

Absentéisme....les causes (d'après Alma Consulting Group)

En France le taux d'absentéisme est de 4% , soit en moyenne 15 jrs par salarié
Selon les DRH , les facteurs sont :

Pénibilité 38%
Maladie 22%
Age 17%
Climat social 17%
Démotivation 14%

Les PDG d'Airbus, Air France et Safran en appellent à l'Etat **TAXE CARBONE FACE AUX MENACES DE RÉTORSION DE PÉKIN**

Airbus, Air France et Safran ne veulent pas faire les frais de la colère chinoise contre la nouvelle taxe carbone européenne. Face à la décision de Pékin de geler les commandes de 45 avions et aux menaces d'autres Etats, ces entreprises en appellent à l'Etat français. Leurs PDG ont adressé un courrier au Premier ministre, François Fillon, mettant en garde contre les conséquences du refus de négocier européen. Outre un manque à gagner potentiel de 12 milliards de dollars, cette mesure menacerait près de 2.000 emplois. Ces patrons préconisent l'ouverture de discussions avec les Etats concernés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Taxe CO2 : Airbus, Air France et Safran en appellent à l'Etat **11/03 /2012 - Renaud Honoré et Bruno Trevidic Les Echos**

L'avionneur a adressé un courrier à la France, l'Allemagne, le Royaume Uni et l'Espagne pour les mettre en garde contre les menaces chinoises de geler 12 milliards de dollars de commandes. Les Européens misent sur un accord global à l'OACI pour sortir de l'ornière.

Airbus, Air France et Safran ne veulent pas faire les frais de la colère chinoise contre la nouvelle taxe carbone européenne. Face à la décision de Pékin de geler les commandes de 35 A330 et 10 A380 et aux menaces de rétorsion d'autres Etats, contre la loi européenne obligeant toutes les compagnies aériennes desservant l'Europe à payer pour leurs émissions de CO2 , l'avionneur, la compagnie aérienne et le principal équipementier aéronautique en appellent maintenant directement à l'Etat français.

Dans un courrier adressé au premier ministre, François Fillon, avec copie au président de la Commission européenne, José Manuel Barroso, le PDG d'Airbus, Tom Enders, celui d'Air France, Alexandre de Juniac, et Jean-Paul Herteman, de Safran, mettent conjointement en garde contre les conséquences du refus de négocier européen.

Les 45 commandes déjà gelées par Pékin représenteraient ainsi un manque à gagner potentiel de 12 milliards de dollars. « Cette mesure menace plus d'un millier d'emplois au sein de l'entreprise et un millier d'emplois supplémentaires dans la chaîne d'approvisionnement », affirme le patron d'Airbus. « Nous nous attendons à voir s'allonger la liste des suspensions, annulations et mesures punitives », avertissent les trois PDG.

Tout en se déclarant favorables au système des quotas d'émission pour le transport aérien, ces derniers préconisent l'ouverture de négociations avec les Etats concernés au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). « Nous vous prions d'engager d'urgence un processus de consultation au niveau de la commission européenne et, plus important encore avec les Etats qui mettent en place des mesures de rétorsion », écrivent-ils. D'autres courriers ont été envoyés par Airbus et par différents acteurs du secteur, adressés aux gouvernements allemand, britannique et espagnol, les trois autres pays fondateurs de l'avionneur.

Eviter l'escalade

Judi dernier, le président exécutif d'EADS, Louis Gallois, était monté au créneau en demandant aux commissaires européens de faire « machine arrière ». Le marché chinois absorbe en effet 20 % de la

production d'Airbus. Six livraisons d'A330, d'une valeur unitaire de 232,1 millions de dollars, risquent d'être annulées en 2013, année où les compagnies aériennes devront commencer à s'acquitter de la taxe carbone, et 19 autres en 2014. Face à ces menaces, les Européens ont réaffirmé, vendredi, leur soutien à cette mesure.

« Il n'est pas envisageable que l'Union européenne renonce unilatéralement à une législation au premier coup de semonce, ce serait un précédent fâcheux », explique un diplomate. Les Vingt-Sept ont même fait jouer les muscles, disant ne pas exclure d'éventuelles « mesures de rétorsion ». « Si des pays décident des mesures discriminatoires contre des sociétés européennes, la Commission prendra immédiatement les mesures appropriées », a averti la commissaire européenne en charge du climat, Connie Hedegaard.

Pour autant, pas question de participer à une escalade. « Nous voulons trouver une solution acceptable par tous », explique une source européenne. La piste explorée consiste à trouver un cadre global à l'OACI pour que le secteur aérien participe à l'effort de réduction des émissions de CO2. En signe de bonne volonté, la Commission a détaché, selon nos informations, du personnel à Montréal, au siège de l'OACI, afin d'accélérer les travaux. « En cas d'accord global, l'Union européenne est prête à réviser sa directive », assure un diplomate. Une façon de calmer la colère chinoise.

787 : essais de certification terminés pour le GENx

La certification FAA du 787 avec des moteurs GE Aviation est désormais imminente.
Air & Cosmos - 08/03/2012

Boeing vient d'annoncer la fin des essais de certification du 787-9 équipé de moteurs GENx de GE Aviation. Une étape qui met également fin aux essais de certification de cette première version de l'avion, puisque ce dernier est certifié depuis août 2011 avec les moteurs Trent 1000 de Rolls-Royce.

L'obtention de la certification FAA est désormais imminente, tout comme la livraison d'un premier avion équipé de moteur GENx. C'est Japan Airlines (JAL) qui devrait le réceptionner et il s'agira vraisemblablement de l'exemplaire ZA177, le 23e exemplaire de Dreamliner construit.

Le GENx a reçu sa certification FAA en mars 2008. Il a volé pour la première sur le 787 en juin 2010. Il a reçu sa certification Etops (Extended Twin Engine Operations) le 1er décembre dernier. Une certification "Etops 330 min" qui permettra au 787 de faire des vols long-courriers jusqu'à 5 h 30 min d'un aéroport de déroutement (le Trent 1000 est également certifié « Etops 330 min »).

A l'instar du Trent 1000, le GENx-1B sera certifié une première fois sur le 787 dans un standard de performance où sa consommation en carburant est légèrement supérieure (de l'ordre de 1%) à la spécification du Boeing. Ainsi, c'est avec un moteur GENx-1B au standard PIP1 (Performance Improvement Package 1) que le 787 sera prochainement livré. Il est prévu qu'un second standard de performance baptisé PIP 2 soit certifié dans le courant de l'année en vue d'une entrée en service début 2013.

Sur le plan commercial, GE Aviation domine pour le moment Rolls-Royce sur la motorisation du Dreamliner. Le motoriste américain a obtenu la motorisation de 365 Boeing 787 contre 211 pour son homologue britannique. Il reste également 294 787 dont la motorisation n'a pas été choisie.

Safran: participe à un centre de formation au Brésil.

Le 15/03/2012 (CercleFinance.com) –

Safran, avec d'autres industriels français implantés au Brésil, participe à un projet de création d'un centre de formation franco-brésilien dédié aux métiers de la maintenance et de la fabrication aéronautiques.

Ainsi, le 8 mars dernier, une déclaration d'intention a été signée à Sao Paulo au Brésil entre les autorités françaises et brésiliennes, représentées par Yves Saint-Geours, Ambassadeur de France au Brésil et Paulo Skaf, Président de la fédération des entreprises de l'état de Sao Paulo.

'En forte expansion, l'industrie aéronautique brésilienne voit ses besoins en main d'oeuvre qualifiée fortement augmenter. Ce projet traduit la volonté commune des signataires de renforcer dans le secteur aéronautique la qualification professionnelle de jeunes et des salariés, ainsi que les relations de coopération franco-brésiliennes', souligne Safran.

La signature du contrat qui précisera les engagements des différents acteurs aura lieu au cours du premier semestre 2012.

Safran Corporate University coordonnera au sein de Safran les solutions de formation et leurs moyens associés qui permettront de valoriser ses métiers et sa présence au Brésil.

« L'Inde vise une signature du contrat Rafale dans six mois environ »

18/03/2012 - Alain Ruello - Les Echos

INTERVIEW Eric Trappier, directeur général international de Dassault/Dassault

Malgré les coups de boutoir de BAE qui essaie de remettre l'Eurofighter dans la course, Dassault pense pouvoir conclure la première vente du Rafale à l'international cette année. La décision de New Delhi a eu un effet d'entraînement sur les autres campagnes en cours, affirme le directeur de l'international de l'avionneur.

En Inde, le Rafale a remporté l'appel d'offres portant sur l'achat de 126 avions de combat. Qu'est-ce qui pourrait enrayer les négociations désormais exclusives ?

Je ne vois pas de raison qui nous empêcherait d'aller au bout ou amènerait les Indiens à s'arrêter alors qu'ils ont fait le plus dur. La procédure a débuté en 2007. Après plusieurs semaines d'évaluations dans des conditions extrêmes, des pentes de l'Himalaya aux sables du désert, l'armée de l'air a retenu deux appareils : le Rafale et l'Eurofighter. In fine, c'est l'offre la moins chère qui l'a emporté, tant du point de vue du coût unitaire de l'appareil que de son entretien dans la durée. Tout a été mené sur la base de critères fixés à l'avance et qui ont été scrupuleusement respectés, sans implication politique. Cet appel d'offres est exemplaire.

Quand pensez-vous pouvoir conclure ?

Les Indiens souhaitent aller vite, et envisagent une conclusion sous six mois environ. Nous devons finaliser les clauses techniques et industrielles, et bâtir un contrat dont les clauses sont équivalentes à celles de celui des Mirage 2000 (signé en 2000, NDLR).

BAE a laissé entendre que l'Eurofighter pourrait revenir dans la course...

Je ne crois pas, et je suis surpris que certains se disent eux mêmes surpris que le Rafale l'ait emporté. Dans toutes les compétitions où les deux avions ont été opposés, l'Eurofighter a été éliminé au premier tour, comme en Corée, au Pays Bas, ou au Brésil, ou il a été classé derrière le Rafale, comme en Inde. Ou encore en Suisse, comme le prouve le rapport d'évaluation des forces armées publié dans la presse. J'ajoute que les calculs de la cour des comptes britannique montrent que l'Eurofighter est bien plus cher. Sur le plan opérationnel enfin, le Rafale a démontré toute sa polyvalence durant l'opération Harmattan, contrairement à l'Eurofighter qui a été conçu comme un pur chasseur. L'appel d'offres indien a désigné de manière claire le meilleur avion.

A quel prix ? L'avez-vous proposé moins cher que celui vendu à la France ?

Le prix du Rafale proposé en Inde correspond au prix français, corrigé des dépenses liées au contrat puisqu'il ne s'agit pas tout à fait de la même configuration technique, et que la fabrication se fera en partie localement. La compétition a été tellement dure que chaque camp a été obligé de proposer le meilleur prix qui soit. Cela dit, nous n'avons pas fait de dumping pour l'emporter. A iso-conditions, nous avons proposé le prix du Rafale français.

Sur les 126 appareils envisagés, seuls 18 seront fabriqués en France. Doit-on s'attendre à des retombées industrielles limitées ?

Les retombées industrielles ne correspondront pas à la production de 126 Rafale en France, mais pas non plus à la construction de quelques exemplaires. Le transfert de technologie va se faire de manière progressive et il n'y aura pas un contrat de licence global, mais des contrats de licence pour chaque équipement. Autrement dit, chaque équipement vivra sa propre vie et sa fabrication en Inde obéira à

une montée en puissance propre. Le but est bien que l'Inde soit capable de fabriquer des Rafale, mais il y aura toujours une certaine activité en France. D'une manière globale, le contrat donnera du travail à des dizaines de milliers de personnes.

Un accord aux Emirats Arabes est-il encore possible avant la présidentielle ?

En ce qui nous concerne, la négociation touche à sa fin, mais si tout était terminé, cela se saurait.

En novembre, Abou Dhabi a qualifié votre offre de non compétitive et d'irréaliste. La fâcherie est-elle derrière vous ?

Y a-t-il eu fâcherie ? Une fâcherie c'est quand on ne se parle plus. Or, nous n'avons jamais arrêté de nous parler. Les mots utilisés -non compétitif et irréaliste -signifiaient que Dassault devait faire mieux. Dans une négociation, il y a toujours des hauts et des bas, mais un seul résultat à la fin. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas encore là. C'est pourquoi nous travaillons et nous restons prudents.

En cas d'alternance politique en mai, il y a-t-il un risque de repousser de plusieurs mois l'issue des négociations ?

Une alternance politique n'est pas de nature à accélérer ce genre de décision. Maintenant, les échéances politiques de la France sont bien connues. Le volet politique est important avec ce type de contrat.

Le Rafale est à nouveau donné gagnant au Brésil. Ou en est l'appel d'offres ?

Le choix de New Delhi a eu un effet d'entraînement sur nos autres campagnes. Nous ne le surestimons pas, mais nous ne le sous-estimons pas non plus car cela nous permet de faire passer un certain nombre de messages. A l'issue d'une procédure très professionnelle, l'Inde a écarté nos concurrents américain, russe, suédois et européen. Ce n'est pas indifférent pour les pays qui ont lancé un appel d'offres. Comme au Brésil, où le Rafale est opposé au F-18 de Boeing et au Gripen de Saab qui, tous deux, ont été éliminés au premier tour en Inde. Cela dit, aujourd'hui, l'appel d'offres au Brésil reste gelé. La balle est dans le camp du gouvernement brésilien.

Est-ce que l'annulation par le Pentagone du contrat d'avions légers Tucano d'Embraer joue beaucoup en votre faveur ? Voyez-vous une décision cette année ?

Nous observons cette affaire avec un oeil attentif. Elle montre que les Etats-Unis savent protéger leurs intérêts. Je ne vois pas en quoi cela nous desservirait. Il y a un an, il se disait que la décision serait prise début 2012. Maintenant on évoque le milieu de l'année. Nous observons. En attendant un signe du gouvernement, nous continuons à tisser nos partenariats locaux.

Déposerez-vous un recours en Suisse qui a préféré le Gripen ?

Le Parlement a lancé une enquête. Nous souhaitons être certain que la procédure, qui exigeait que les avions testés soient en production, a été respectée. Le Rafale et l'Eurofighter ont été évalués en vol. Mais quelle version du Gripen l'a été ? Est-ce un avion de papier ? Un prototype ? Si c'est le cas, alors ce serait contraire à ce que nous avions compris de la procédure. Nous nous soumettrons au résultat de l'enquête parlementaire. Si elle confirme que la procédure a été respectée, nous ne déposerons pas un recours juridique face à un Etat souverain.

Qu'il soit ou non piloté, le futur avion de combat européen sera-t-il avant tout franco-britannique ?

C'est ce que l'on peut déduire du traité de Lancaster House de novembre 2010 et de la déclaration bilatérale du 17 février dernier. Les deux pays ont affiché leur volonté de confier ce projet à leurs deux champions nationaux, BAE Systems et Dassault Aviation.

Il y aura-t-il de la place pour d'autres pays et notamment pour ceux qui sont impliqués dans le prototype Neuron de drone de combat ?

Nous n'en sommes qu'au début, mais nous sommes prêts à ouvrir le projet à d'autres pays. Encore faut-il que leurs gouvernements le veuillent et qu'ils soient prêts à cotiser. La question se pose car le projet Neuron (qui associe la France, la Suisse, l'Espagne, l'Italie, la Suède et la Grèce) se terminera mi-2013. Cela dit, le leadership restera à BAE et Dassault.

Dassault confiant dans la vente du Rafale malgré de nouvelles attaques en Inde

19/03 /2012 - Alain Ruello - Les Echos

Un député indien a dénoncé la « violation » et la « manipulation » de l'appel d'offres remporté par Dassault portant sur la vente de 126 avions de combat. Confiant, l'avionneur espère conclure d'ici à six mois environ.

Un mois et demi après avoir décroché la timbale en Inde, Dassault commence à essayer les premières attaques destinées à faire dérailler la négociation, désormais exclusive, pour la vente de 126 Rafale à New Delhi. Le consortium Eurofighter, qui a échoué en finale, n'a visiblement pas abandonné la partie. Le contrat, évalué à 10 milliards de dollars, devrait malgré tout être conclu dans six mois environ, assure Eric Trappier, directeur général international de Dassault (lire ci-dessous).

Après des insinuations sur la réalité du prix proposé par le groupe français, une nouvelle salve est partie fin février. Dans une lettre au ministre indien de la Défense, le député Mysoora Reddy a dénoncé la « violation » du processus d'évaluation, et la « manipulation » par laquelle les « officiers » qui en avaient la charge sont parvenus à une décision « incorrecte ». L'avion français n'ayant jamais été acheté à l'étranger, « pourquoi l'Inde le ferait-elle ? », se demande-t-il, avant de décocher sa dernière flèche : en Libye, le Rafale a échoué dans les missions d'attaque au sol, à tel point que l'Eurofighter a dû être appelé en renfort !

Capacité multirôle démontrée

Hormis le « Decan Chronicle », qui en a fait ses choux gras, aucun grand quotidien indien n'a jugé bon de suivre. Le dernier argument employé par Mysoora Reddy décrédibilise en effet sa démarche : contrairement à l'Eurofighter, le Rafale a bien démontré toutes ses capacités multirôles durant l'opération Harmattan. Il n'empêche. Le ministre indien de la Défense ayant promis de faire étudier par ses services les questions soulevées par le député, sur Tweeter l'information est montée d'un cran : puisqu'une « enquête est en cours », c'est qu'il y a doute sur le résultat de l'appel d'offres. CQFD. Les hommes de BAE Systems et d'EADS, deux des trois entreprises du consortium Eurofighter avec l'italien Finmeccanica, ne se sont pas privés de la reprendre, et depuis, elle se propage.

Pour tuer dans l'oeuf toute suspicion, Dassault a ressorti un article de 2009 du magazine spécialisé « Flightglobal » dans lequel le premier pilote anglais à avoir testé le Rafale, fait part de toute son admiration pour l'appareil... L'avionneur rappelle aussi qu'il a devancé son concurrent dans toutes les compétitions où ils se sont affrontés.

Au fur et à mesure que la négociation va avancer, il est probable que les chausse-trappes se multiplieront. D'aucuns verront derrière ces attaques la main de BAE Systems, pourtant le meilleur ami de Dassault ! Depuis la signature du traité de défense franco-anglais de novembre 2010 à Lancaster House, les deux industriels travaillent main dans la main sur le projet de drone de future génération. Mieux, lors du sommet Sarkozy-Cameron du mois dernier, le tandem s'est vu confier les premières études pour l'après-Rafale et Eurofighter.