



A400M

Programme d'accompagnement des PMI d'Aquitaine

SUIVI DES MARCHÉS

Deux faits retiennent particulièrement l'attention : l'attribution du système d'atterrissage à Messier-Dowty, premier contrat d'importance avec des retombées significatives pour la région (voir ci-contre) et les opportunités liées au début des consultations pour la ligne d'assemblage final à Séville (voir au verso).

Le chantier de l'A400M intègre un paramètre essentiel. Il s'agit d'une commande militaire gérée en grande partie selon les critères de l'aéronautique civile, donc soumise à une concurrence internationale. Les industriels aquitains l'ont bien compris en se mettant très tôt en ordre de bataille pour valoriser leurs compétences, s'investir en amont des appels d'offres et rechercher des collaborations permettant de travailler à l'international dans le cadre de partenariats équilibrés. L'action A400M les accompagne dans cette démarche. Recueillir des informations, établir des contacts avec les donneurs d'ordres, préparer des offres compétitives sont les axes d'une stratégie qui commence à porter ses fruits. Un état d'avancement sera réalisé en septembre lors de réunions techniques à Pau (29.09) et à Bordeaux (30.09).

Tableau de bord A400M

1, 23 M€. C'est le montant total des premiers marchés de sous-traitance signés dans le cadre de l'action A400M. Ils ont été gagnés auprès de Thales (895 k€) et d'EADS Sogerma Services (335 k€).

36 PMI régionales sont en avance de phase. Elles ont été consultées par les grands groupes, implantés en Aquitaine, partenaires de l'action, qui ont répondu aux appels d'offres d'Airbus.

54 PMI d'Aquitaine ont été mises en relation avec des donneurs d'ordres extérieurs à la région.

7 entreprises régionales ont participé du 12 au 15 mai à des rencontres aéronautiques à Séville où sera réalisé l'assemblage final de l'A400M.

Atterrisseurs aquitains pour l'A400M

Messier-Dowty, leader mondial du train d'atterrissage, vient de remporter le marché de l'A400M. Entretien avec Bernard Guyot, directeur de production et de l'unité de Bidos.

A400M Infos - Quel enjeu représente la réalisation du train d'atterrissage de l'A400M pour Messier-Dowty ?

Bernard Guyot - C'est un enjeu majeur, vous savez qu'Airbus est dans une démarche d'intégrateur et s'appuie sur des fournisseurs capables de livrer des ensembles de plus en plus intégrés. Jusqu'à présent, il n'avait jamais passé le pas de l'intégration complète du système d'atterrissage.

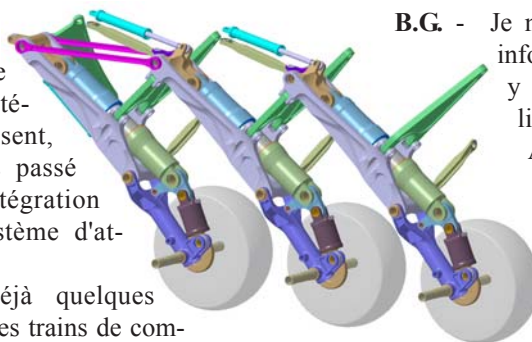
Nous avons déjà quelques expériences sur des trains de commutateurs ou des petits trains militaires en fournissant ce que l'on appelle le système d'atterrissage. Là, ce sera la première fois sur un grand programme que nous pourrions développer nos compétences et notre savoir-faire au sein du groupe Snecma pour fournir un système d'atterrissage. Messier-Dowty a reçu le contrat, et nous allons travailler en partenariat étroit avec notre société sœur Messier-Bugatti qui a une expertise dans le domaine des systèmes, en particulier des roues et des freins. Pour l'instant, les roues et les freins n'ont pas encore été sélectionnés sur l'A400M.

Aujourd'hui, on parle d'avantage de système que de train d'atterrissage...

B.G. - ...sur l'A400M, oui. Il s'agit des trains principaux, du train avant avec la commande électronique du système de direction et l'hydraulique de puissance. Il y a également tout ce qui pilote le séquençage avec l'ouverture des portes et le déclenchement du déploiement des atterrisseurs. En plus des systèmes classiques type Airbus, l'A400M qui est un avion de transport militaire a une particularité. Il y a des fonctionnalités supplémentaires sur

les atterrisseurs principaux pour assurer l'affaissement et le rehaussement de l'arrière de l'avion pour faciliter les opérations de chargement et déchargement.

... le tout conçu comme un système "plug and play" ?



B.G. - Je ne suis pas un grand informaticien, mais cela y ressemble. Nous livrons un système à Airbus qui l'installe et le branche. Et ça doit fonctionner.

Quelle est l'organisation industrielle mise en place ?

B.G. - Une organisation programme intégrée impliquant toutes les fonctions se met en place au niveau de Messier-Dowty avec des personnels de Messier-Bugatti. Au sein de Messier-Dowty, le site anglais de Gloucester va assurer la maîtrise d'œuvre industrielle du train avant et des fonctions associées. Sur le site de Bidos, nous allons assurer la maîtrise d'œuvre industrielle des trains principaux et des systèmes. Les études, elles, se partagent entre Gloucester et Velizy.

Avez-vous, à ce jour, une idée du volume d'activité sous-traitée ?

B.G. - Il y aura forcément une grande partie sous-traitée comme nous le faisons sur le plupart des atterrisseurs. Une grande partie des équipements est achetée soit en partenariat, soit en sous-traitance. Nous conservons en interne la partie intégration et la réalisation de composants majeurs.

Avez-vous l'obligation de travailler avec certains partenaires ?

B.G. - A ce jour, non. Il y a la nécessité de

Suite au verso

garder des équilibres, compte-tenu du fait qu'il s'agit d'un programme en coopération européenne. Les pays participants souhaitent tous retrouver une partie de l'activité générée. Donc, nous devons avoir une attention particulière sur tous ces pays-là, mais sans obligation impérative. C'est l'offre du marché qui fait la différence et la bataille du train d'atterrissage a été très dure avec les concurrents européens. Cette bataille commerciale permet à Airbus de tirer les prix vers le bas.

Quelles sont les conditions de participation des entreprises à ce programme ?

B.G. - Nous avons des conditions économiques extrêmement contraignantes sur ce programme-là, avec la nécessité de prendre à nos frais une grande partie de l'amortissement des frais fixes mais aussi de contribuer au plan de progrès Airbus, "Route 06", qui fait partie des contraintes de tous les programmes Airbus. Ce sont des conditions qui, de toutes façons, économiquement, sont difficiles. D'autant plus que nous sommes devant un marché qui est un peu incertain. On connaît les 180 premiers exemplaires qui sont achetés par les Etats européens. Au-delà, Airbus table sur des ventes export pour un marché global de 300-400 avions. Mais les ventes à l'export ne sont pas acquises aujourd'hui. Le carnet de commandes n'est donc pas très rempli.

Y'a-t-il les compétences nécessaires dans la région Aquitaine pour travailler sur ce programme avec Messier-Dowty ?

B.G. - Qu'il s'agisse des programmes Falcon, Rafale, Airbus, et j'en oublie, nous avons un réseau de fournisseurs qui connaît bien les pièces de structure ou hydraulique entrant dans la composition des atterrisseurs ou des fonctions associées. Ils ont de ce fait toutes les compétences techniques. On verra après s'ils ont les capacités financières afin de pouvoir rentrer sur ce marché. Les entreprises ont une carte à jouer qui n'est pas facile, compte tenu des contraintes économiques de ce programme. Mais, de toutes façons, ces contraintes s'adressent à n'importe quelle société et donc à leurs concurrents poten-

Contact action A400M :

05 56 57 44 36 (UIMM Aquitaine)

Sur internet :

www.aquitaine-industrie.com

www.aquitaine.cci.fr

(revue de presse spécialisée)

RETOUR DE SÉVILLE

Séville vise ouvertement la place de troisième site d'assemblage après Toulouse et Hambourg. C'est ce qui ressort de la mission organisée à la mi-mai par la CCI de Toulouse et à laquelle ont participé sept PMI d'Aquitaine...

Les informations publiées dans cette rubrique sont accessibles aux PMI d'Aquitaine ou communiquées sur demande :
contact@aquitaine-industrie.com

Le compte-rendu intégral (20 pages) de cette mission à Séville est disponible sur simple demande.

Coupon-réponse (à retourner par fax au 05 56 28 39 41)

Nom du responsable :

Entreprise :

Souhaite recevoir le compte-rendu de la mission Séville

tiels. Les sous-traitants qui travaillent avec nous ont déjà démontré leurs compétences, leurs savoir-faire, et leur expérience. C'est un atout qu'ils doivent valoriser.

Quel est le calendrier prévu pour la mise en œuvre de ce programme ?

B.G. - L'effet d'annonce en février a donné l'impression d'un aboutissement alors que nous étions au commencement de ce programme. Il a d'abord fallu mettre en place l'organisation du management de ce programme, puis poursuivre les études d'optimisation de l'intégration des atterrisseurs dans la structure avion. Nous en sommes aujourd'hui à la finalisation des spécifications techniques détaillées qu'Airbus va nous remettre pour la phase de dimensionnement. Parallèlement, nous préparons les consultations pour l'approvisionnement des pièces forgées qui sont toujours des pièces à très long cycle et qui permettront la réalisation des grandes pièces de structure. Viendra ensuite la finalisation des partenariats avec d'autres fournisseurs européens pour compléter l'équipe qui va mener ce programme. Les appels d'offres sur les sous-ensembles et les kits de pièces devraient partir après l'été pour arriver à une sélection à la fin de l'année ou au tout début de l'année prochaine.

Le système d'atterrissage est à ce jour le premier lot important à sortir. Comment comptez-vous informer les entreprises d'Aquitaine ?

B.G. - Nous envisageons d'organiser à l'été, si le calendrier le permet, une réunion qui permettrait d'expliquer dans le détail les éléments, le découpage, le calendrier et les contraintes économiques de ce programme.

Les informations publiées dans cette rubrique sont accessibles aux PMI d'Aquitaine ou communiquées sur demande :

contact@aquitaine-industrie.com