http://universitepopulairetoulouse.fr/spip.php?article974

L'usine du futur ?

- Thématiques - Démocratie -

Date de mise en ligne : mardi 1er août 2017

Copyright © Universite Populaire de Toulouse - Tous droits réservés

Florent Coste est délégué syndical et secrétaire adjoint du syndicat CGT de l'usine latécoère.Nous l'avions interrogé lors du dernier conflit 2016. Les médias ces dernières semaines ont beaucoup parlé de l'usine du futur de l'usine 4.0, Qu'est ce qui se cache derrière ces formules dans l'air du temps ? Nous avons interrogé celui qui n'est pas sur la photo, Florent Coste.

1-C'est donc l'usine du futur qui provoque ces grands sourires ? Qu'est-ce qu'une usine du futur ? Une usine sans ouvriers ?

De tous ces sourires, celui que je comprends le mieux c'est celui de Mme Assouad, la nouvelle directrice du groupe Latécoère.

D'une part parce qu'elle a d'ores et déjà empoché 775.000€ de rémunération en 2016 alors qu'elle n'a pris ses fonctions que début novembre ; 775.000€ pour 2 mois de travail, ça donne le sourire en effet.

D'autre part parce que ce « plan de restructuration » engagé il y un an dont elle a hérité et dont la pose de la 1ère pierre de l'usine de Montredon est une étape symbolique, se déroule certainement comme elle l'entend, c'est-à-dire sans opposition. Aucune force, ni celle des salariés ni celle des pouvoirs publics, ne vient la contrarier et ça aussi doit lui donner le sourire.

En revanche je comprends beaucoup moins les sourires de Mme Delga et Mr Moudenc. Comme je préfère être naïf que cynique, j'ai envie de croire que ces 2 personnalités politiques sont animées par le souci du bien commun et de l'intérêt général.

Mais dans ce cas, comment ne peuvent-elles voir que cette nouvelle usine pompeusement qualifiée d'« usine 4.0 » n'est pas une vitrine mais un paravent ?

Savent-elles que la direction de Latécoère ferme 2 usines à Tarbes et à Toulouse, détruisant ainsi quelques 150 emplois ; crée une nouvelle usine de 200 à 300 salariés en Bulgarie, le pays de l'UE où les salaires sont les plus bas selon Eurostat ; transfère l'essentiel des activités industrielles subsistant encore à Toulouse vers des pays pauvres où le groupe ne cesse de se développer depuis des années ?

A l'issue du PSE, les effectifs français du groupe pèseront pour environ 1/3 dans les effectifs totaux (1400 sur 4200). Il y a encore moins de 10 ans, en 2008, cette proportion était de 55% (2200 sur 4000). Et plus de 80% de ce que Latécoère va produire en aérostructures au cours des 10 prochaines années le sera à l'étranger.

Il est très clair que le développement de Latécoère ne se fait plus en France depuis un moment et ne se fera pas à Montredon demain mais à l'étranger. Dès lors, prétendre comme le font Mr Moudenc et Mme Delga, que cette nouvelle petite usine (une centaine d'emplois, aucun créé, tous transférés de Périole) témoigne de la volonté de Latécoère de se développer à Toulouse est soit une lourde erreur soit un grave mensonge.

Tu me demandes ce qu'est une usine du futur ; une usine sans salarié ? Ce sont surtout les patrons qui parlent d'usine du futur (même si la CGT en parle aussi), c'est donc à eux qu'il faudrait poser la question. Il est probable que Mme Assouad et ses congénères rêvent effectivement d'usines sans salarié ; je ne sais pas. N'est-ce pas une histoire ancienne, aussi ancienne que le conflit entre travail et capital, entre salaire et profit ? N'est-ce pas dans la logique intrinsèque au capitalisme que de chercher perpétuellement à remplacer les travailleurs par d'autres travailleurs moins bien payés ou par des machines ?

2-Dans l'article publié sur le site de La Tribune de Toulouse l'argument essentiel, mis en avant pour quitter la rue de Périole est le manque de place pour faire face aux demandes de pièces pour l'A320. Est-ce exact ? Le site historique de Latécoère est par ailleurs fort bien placé, n'y a-t-il pas un projet immobilier derrière l'usine du futur.

Copyright © Universite Populaire de Toulouse

J'ai souri en lisant cette histoire de manque de place. La journaliste cite Mme Assouad disant que l'usine de Périole « ne nous permettait pas de créer un flux de pièces pour l'A320 à une cadence suffisante ». BIP, BIP.
D'abord, invoquer un manque de place pour fermer une usine et pour en ouvrir une autre 4 à 5 fois plus petite est étrange.
Ensuite on ne produit plus rien de significatif pour l'A320 à Toulouse depuis un moment. On y assemblait les portes mais cette activité a été transférée en Tchéquie il y a plusieurs années.
Enfin il est possible qu'on produise encore quelques pièces élémentaires pour l'A320 à Toulouse mais, même s'il était vrai que nos moyens actuels de production ne nous permettaient pas de répondre aux hausses de cadence de l'A320, alors une difficulté si ordinaire ne saurait en aucune façon justifier une décision aussi lourde de conséquences que la fermeture de Périole. Ce serait comme écraser une mouche avec un char d'assaut.

Pour le reste, la cession au promoteur Icade du terrain de Périole, effectivement fort bien placé dans un quartier (celui de la gare) appelé prochainement à se transformer et à se valoriser, a été officialisée il y a quelques temps. Pas besoin d'être grand clerc pour comprendre que la fermeture de l'usine historique de Latécoère doit bien plus au chèque tiré de cette cession qu'à je ne sais quelle histoire de manque de place. La vente va se faire par lots et en plusieurs temps mais au final l'opération devrait rapporter plus de 20 millions €.
Icade est une filiale de la Caisse des dépôts et consignations et la Caisse des dépôts est une institution financière publique qu'on qualifie souvent de « bras financier de l'Etat ». Donc là encore la puissance publique intervient. Je dis là encore parce que depuis 3 ans, elle n'aura cessé de servir les intérêts de nos actionnaires.

1er épisode : le rôle du ministre Macron.
Courant 2014, Latécoère, lourdement endetté, négocie avec ses banques créancières. Ces négociations aboutiront au rachat de la dette par les fonds spéculatifs anglo-saxons Apollo et Monarch puis, dans la foulée, à la transformation de ladite dette en capital puis, dans la foulée, au 1er plan de licenciements qu'ait connu Latécoère. C'est ainsi, en rachetant la dette puis en la transformant en capital, qu'Apollo et Monarch sont devenus, fin 2015, actionnaires de référence, propriétaires et seuls maîtres à bord du groupe Latécoère. Or ces négociations de 2014 se sont déroulées sous l'égide du CIRI et le CIRI est un organisme interministériel rattaché à Bercy et Bercy, à cette époque, c'est Mr Macron. Mr Macron est donc comptable de ce que Latécoère, doyen centenaire et fleuron de l'industrie aéronautique française, soit tombé dans l'escarcelle de 2 fonds vautour anglo-américains.

2ème épisode : le rôle du ministère, du préfet, du conseil régional, du conseil départemental, du maire de Toulouse et des députés.
Durant le PSE mon syndicat a été le seul à batailler contre les projets de la direction. C'est dans cette optique que nous avons cherché à faire valoir nos analyses et nos craintes – concrètes, précises et argumentées – auprès des autorités politiques. Force est de constater que nous nous sommes heurtés à un mur.
A l'exception de Mr Mirassou, vice-président du conseil départemental, qui a pris lui-même l'initiative de nous contacter, de prendre notre avis et qui a témoigné en paroles et en actes d'un souci manifestement sincère pour le devenir de Latécoère et de ses salariés, les autres n'ont rien fait.
Nous avons rencontré les députés Bapt, Lemorton et Martinel ; ils nous ont écouté poliment, nous ont interrogé mollement mais c'est à peu près tout.
Nous avons rencontré le cabinet de Mme Delga qui dissimulait mal son désintérêt pour ce que nous lui racontions et c'est bien dommage car c'est le conseil régional qui a la compétence économique parmi les collectivités territoriales.
Nous avons rencontré le cabinet de Mr Meric qui a semblé ne pas se sentir concerné par la situation de Latécoère.
Nous avons rencontré un conseiller du secrétaire d'Etat à l'industrie Sirugue qui s'est comporté comme un parfait porte-parole de la direction et qui a consciencieusement piétiné toutes nos observations.
Nous avons rencontré le préfet qui n'a pas tenu les engagements qu'il avait pris devant nous.
Et enfin nous avons écrit à Mr Moudenc pour lui demander audience. Il nous a répondu sans donner suite à notre demande de RDV, pour nous signifier qu'il œuvrait à « préserver l'emploi sur son territoire », pour nous renvoyer vers le préfet et pour nous parler de la délibération en Conseil municipal relative à la cession à Latécoère du terrain de Montredon.
Nous avons appris depuis que cette cession s'était faite dans des conditions particulièrement avantageuses pour

Copyright © Universite Populaire de Toulouse

Latécoère puisque la Mairie lui a vendu ce terrain pour le prix défiant toute concurrence de 1 million € pour 3 ha (à comparer avec les 20 millions € pour 6 ha du terrain de Périole qui certes est un peu mieux situé mais quand même). D'ailleurs et alors que l'usine de Montredon n'est pas encore sortie de terre, la direction nous a récemment annoncé sa volonté de revendre au plus vite le terrain et le bâtiment à un investisseur ; la plus-value s'annonce juteuse.

Pour que le tableau soit à peu près complet, j'ajoute qu'entre 2013 et 2016, sur 4 exercices donc, le groupe Latécoère a empoché au moins 40 millions € d'aides publiques dont 26 millions de CICE+CIR. De quoi payer 2 fois l'usine de Montredon.

3-Une usine complètement automatisée et digitalisée qui va fonctionner 24hsur 24, précise Yannick ASSHOUAD* combien d'ouvriers actuellement rue de Périole vont retrouver un poste de travail à Montredon ?

A la fin de la négociation du PSE, il était prévu que le site de Montredon accueille 135 personnes transférées depuis Périole. Au final ça devrait être moins mais on ne sait pas précisément.

Cette usine accueillera 2 activités principales : une activité d'usinage pour laquelle de nouvelles machines-outils vont être achetées et l'activité de chaudronnerie dont la direction voulait initialement se séparer.

« Usine du futur », « usine 4.0 », « digitalisation », « automatisation », « smart factory », etc..., il est certain que la direction ne mégote pas sur la communication ; elle a d'ailleurs embauché il y a quelques mois un directeur de la communication. Mais enfin là où il y a de la communication, il y a en général assez peu d'information et souvent même beaucoup de désinformation. De quoi parle-t-on exactement ?

Il y aura essentiellement dans cette usine une batterie de machines-outils, pour la plupart neuves, modernes et automatiques effectivement, qui produiront en continu (pour peu que notre fournisseur de matière ne connaisse pas de défaillance) des pièces élémentaires. Une usine neuve, oui ; moderne, sûrement mais « 4.0 », c'est-à-dire innovante, certainement pas.

Dans le communiqué qu'elle a publié le 13 juillet à l'occasion de la pose de la 1ère pierre de cette usine, la direction parle d'« investissement stratégique pour Latécoère ». C'est très exactement là que se situent nos interrogations : au service de quelle stratégie ? Quel est le sens de cette usine ? En quoi serait-elle porteuse d'avenir pour Latécoère ?

Evidemment, toutes choses égales par ailleurs, il est préférable qu'elle voie le jour à Toulouse plutôt qu'ailleurs ; c'est d'ailleurs tout ce que le conseiller de Sirugue que j'évoquais plus haut a trouvé à nous répondre quand nous lui avons exposé nos réflexions sur cette usine.

Mais au-delà de cette évidence qui ne nous satisfait pas, nous considérons que cette nouvelle usine a pour principale fonction de masquer la réalité ; c'est pourquoi nous parlons à son sujet de paravent plutôt que de « vitrine ».

Pour nous le plan de réorganisation dans le cadre duquel s'inscrit la création de cette usine est très lisible : il s'agit d'abord d'un plan de délocalisation et plus globalement d'un plan d'amélioration de tous les ratios comptables et économiques qui servent de référence aux investisseurs pour établir la valeur d'une entreprise. A nos yeux l'objectif ultime est clairement celui-ci : mettre le groupe Latécoère en état d'être vendu et de l'être au meilleur prix.

On est donc bien loin de la jolie chanson sur le thème de l'ancrage toulousain de Latécoère que chantent en cœur Mmes Assouad et Delga et Mr Moudenc. L'usine de Montredon sert à ça : à chanter une chanson jolie mais fausse. Pour le dire plus directement, Montredon est sûrement une concession en vue de rendre acceptable un plan d'ensemble qui est le contraire de ce qu'on s'emploie à faire dire à cette usine.

J'en profite pour signaler qu'à ma connaissance aucun article dans la presse n'a signalé ou au moins questionné, même avec d'infinies précautions, cette contradiction pourtant flagrante entre ce qui a été communiqué autour de Montredon et ce qu'est réellement le « plan de transformation » dans son ensemble.

4- Dans un livre récent « Comment résister à la casse sociale chez Airbus et ses sous-traitants », vous avez mis en lumière des méthodes de management anti sociale en est-il de même à Latécoère ?

Oui et je les ai vues se déployer.

Copyright © Universite Populaire de Toulouse

Latécoère est une vieille maison (100 ans cette année) et il y avait ce qu'on appelle un « modèle social », c'est-à-dire un ensemble stable d'habitudes, d'usages, de pratiques tant dans l'organisation du travail que dans la gestion du personnel.

Latécoère n'était pas du tout un éden : la boutique était très verrouillée, il y avait un encadrement très fort et les « contestataires » n'étaient pas les bienvenus (spécialement ceux de la CGT). Mais en même temps on ne licenciait pas et on payait plutôt mieux qu'ailleurs. Il y avait une politique d'alignement salarial et social sur Airbus et c'était un élément central de ce modèle. En résumé, on filait droit chez Latécoère mais on bénéficiait d'une certaine garantie de l'emploi et d'une certaine garantie de carrière (sauf pour les « contestataires »).

Ce modèle a commencé à être attaqué il y a une petite dizaine d'années et c'est l'alignement salarial sur Airbus qui l'a été en 1er. Jusqu'à la fin des années 2000 on ne négociait pas d'accord sur les salaires (ce qu'on appelle les NAO), on prenait celui d'Airbus et il devenait celui de Latécoère ; ainsi on était augmenté tous les ans chez Latécoère comme chez Airbus. Bien sûr, depuis que cet alignement a été mis à la poubelle, on est augmenté moins que chez Airbus voire pas augmenté du tout, ce qui est arrivé 2 fois depuis 2010.

Il n'y a pas que les salaires, d'autres changements sont intervenus ; notamment le déploiement et la généralisation d'un management par objectifs de plus en plus envahissant et oppressant ou encore le durcissement de la politique disciplinaire, y compris des licenciements pour faute ce qui était très rare auparavant.

Ce qui a changé au fond, c'est que l'environnement de travail est passé brutalement, en peu de temps, de stable à instable, incertain, anxiogène. Quand je dis « est passé », ça ne s'est pas fait comme ça, tout seul, sous l'effet de la lune ou des circonstances mais à dessein et de manière méthodique. La destruction du modèle social ancien et son remplacement par un nouveau modèle qui place le salarié dans une situation permanente de danger et d'insécurité procède évidemment de la volonté de la direction ; elle a voulu et installé ce nouveau modèle.

http://universitepopulairetoulouse.fr/sites/universitepopulairetoulouse.fr/local/cache-vignettes/L400xH267/latecoere-1-6f978.jpg

Comme tu me fais le plaisir de citer ce livre, « Comment nous résistons à la casse sociale chez Airbus et ses sous-traitants » (aux éditions Le Vent se lève, http://www.editionsleventseleve.com/produit/comment-resister-a-la-casse-sociale-chez-airbus-et-ses-sous-traitants-de-coordination-cgt-aeronautique-midi-pyrenees), je voudrais en dire un mot.

Ce livre doit d'abord à l'éditrice Catherine Heurteux qui en a eu l'idée. Elle a vu dans l'existence et le travail de la Coordination CGT des sous-traitants d'Airbus quelque chose d'original et de singulier qui lui a donné envie de le faire.

Ce livre doit ensuite à nos camarades de la CGT Airbus. Ils mènent en effet depuis des années un travail remarquable à destination des sous-traitants. Ils défendent courageusement la notion de communauté de travail. A l'inverse d'autres organisations syndicales qui acceptent et même assument que le statut des salariés d'Airbus se paye de la précarité des sous-traitants, eux considèrent que tous les travailleurs qui concourent à faire les avions devraient être également traités, quel que soit leur employeur. Si je parle de courage c'est que cette position n'est pas nécessairement populaire auprès des salariés d'Airbus et pourtant ils continuent de la défendre. Et puis c'est grâce à la CGT Airbus que la Coordination est née.

Ce livre doit enfin aux 3 principaux animateurs de la Coordination : Robert Amade, Jean-Pierre Caparros et Benoît Arthuys

http://universitepopulairetoulouse.fr/sites/universitepopulairetoulouse.fr/local/cache-vignettes/L400xH226/20160915_124820-81dd0-3-140a0.jpg

Copyright © Universite Populaire de Toulouse

Cette Coordination est née fin 2013 à l'occasion d'une réunion – organisée par la CGT Airbus et telle qu'elle en organisait régulièrement – de représentants CGT de boîtes sous-traitantes d'Airbus. Lors de cette réunion le cabinet Secafi a présenté une étude nous annonçant une véritable saignée dans les effectifs de l'ingénierie aéronautique ; tout particulièrement à Toulouse et tout particulièrement dans les SSII (sociétés de services en informatique et ingénierie). La Coordination est née instantanément ce jour-là sous l'impulsion de Robert et Jean-Pierre. Il s'agissait de créer une structure informelle regroupant autant que possible les syndicats CGT toulousains de l'aéronautique en vue de lutter tout de suite contre cette sorte de plan social invisible qui nous était annoncé. Il s'agissait déjà de le rendre visible.

Ce livre, qui est un livre d'entretiens entre l'éditrice et 5 représentants de la Coordination, est à la fois le récit de la Coordination, de sa naissance, de ses initiatives mais aussi le témoignage de ces 5 syndicalistes qui appartiennent à 5 boîtes différentes du secteur et qui ont des parcours et des vécus différents.

Si ce livre a une vertu, c'est celle de donner à voir l'envers du décor, de raconter les mutations du secteur aéronautique vues de l'intérieur, vues de ceux qui les subissent. Il fallait bien que quelqu'un raconte autre chose que la success story idyllique qui fait l'ordinaire de ce que les médias racontent dès qu'ils parlent d'Airbus ou de l'aéronautique.

http://universitepopulairetoulouse.fr/sites/universitepopulairetoulouse.fr/local/cache-vignettes/L400xH226/20160921_114313-2-ffa2a-c70d4.jpg

5-Comment les salariés vivent ils cette profonde mutation de leur travail ?

Pour répondre à cette question je voudrais d'abord te raconter un évènement auquel j'ai moi-même assisté. Le 7 juin 2016, le PSE était annoncé aux salariés ; le matin en CE aux représentants du personnel et l'après-midi par les chefs de service à leurs équipes. J'étais donc présent avec mes collègues ce mardi après-midi devant le directeur du bureau d'études et lorsque celui-ci a annoncé le PSE un collègue s'est évanoui dans la salle. Je crois que cet évènement donne la mesure du choc reçu par les salariés.

Ensuite, durant la période de négociation du PSE, le CHSCT a désigné un expert pour examiner les conséquences des projets de la direction sur les conditions de travail des salariés et sur leur santé. Pour les besoins de ses travaux, l'expert a auditionné des dizaines de salariés de tous les secteurs et de tous les services. Le diagnostic qu'il a tiré de ces entretiens et qui figure dans le rapport qu'il a remis au CHSCT est glaçant. Il y est question « d'inquiétude forte », « de fort effet traumatique », « d'un état de fragilisation psychosociale important », « d'incertitude sur l'avenir », « de démotivation », « de conflictualité », « de sentiment d'abandon », « de repli sur soi », « de contexte professionnel qui se délite », etc… .

Si l'expert refaisait ce travail aujourd'hui, 1 an plus tard, je suis convaincu que le diagnostic serait le même.

Copyright © Universite Populaire de Toulouse