



Le +syndical

## SM / SATAIR : BEAUCOUP D'INTERROGATIONS...

Lors du comité Européen du jeudi 22 Novembre la direction a présenté le futur projet relatif à l'activité rechange. **La CFE-CGC** a aussitôt exprimé ses interrogations et positions concernant la création d'une nouvelle société, détenue à 100% par Airbus, qui regrouperait les activités « pièces de rechange » d'AIRBUS (SM) et de sa filiale SATAIR. Il s'agirait de la filialisation de l'activité rechange.

Achetée par AIRBUS en Septembre 2011 et filialisée à 100% AIRBUS depuis, SATAIR est une société spécialisée dans la fourniture de pièces avions, plus particulièrement pour Boeing.

Avec ce rapprochement et la création d'une nouvelle filiale, la direction espère capter plus efficacement un marché des pièces de rechange en pleine croissance.

**La CFE-CGC** rappelle que lors du rachat de SATAIR, la direction avait affirmé que cette acquisition n'aurait aucune conséquence pour les salariés d'AIRBUS travaillant sur le même secteur d'activité.

« *SM restera dans Airbus Customer Services* » était-il écrit...

**La CFE-CGC** regrette que cette stratégie accompagnée d'un engagement social ne soit plus d'actualité et s'inquiète de savoir si, à l'avenir, le rachat d'entreprise passera, in fine, par la filialisation d'activités cœur de métier AIRBUS.

**La CFE-CGC** se demande pourquoi la fourniture de pièces de rechange AIRBUS serait plus efficace dans une structure filialisée qu'en restant au sein d'AIRBUS ! S'il s'agit de fourniture de pièces de nos concurrents, les 360 salariés de SATAIR répondent très bien à cet objectif.

SM et Satair ont de nombreux points de comparaison (large convergence dans la gestion des pièces détachées, bonne relations avec les fournisseurs et les clients, même présence internationale) et de complémentarité (Satair présent sur les marchés autres et Airbus mettant l'accent sur ses propres clients).

Le rapprochement envisagé n'apparaît même pas justifié par des économies significatives.

Si l'objectif recherché est de présenter un prestataire unique aux clients quelques soient les avions concernés, **la CFE-CGC** estime qu'il n'est pas indispensable de transférer des centaines de salariés car seulement une partie d'entre eux est au contact des compagnies aériennes.

La Direction prévoit un marché de plus de 2Md\$ pour les pièces de rechange, avec des marges probablement intéressantes. **La CFE-CGC** s'inquiète donc des conséquences d'une telle filialisation sur les résultats d'AIRBUS et les primes d'intéressement /participation des salariés.

Airbus est-elle condamnée à ne plus que définir et fabriquer des avions ?

Toute stratégie industrielle doit aussi tenir compte des conséquences sociales. Sur les 725 postes AIRBUS concernés, environ 70 sont localisés en France, à St Nazaire, St Eloi et Airbus Central Entity sur des activités concernant principalement la commande des pièces de rechange vers nos fournisseurs.

Si la direction devait poursuivre dans ses intentions, **la CFE-CGC** exige qu'aucun salarié ne soit obligé de subir une mobilité vers HAMBOURG, pas plus qu'un transfert dans cette nouvelle entité et que TOUS aient le choix d'un nouveau poste au sein d'AIRBUS.

**La CFE-CGC** lors des prochaines réunions des instances nationales continuera de demander à la direction des éclaircissements quant à sa stratégie et interviendra pour que les salariés ne subissent aucune conséquence sociale défavorable.

Le 4 décembre 2012