

Aéronautique. Encore en tension, la sous-traitance au défi de la hausse de la production

Publié le dimanche 4 février 2024 à 17h30min par Audrey Sommazi

Toujours pas remise de la pandémie qui la percuta de plein fouet, la chaîne de fournisseurs doit pourtant augmenter les cadences imposées par Airbus.



Une porte de secours de la carlingue d'un 737 Max arrachée en plein vol le 5 janvier, une roue détachée sur un 757 alors que l'avion s'alignait sur la piste de décollage le week-end du 20 janvier.... Si le constructeur américain Boeing accumule les déboires, Airbus donne le la, affichant sa bonne santé. Boostés par les perspectives de croissance du trafic aérien, les commandes des compagnies aériennes s'accumulent : en 2023, avec 2094 commandes engrangées, l'avionneur européen bat son précédent record qui datait de 2013 quand il en enregistrait 1503.

Conséquence : il doit donc produire davantage d'avions et vite, tout en ne perdant pas de vue les fournisseurs sur lesquels il s'appuie. Comme Boeing, Airbus externalise trois-quarts de la fabrication de ses avions. Or, des sous-traitants ont été fragilisés par la pandémie. Et, en 2024, les secousses de la tempête se font encore sentir. Aussi, ils font l'objet d'une attention particulière de la part de quatre donneurs d'ordres. Lors de réunions mensuelles, Thales, Airbus, Dassault et Safran évoquent les difficultés qu'ils rencontrent afin de les résoudre 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 entreprises à passer le cap de la crise.

Nouvelles machines et diversification

Pour ne pas passer à côté de la reprise, Nicolas Pobeau, le président de Recaero, PME familiale spécialisée dans la fabrication de pièces de rechange, a décidé de pousser 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 la chaudronnerie et le traitement de surface pour produire en série et à faible coût.

Olivier Geysels, le patron de Lhers, un fabricant de pièces mécaniques, situé aux portes de Toulouse, à Aucamville, a puisé dans sa trésorerie pour investir dans des équipements robotisés. En 2023, 800.000 euros ont été injectés dans quatre nouvelles machines, dont un centre d'usinage palettisé. En 2024, deux tours fraiseurs et une presse vont compléter le parc de machines. Coût de cette opération : 1 million d'euros. « L'entreprise est endettée à hauteur de 2 millions d'euros pour payer le crédit-bail, les échéances des prêts garantis par l'État (PGE) et les banques, explique le dirigeant de cette entreprise depuis 2015. Mais je vais devoir encore emprunter cette année. » Et puis, à l'étroit désormais dans l'usine, cette PME de 45 salariés a été contrainte d'acheter un bâtiment de 3000 m² pour 2,5 millions d'euros, toujours sur la zone de Lacourtenourt, à Aucamville, non loin de l'un des ses principaux clients, Liebherr-Aerospace. Le déménagement est prévu à l'été.

Le patron de Galy, entreprise appaméenne sauvée de la faillite par Safran qui lui a confié l'usinage de 3000 pièces de disques pour moteurs par an jusqu'en 2028, ne veut plus mettre tous ses œufs dans le même panier. « Avec la crise Covid, on a voulu sortir de la dépendance à l'aéronautique », explique Vincent Goizet, qui a repris en juin 2021 MKad 1 et cinq salariés. Cette entreprise est installée à Varilhes en Ariège et comptait alors 50 personnes. Désormais, Roga Mécanique, c'est son nom, est opérationnel depuis le mois de janvier. Son activité est d'usiner des pièces de grande dimension pour de nouveaux marchés tels que le nucléaire et les énergies renouvelables.

Audrey Sommazi

