



**AIRBUS DS**

S'ENGAGER POUR CHACUN  
AGIR POUR TOUS



**MON TRAVAIL  
AU QUOTIDIEN**

Toulouse et Élancourt le 30 septembre 2024

# SPACE SYSTEMS TURNAROUND ON ATTEND TOUJOURS DU CONCRET

« Je reviendrai vers vous à la fin du mois de septembre avec **les détails** de notre plan de redressement », voici ce que nous disait Alain Fauré, CEO de Space Systems, dans sa lettre du 26 juillet. Les salariés s'attendaient donc, non sans inquiétude, à des annonces fortes à l'occasion du Comité Européen (ECADS) et du CSE-Central du 17 septembre. **Il n'en a rien été.**

## RUMEURS, RUMEURS ...

Dans le contexte anxiogène de l'annonce de pertes abyssales de la branche spatiale (1 milliard d'Euros en 2024 après 600 millions en 2023, pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 2 milliards), et dans l'attente du « Plan de transformation agressif » annoncé par le CEO de Space Systems (même si le mot agressif a disparu du vocabulaire de la Direction), les rumeurs vont bon train, depuis la fusion avec TAS jusqu'au PSE supprimant le quart des emplois, en passant par l'arrêt du programme OneSat ou l'annulation de plusieurs contrats de satellites. **Soyons clair : la plupart de ces rumeurs sont infondées, et à ce jour aucune n'est confirmée.** Elles traduisent cependant une forte inquiétude des salariés

et l'attente de savoir « à quelle sauce nous allons être mangés ».

## 17 SEPTEMBRE : COMITÉ EUROPÉEN ET CSE-CENTRAL

Les réunions du Comité Européen et du CSE-Central qui se sont tenues mardi 17 septembre étaient donc attendues avec un mélange d'impatience et d'anxiété, pour connaître « les détails de notre plan de redressement ». Or aucun détail n'a été donné, ni sur la stratégie à venir (avenir de OneSat, avenir des constellations, alliances éventuelles etc), ni sur les mesures concrètes permettant de revenir à l'équilibre financier (réorganisation, restructuration, réductions d'effectifs, etc).



Ce qui a été présenté :

- Des détails, déjà connus en grande partie, sur les sources des pertes.
- Des détails sur le plan de sauvegarde de trésorerie de 150 M€ (réduction des voyages, des investissements, de la R&D, de la formation), mesures peut-être nécessaires à court terme mais qui ne peuvent être que temporaire sous peine de sacrifier l'avenir.
- Et la présentation d'un plan de travail en 12 « modules » couvrant tous les aspects de nos activités (financiers, programmatiques, techniques, stratégiques, Communication etc) pour définir et appliquer d'ici fin 2025 les améliorations nécessaires au redressement financier.

Il était sans doute illusoire d'imaginer que tout allait être ficelé en quelques semaines, et le fait de prendre le temps de la réflexion et de l'étude approfondie ne peut pas être critiqué, bien au contraire. Mais les salariés ont la désagréable impression d'être dans la situation de celui qui tombe du 30ème étage, et se dit en passant devant la fenêtre du 10ème, « jusqu'à maintenant tout va bien ».

## CE QUI EST INQUIÉTANT

Certains éléments de cette présentation nous laissent perplexes :

- L'impression de revoir pour la n-ième fois les mêmes refrains, avec les mêmes constats depuis des années, tout récemment lors de la présentation du plan ATOM, en 2020 avec le plan de restructuration qui s'est traduit par un PSE, et toutes les fois d'avant. Ainsi, en mai 2016 on nous avait présenté un « plan de transformation » destiné à améliorer la performance financière de l'entreprise, avec des planches qu'on croirait écrites cet été ...
- Une incompréhension de la particularité des projets spatiaux, par exemple lorsqu'il est question de « supprimer les travaux de reprise en AIT » : il est illusoire d'espérer que sur nos projets toujours innovants, produits souvent en un seul modèle, jamais à plus de 3 ou 4 satellites identiques, on puisse éviter de tels travaux de reprise, nous ne sommes pas une industrie de production de modèles récurrents, et notre besoin c'est de savoir gérer ces travaux de reprise, car ils sont inévitables.
- L'absence d'une analyse des raisons pour lesquelles notre entreprise ne semble plus capable de réussir ce qu'elle a su faire pendant plusieurs décennies : si nous n'avons jamais réalisé de grosses marges,

sur ce marché spatial à fort risque technique et très concurrentiel, nous n'avons jamais vécu une pareille catastrophe financière.

- Une dilution des responsabilités culpabilisant les salariés : ce sont des erreurs managériales qui nous ont amenés dans le mur, et non les salariés qui dans leur immense majorité ont fait correctement leur travail, en payant de leur personne, dans des conditions difficiles.
- Des erreurs de communication répétées : après le plan de transformation « agressif », voici « une faible culture de la performance et de piètre gestion des risques [ ] pas besoin de diagnostic supplémentaire ».

### Ces propos sont infondés et méprisants.

- **Infondés** parce que nous n'aurions pas les satellites les plus fiables du monde, et nous ne serions pas capables d'envoyer une sonde vers Jupiter, si nous ne savions pas gérer les risques. Et contrairement à ce que laisse entendre cette phrase, pendant des décennies la maîtrise des coûts a été une préoccupation partagée par toutes les équipes, contraintes de trouver des solutions compatibles avec des budgets somme toute modestes au regard de la complexité technique de nos projets.
- **Méprisants**, car avec cette conclusion ultra culpabilisante (« pas besoin de diagnostic supplémentaire »), le message reçu c'est : « ne cherchez-pas, c'est juste que vous êtes mauvais ».

**Ce n'est pas avec de tels propos que l'on va motiver les salariés d'Airbus DS pour résoudre les défis qui se présentent à nous.**

**CONTRAIREMENT À CE QUE DIT LA DIRECTION, IL EST URGENT DE FAIRE LE BON DIAGNOSTIC, ET LA QUESTION À SE POSER EST :**



**COMMENT EN SOMMES-NOUS ARRIVÉS LÀ ?**

**VOUS PARTAGEZ NOTRE VISION D'UNE SOCIÉTÉ PLUS JUSTE ?**

**SUIVEZ-NOUS !**

<https://sites.google.com/airbus.com/cfdt-ads>

LinkedIn : CFDT Airbus Defence & Space

**UNE QUESTION ? NOUS SOMMES LÀ POUR VOUS**

!

Mail : [CFDT\\_ADS@airbus.com](mailto:CFDT_ADS@airbus.com)

Appli CFDT Airbus DS :

