

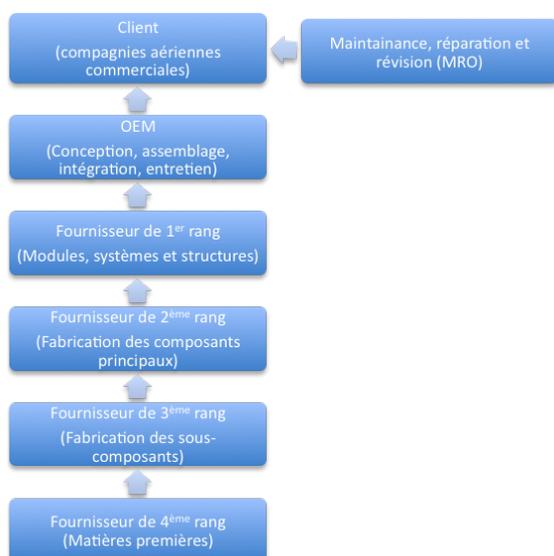
Les chaînes d'approvisionnement aéronautiques

L'industrie aérospatiale dépend de nombreuses chaînes d'approvisionnement différentes qui fournissent les matières premières et les composants pour la fabrication et l'entretien des avions et de leurs moteurs.

Les chaînes d'approvisionnement aéronautiques comprennent plusieurs niveaux ou « rangs ». Les fabricants d'équipements d'origine (OEM) qui produisent les avions et les moteurs pour les compagnies aériennes se procurent les structures et les systs auprès des fournisseurs de 1^{er} rang, qui se procurent les composants auprès des fournisseurs de 2^{ème} rang, qui se procurent les pièces auprès des fournisseurs de 3^{ème} rang, qui se procurent les matières premières auprès des fournisseurs de 4^{ème} rang.

En plus de la fabrication des moteurs et des appareils, les OEM fournissent des services de **maintenance, réparation et révision (MRO)** aux compagnies aériennes, qui choisissent de plus en plus d'externaliser ces fonctions. Par exemple, 80 % des moteurs Rolls Royce vendus à l'heure actuelle incluent l'après-vente et le suivi TotalCare®, une activité qui représente actuellement des recettes supérieures à celles de la vente de moteurs – 63 % du chiffre d'affaires total de la division moteurs. En conséquence, la prestation de services de maintenance, réparation et révision constitue une partie importante des chaînes d'approvisionnement aéronautiques.

Les travailleurs et travailleuses des transports jouent un rôle clé dans ces chaînes d'approvisionnement. Chacun de ces stades, ou maillons de la chaîne, est relié aux autres par l'intermédiaire des travailleurs des transports qui acheminent les matières premières, pièces, composants et modules par transport routier, ferroviaire, maritime et aérien entre les entreprises et les sites.



Les entreprises leaders dans les chaînes d'approvisionnement aéronautiques

Les chaînes d'approvisionnement aéronautiques sont des **chaînes d'approvisionnement menées par les producteurs**. Cela signifie que les entreprises leaders qui exercent le pouvoir sur les autres acteurs dans la chaîne d'approvisionnement sont les OEM. Ces fabricants ont un tel pouvoir parce qu'ils dominent le marché mondial des avions commerciaux et des moteurs et, de ce fait, les fournisseurs n'ont d'autre choix que de leur vendre leurs produits. Ceci permet aux OEM d'imposer à leurs fournisseurs des exigences qui influent sur les salaires et les conditions de travail de la main-d'œuvre dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, y compris les travailleurs et travailleuses des transports.

Les OEM les plus importants dans ces chaînes d'approvisionnement sont les suivants :

La fabrication des moteurs aéronautiques est dominée par les trois grands de ce secteur, à savoir Rolls Royce, GE Aviation et Pratt & Whitney :

- **GE Aviation**, filiale de General Electric, est le plus gros fabricant de moteurs aéronautiques du monde, avec un chiffre d'affaires de 18,9 milliards de dollars US en 2011.
- **Rolls Royce** emploie environ 40 400 personnes à travers le monde dans ses activités, avec des bureaux au Royaume-Uni, aux États-Unis, au Canada, en Allemagne, en Scandinavie, à Singapour, en Inde et au Brésil. Son chiffre d'affaires annuel s'élevait à 18,9 milliards de dollars US en 2011.
- **Pratt and Whitney**, filiale d'United Technologies Corporation, produit des moteurs qui propulsent plus de 25 % de la flotte aérienne mondiale de transport de passagers. Son chiffre d'affaires était de 14 milliards de dollars US en 2012.

Boeing et Airbus sont le duopole dominant dans la **construction d'avions commerciaux**.

- **Boeing** est la plus grande entreprise aérospatiale du monde. Sa division d'avions commerciaux a enregistré un chiffre d'affaires de 49,1 milliards de dollars US en 2012 et employait alors 85 000 personnes. Ses principaux avions commerciaux sont les familles 737, 747, 767 et 777 et le Business Jet Boeing. Cette entreprise a près de 12 000 avions de ligne en service dans le monde, qui représentent 75 % de la flotte mondiale. Les chaînes d'approvisionnement de Boeing sont immenses et la compagnie a des contrats avec 26 500 fournisseurs et partenaires à l'échelle mondiale.





- **Airbus** se targue de recevoir environ la moitié des commandes totales de gros avions de ligne. Airbus emploie 59 000 personnes et possède des filiales à 100 % aux États-Unis, en Chine, au Japon et au Moyen-Orient, ainsi qu'un réseau de 1 500 fournisseurs dans 30 pays.

Il convient de souligner que les **transporteurs de fret aérien** (tels que FedEx, UPS, DHL) ont des flottes composées d'avions anciens, qui sont souvent des avions de ligne transformés. En conséquence, les chaînes d'approvisionnement pour ces appareils ne sont pas nécessairement dominées par les OEM de la manière indiquée plus haut. Les entreprises qui transforment les avions de ligne pour les adapter au transport de fret sont donc plutôt les acteurs principaux dans ce domaine. Elles comprennent des OEM comme Boeing et Airbus, ainsi que des prestataires tiers de services de maintenance, réparation et révision et des fabricants de 1^{er} rang.

Les tendances actuelles dans les chaînes d'approvisionnement aéronautiques

Les OEM externalisent de plus en plus les **fonctions de conception et fabrication** à des fournisseurs en aval de la chaîne d'approvisionnement. Cela leur permet d'économiser du temps et de l'argent et de se concentrer sur leur activité principale, ainsi que de partager les risques à travers l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Par conséquent, les OEM se considèrent de plus en plus comme des intégrateurs plutôt que des fabricants.

Alors qu'elles étaient concentrées en Europe et en Amérique du Nord jusqu'ici, **les chaînes d'approvisionnement aéronautiques sont maintenant plus dispersées sur le plan géographique**, et les fonctions sont de plus en plus externalisées en Amérique du Sud, en Chine, en Malaisie, au Maroc, en Russie, aux EAU et à Singapour. Ceci s'inscrit dans la tendance générale de mondialisation des chaînes d'approvisionnement. Toutefois, la grande majorité de la production des fournisseurs de 1^{er} et 2^{ème} rangs est encore réalisée en Europe et en Amérique du Nord, où sont basées les entreprises leaders.

Les chaînes d'approvisionnement aéronautiques **deviennent également plus intégrées** pour les raisons suivantes :

- Fusion de fournisseurs de rangs différents, par ex. lorsque des entreprises de 4^{ème} rang rachètent des entreprises de 3^{ème} rang.
- Nombre croissant de coentreprises et de partenariats entre les OEM et d'autres fournisseurs pour produire des pièces afin de partager les risques, entraînant ainsi une réduction du nombre de fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement.

Qu'est-ce que cela signifie pour les travailleurs et travailleuses des transports et leurs syndicats ?

Les travailleurs sont au cœur des chaînes d'approvisionnement aéronautiques : les mineurs dans les mines de titane ; les ouvriers métallurgistes dans les fonderies ; les ingénieurs et techniciens de maintenance, réparation et révision ; les pilotes, les personnels au sol et navigants ; et les travailleurs des transports qui acheminent les matières premières, pièces, composants et modules par transport routier, ferroviaire, maritime et aérien entre les entreprises et les sites. **Une coopération stratégique entre ces différents types de travailleurs est nécessaire afin d'améliorer les conditions de travail dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement mondiales.**

À cette fin, l'ITF s'est jointe au syndicat mondial des secteurs manufacturiers IndustriALL pour mettre en œuvre **l'initiative « des composants aux transporteurs » (components to carriers)**. Cette initiative commune encouragera la coopération entre les syndicats qui représentent différents types de travailleurs employés dans les chaînes d'approvisionnement aéronautiques et ceux qui organisent les secteurs de l'aviation et de la maintenance, réparation et révision. Elle le fera en donnant l'opportunité de partager les meilleures pratiques, en encourageant les actions de solidarité, en élaborant des stratégies communes pour accroître le pouvoir des travailleurs, en cartographiant l'influence syndicale et en recueillant des informations sur les entreprises mondiales et les tendances dans les chaînes d'approvisionnement.

La première étape consiste à **développer un réseau actif et engagé de syndicats représentant différents types de travailleurs dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement aéronautiques**. Des études de l'ITF suggèrent que la syndicalisation est relativement importante chez les fournisseurs de 1^{er} et 2^{ème} rangs, probablement en raison de la dominance d'un petit nombre de grands fabricants spécialisés. Toutefois, l'externalisation et la délocalisation de la production dans le cas des fournisseurs de 3^{ème} et 4^{ème} rangs ont un impact négatif sur l'affiliation syndicale plus en amont de la chaîne. Par conséquent, outre le fait de créer un réseau de syndicats, il est urgent d'élaborer des initiatives de syndicalisation pour combler les lacunes qui existent dans l'organisation syndicale.

