

ÉCONOMIE • ENTREPRISES

Les sous-traitants d'Airbus face aux montées en cadence

Afin de répondre à la hausse du trafic aérien, l'avionneur européen met sous pression sa chaîne de fournisseurs, encore fragilisés par la pandémie. Pour tenir la hausse de la production sans baisser en la qualité, des retards de livraison sont déjà prévus.

Par Audrey Sommazi (Toulouse, correspondance)

Publié hier à 04h00 • Lecture 5 min.



Un Airbus A321 lors de l'inauguration de la ligne d'assemblage « Airbus A320 et A321 neo-family », sur le site de Blagnac (Haute-Garonne), le 10 juillet 2023. CHARLY TRIBALLEAU / AFP

Après une année record en termes de commandes d'avions, 2024 s'annonce comme celle des retards de livraison. L'avionneur européen Airbus a commencé à informer les compagnies aériennes qu'il repousserait de plusieurs mois certaines livraisons prévues pour la fin de l'année et une partie de 2025, dans un contexte de problèmes d'approvisionnement persistants. « *Nous sommes en dialogue permanent avec nos clients. Nous évoluons toujours dans un environnement complexe* », indiquait, vendredi 9 février, un porte-parole du groupe, cité par l'agence Reuters, lors de la conférence Airline Economics de Dublin.

Ces difficultés ajoutent à la tension qui est mise sur l'ensemble des sous-traitants pour répondre à l'effervescence du trafic aérien. La préoccupation est de produire davantage d'avions, de l'ordre de 10 %, tout en étant attentif à la qualité des pièces.

« *Il est hors de question de prendre le moindre risque pour des questions de sécurité et de sûreté. On ne peut pas se permettre d'être négligent* », affirme Didier Kayat. Pour garantir la fiabilité de la chaîne de production, le président du Groupement des équipements aéronautiques et de défense s'est employé à élaborer un référentiel unique et commun à toute

la filière, l'Aero Excellence. *« Cet outil, sur le point d'être lancé, permettra à chaque entreprise de s'autoévaluer selon trois critères (l'excellence opérationnelle, l'environnement et la cybersécurité) et d'être labélisée »*, précise M. Kayat, par ailleurs, directeur général de l'équipementier Daher.

A Pamiers (Ariège), dans l'entreprise Galy qu'il dirige, Vincent Goizet s'emploie à vérifier par ultrason les disques pour moteurs qu'il usine pour Safran. Ce client lui a confié la production annuelle de 3 000 pièces jusqu'en 2028. *« Avec le Covid-19, mon entreprise a failli mourir et Safran nous a sauvés avec un contrat de 2 millions d'euros de chiffre d'affaires sur cinq ans, reconnaît M. Goizet. Il veut que l'on soit transparent et rigoureux. Il ne faut rien lui cacher car il serait intransigeant. »* Aussi, tous les vendredis, le dirigeant s'astreint à adresser à Safran un compte rendu détaillant les livraisons des pièces, les heures d'usinage effectuées et les difficultés rencontrées. De son côté, le motoriste dépêche chaque trimestre à Pamiers un manager de la performance de la chaîne de production. Intermédiaire entre le client et le fournisseur, il se charge d'assurer la montée en cadence dans l'usine et d'évaluer les dysfonctionnements pour les corriger.

La hausse de travail imprévue (+ 45 % en 2023) pour les 45 salariés de Lhers, un fabricant de pièces mécaniques, situé aux portes de Toulouse, à Aucamville (Haute-Garonne), s'est traduite par le recrutement de deux techniciens contrôle, venus renforcer l'équipe de trois personnes chargées de vérifier la qualité des pièces fabriquées.

« Ils sont les gardiens du temple », admet Olivier Geysels, le dirigeant. *« Ils ne doivent rien laisser passer. Car il y va de notre pérennité de livrer des bonnes pièces »*, prévient le repreneur de cette société fondée en 1964, qui s'expose, en cas de défaillance de la production, à des pénalités financières, voire à une fin de non-recevoir de la part du client. *« Jusque-là, je n'ai rencontré que des problèmes de marquage des références sur les pièces et des rayures, ou des chocs, lors de leur transport. Soit nous avons pu les retoucher, soit non. Dans ce cas, on les rebute et on les refait »*, précise-t-il.

Carnet de commandes rempli

Avec un carnet de commandes rempli pour les douze prochaines années, Airbus veut aller plus vite, mais ne doit pas perdre en route l'un des 15 000 fournisseurs français sur lesquels il s'appuie. Car certains des maillons de la chaîne de sous-traitants ont été fragilisés par la pandémie. Et, au moment de la reprise du trafic aérien, ils se sont heurtés à plusieurs obstacles : difficulté d'approvisionnement de certaines matières premières, inflation des coûts de l'électricité et des salaires, échéance du prêt garanti par l'Etat à rembourser. D'autres ont été contraints de puiser dans leur trésorerie pour investir dans l'outil de production automatisé afin de suivre le rythme imposé par le donneur d'ordre.

Ces freins ont conduit Airbus à repousser d'un an la hausse de sa production : il prévoit de produire 75 A320 par mois en 2026 et non plus en 2025, contre 50 actuellement.

Mais, en 2024, des fournisseurs restent dans la tourmente et font l'objet d'une attention particulière de la part de quatre donneurs d'ordre. Tous les mois, Thales, Airbus, Dassault et Safran se réunissent pour évoquer les difficultés qu'ils rencontrent et les résolvent au cas par cas. Et pour les soutenir financièrement, le fonds d'investissement Tikehau Ace Aéro Partenaires 2 a été lancé. Prévu pour lever jusqu'à 800 millions d'euros, il succède à un premier fonds monté en urgence pour aider une quinzaine d'entreprises à passer le cap de la crise.



Chez Recaero, sous-traitant spécialisé dans la fabrication de pièces de rechange (aérostructure et moteur), à Verniolle (Ariège), le 28 juin 2023. REMY GABALDA / MAXPPP

La PME Recaero est toujours sur une ligne de crête. « *J'ai réalisé plus 30 % d'activité en 2023, mais ma rentabilité est inférieure à celle de 2019* », constate Nicolas Pobeau, le président de la société familiale spécialisée dans la fabrication de pièces de rechange (aérostructure et moteur). « *Je n'arrive pas à absorber tous les coûts, alors je les répercute auprès des clients qui l'entendent* », indique le patron depuis son bureau situé à Verniolle en Ariège. Et pour ne pas passer à côté de la reprise, il a également poussé les murs de son site indien. Le dirigeant a contracté un emprunt de 2,4 millions d'euros pour construire une nouvelle usine deux fois plus grande à Bangalore. Ce site intègre deux métiers (chaudronnerie et traitement de surface) supplémentaires pour produire en série et à faible coût.

Réduction des cycles de production

Chez Figeac Aero, dans le Lot, Jean-Claude Maillard se dit prêt à engager son entreprise, endettée à hauteur de 290 millions d'euros, sur le chemin de la croissance, à un rythme soutenu. Pour y parvenir, le patron de ce fabricant de pièces métalliques pour moteur et train d'atterrissage a déterminé une feuille de route à l'horizon 2028. L'un des leviers de croissance repose sur la réduction des cycles de production dans chacune de ses quatorze usines. « *Nous allons travailler sur la taille des îlots de production et organiser l'outil par famille de pièces* », précise M. Maillard.

A l'aube de ses 67 ans, le dirigeant ne veut pas lâcher les rênes de sa société. Pourtant il devait la céder en 2020 avant de se raviser en raison de l'impact de la pandémie sur son entreprise. Pour passer la tourmente, il avait vendu son usine d'Hermosillo, au Mexique, contracté un prêt garanti par l'Etat pour 145 millions d'euros, et procédé à une augmentation de capital de 58,5 millions d'euros auprès du fonds Tikehau. « *Je veux rester pour réaliser ce plan excitant* », assure-t-il.

Cependant, si les dirigeants interrogés par *Le Monde* se réjouissent de ce surcroît d'activité, Simon Gazano, tourneur fraiseur aux Ateliers de la Haute-Garonne, « commence à saturer ». « Sur un tour simple à deux axes, je produisais manuellement des prototypes, mais la société a acheté des machines automatisées pour produire de plus gros volumes », raconte le délégué syndical CGT et élu au comité social et économique. « Désormais, je frappe 500 pièces par jour et par machine et j'en gère deux, sauf que les conditions de travail se dégradent. » Cet ancien éleveur de brebis de 41 ans a été embauché il y a sept ans en CDI chez ce fabricant de vis et de rivets pour un salaire mensuel net de 1 600 euros, hors prime. « Je sais que je peux partir de l'entreprise pour trouver mieux ailleurs, mais j'ai à cœur de défendre les salariés. »

[/signataires/audrey-sommazi/]Audrey Sommazi(Toulouse, correspondance)