords devront, non seulement être les mêmes que ceux des autres entités d'Airbus avions, mais être appliqués exactement dans les mêmes conditions.

Nos organisations FO, CFE-CGC, CFTC demandent que lors des réunions des 19 & 20 mai prochains avec les représentants du personnel, de nouvelles informations plus précises soient communiquées sur la New Co et son fonctionnement.

Nantes, le 28/04/2021