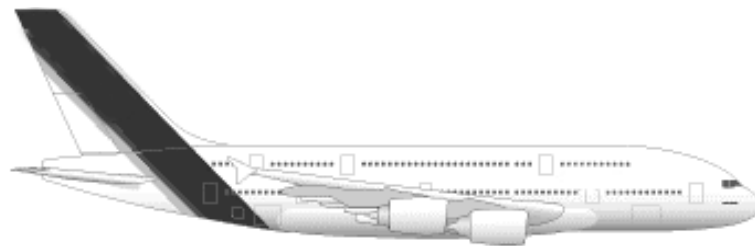




**Fédération Internationale des Organisations  
de travailleurs de la Métallurgie (FIOM)**

**Conférence mondiale sur l'industrie aérospatiale  
Toulouse, France, 16-19 juin 2002**



**L'industrie spatiale et aéronautique:**

**Moteur de croissance et technologie-clé  
au 21<sup>e</sup> siècle**



Cette publication existe en  
anglais, allemand, français et espagnol.

Elle peut être obtenue auprès de la:

FIOM  
Département de l'aérospatiale  
Route des Acacias 54bis  
1227 Genève  
Suisse

Tél.: 41/22 308 50 50

Fax: 41/22 308 50 55

E-mail: [rsteiert@imfmetal.org](mailto:rsteiert@imfmetal.org)

ou téléchargée à partir du site internet de la FIOM:

[www.imfmetal.org](http://www.imfmetal.org)

## Préambule

C'est il y a 8 ans, en octobre 1994, que la FIOM a organisé la dernière conférence pour l'industrie spatiale et aéronautique, à Hambourg-Bergedorf. Depuis cette date les choses ont beaucoup changé dans ce secteur.

Le nombre d'entreprises fabriquant des avions civils a diminué. McDonnell Douglas a été racheté par Boeing. Le nombre de fournisseurs de systèmes a radicalement diminué aux Etats-Unis depuis 1998. En même temps Airbus est devenu concurrent à part égale de Boeing, pour tous les types d'avion que les deux entreprises proposent dans leur programme.

En Europe le consortium de départ d'Airbus „groupe d'intérêt économique“, composé de l'Aérospatiale Matra S.A. des Français, de DaimlerChrysler Aerospace AG des Allemands, de CASA (Construcciones Aeronàuticas SA) des Espagnols et de BAE Systems (British Aerospace) des Britanniques, est devenu EADS – European Aeronautic Defence and Space Company, toutefois sans British Aerospace.

Pour les syndicats, il est temps de faire plus qu'un simple échange d'information des syndicats-membres de la FIOM, actifs dans l'industrie spatiale et aéronautique. Il faut, après détermination des sites, mettre au point des stratégies et des politiques communes pour ce secteur de l'industrie.

Tel est le but de la conférence organisée par la FIOM du 16 au 18 juin en France à Toulouse, l'un des sites d'Airbus. Je pars du principe que cet objectif est soutenu par les participants et leurs syndicats.

C'est donc en ce sens que je souhaite que nous ayons un débat vif, franc et critique, permettant de construire le travail à venir de la FIOM.



Marcello Malentacchi  
Secrétaire Général

## **Le moteur de croissance qu'est l'industrie aérospatiale et aéronautique a-t-il des ratés?**

Depuis le milieu des années 90 le paysage concurrentiel dans l'industrie spatiale et aéronautique a énormément changé, à la suite des restructurations qui ont eu lieu aux Etats-Unis en particulier mais également en Europe.

Grâce aux fusions, des entreprises américaines importantes sont devenues de gros groupes de l'Aéronautique et de l'Aérospatiale. Leurs capacités conjuguées ont une force économique qui s'est étendue à l'ensemble de l'industrie spatiale et aéronautique de l'Europe, dont les structures décentralisées sont extrêmement variées, politiquement et économiquement. La force motrice de ces restructurations, soutenues par le gouvernement américain, était, entre autre, les effets de synergie résultant du lien entre les capacités civiles et les capacités militaires.

La conséquence nécessaire à ce développement a été la recherche de solutions européennes intégrées, aussi bien dans l'aviation civile que dans l'industrie spatiale, militaire et dans l'aviation militaire. La création de l'EADS –European Aeronautic Defence and Space Company – est l'une de ces solutions, amenée par le groupe français Aérospatiale Matra et le groupe allemand DASA.

L'industrie spatiale et aéronautique européenne est composée aujourd'hui essentiellement d'un noyau continental avec l'EADS – toutefois sans participation italienne – et des systèmes britanniques BAE, dont est proche l'industrie suédoise. Les deux axes sont étroitement liés l'un à l'autre par des programmes de coopération, surtout autour de l'Airbus.

Pendant des années l'industrie spatiale et aéronautique a généré une croissance moyenne d'environ 5 % - avec des variations cycliques constatées dans ce domaine aussi.

Ce processus semble avoir été remis en cause par les événements du 11 septembre 2001. Ils ont transformé radicalement la situation de l'aviation civile. Pour la première fois des terroristes kamikazes ont fait d'avions de transport civil des armes. La conséquence en a été un énorme recul du nombre de passagers, pour la première fois depuis 1991, et surtout dans la circulation à partir ou vers les Etats-Unis. Les compagnies aériennes ont réduit leurs nombres de vols et garé les avions en surnombre dans le désert de l'Arizona. Les compagnies américaines ont licencié des dizaines de milliers de pilotes et de personnel navigant.

La confiance dans la sécurité de l'aviation civile paraît ébranlée. Il va falloir de gros efforts pour rétablir cette confiance. Mais il ne s'agit pas seulement d'améliorer la sécurité dans les avions mais aussi dans les aéroports pour pouvoir éviter à l'avenir pareils événements.

Dans l'entrefaite il semble que le nombre de passagers soit redevenu à peu près normal. Les projections à venir prévoient que, d'ici fin 2002, on aura retrouvé le niveau d'août 2001, à condition qu'il n'y ait pas d'ici là d'événements semblables.

Airbus et Boeing n'ont que peu modifié à la baisse leurs prévisions de développement à long terme. Celles-ci prévoient une multiplication par deux du

chiffre de flottes d'avions d'ici 2020 et un retour pour la branche à son taux de croissance habituel, soit environ 5 % par an. Les chiffres de prévision de la croissance restent ainsi fortement positifs.

Concrètement, en chiffres, cela signifie que d'ici 2020 environ 15.000 à 15.500 nouveaux appareils seront livrés, d'une valeur estimée à 1,3 trillions (1.300 milliards) de \$US. A ceci viennent s'ajouter les répercussions dans le domaine de l'infrastructure, de l'agrandissement des aéroports etc. ...

## **L'industrie spatiale et aérospatiale : toujours technologie-clé au 21<sup>e</sup> siècle**

Chaque année environ 1,7 milliard de passagers utilise un avion. Leur attente va vers des vols toujours moins chers, plus sûrs et plus performants.

La Commission européenne part du principe que le volume de la circulation aérienne va être multiplié par trois d'ici l'an 2020 et que l'on va devoir prévoir de nouveaux systèmes de direction aéronautique, de meilleures infrastructures ainsi qu'une nouvelle génération d'avions et de moteurs, pour pouvoir répondre aux exigences écologiques et à celles de la sécurité.

Peu de branches ont réussi à réduire autant les effets négatifs sur l'environnement. Ceci par une recherche systématique dans la dynamique aéronautique, dans les matériaux et leur structure, dans la technique des systèmes ainsi que par leur réalisation dans le développement des avions. Moteur et cellule ont été améliorés. La consommation de carburant et les émissions polluantes ont diminué par deux. Un avion consomme aujourd'hui en transport aérien de vacances moins de 4 litres de kérosène pour faire faire 100 kms à un passager. Il y a 30 ans il avait besoin de 10 litres. L'objectif doit toutefois demeurer de réduire encore cette consommation ainsi que les émissions polluantes.

Les prévisions – croissance annuelle du nombre de passagers d'environ 5 % et du fret aérien de 7 % - ne peuvent toutefois être réalisées que si l'on parvient à solutionner les problèmes existants actuellement dans l'infrastructure. Si le temps d'accès aux aéroports et le temps de contrôle de sécurité nécessaire se rallongent, si les retards d'avion deviennent davantage la règle que l'exception, il est certain que les passagers choisiront, pour les distances moyennes et courtes, d'autres moyens de transport. Ce qui pourrait être un problème, en particulier pour les compagnies aériennes régionales. D'autant que les retards ne font pas que causer des problèmes aux passagers. Les files d'attente au-dessus des aéroports augmentent la consommation de carburant, et donc les coûts et les émissions polluantes. Une enquête de l'Intergovernmental Panel on Climate Change montre qu'en mettant en place dès aujourd'hui des systèmes de pilotage et de contrôle avancés on peut épargner entre six et douze pour cent de la consommation de carburant.

Il y a également des transformations dans le secteur militaire. La guerre froide et le réarmement sont terminés. Aux Etats-Unis, dans le contexte du potentiel technologique de l'aéronautique et de l'aérospatiale, on parle d'une „révolution dans les affaires militaires“. Un domaine-clé à cet égard est la technique informatique avec

des capacités nouvelles pour l'explication, la communication et la navigation, pour la transmission de données de systèmes d'intervention avec un résultat précis. La limite entre technique militaire et technique civile tend de plus en plus à s'estomper.

## **Situation actuelle de l'industrie spatiale et aérospatiale**

### **Gros avions**

Ces dernières années n'ont pas été faciles pour l'industrie. Après un record pour l'année 1999, avec des ventes de 51 milliards de \$, les chiffres d'affaires pour les avions civils sont tombés en 2000 à 46 milliards de \$. Les prévisions pour 2001 étaient de 44 milliards de \$. Après les attaques du 11 septembre 2001 les prévisions pour 2003 ne sont plus que de 37 milliards de \$, ce qui représente une réduction de 27% par rapport à l'année record.

Airbus et Boeing, les seuls fabricants d'avions de plus de 100 places, ont déjà réduit leur production. Boeing, malgré un pourcentage de 45 % inférieur à celui d'Airbus, est davantage touché, car Boeing réalise 70 % de ses ventes avec les compagnies aériennes américaines.

Les bénéfices des compagnies aériennes, clients importants des deux entreprises, baissent rapidement. Pour l'an 2001 les 10 premières compagnies américaines, qui représentent 95 % du chiffre d'affaires de cette industrie, ont fait des pertes opératives d'un montant de 7,3 milliards de \$, malgré des subventions étatiques de 5 milliards. Bien qu'une grosse partie de ces pertes soit à attribuer aux conséquences du 11 septembre il faut constater que les compagnies aériennes américaines faisaient déjà des pertes aux premiers trimestres 2001. Ceci en raison du recul des voyages d'affaires à la suite de la récession économique américaine, du prix élevé du carburant et de la forte concurrence sur ce marché.

Les problèmes financiers des compagnies aériennes ont eu des conséquences sur les commandes des avions de plus de 100 places. Selon l'AIA les commandes des avions dans le monde entier ont baissé au troisième trimestre 2001 de 214 avions à 73 par rapport au même trimestre de l'année précédente, soit un recul de 66 %.

Les marges des bénéfices des deux entreprises ont baissé pendant la même période, car, en raison de la concurrence intensive, les clients potentiels ont été souvent sollicités avec d'énormes réductions de prix.

Pour les années à venir on attend une croissance modérée. Le taux de croissance va dépendre essentiellement de la situation économique générale, des bénéfices des compagnies aériennes et de l'augmentation du nombre de passagers.

### **Avions d'affaires et avions régionaux**

En l'an 2000, et en partie aussi en 2001, le marché des avions régionaux (25 à 90 sièges) se portait bien. C'est seulement à la fin de 2001 que cette industrie a ressenti les effets de l'affaiblissement de la situation économique. C'est ainsi que chez le plus gros fabricant de cette catégorie, Bombardier, les chiffres des ventes sont passés au

troisième trimestre de l'année d'exercice (novembre) de 85 à 69 avions, soit une diminution de 19 %. Chez Gulfstream les ventes du quatrième trimestre 2001 ont baissé de 21 %.

Les chiffres d'affaires dans ce secteur se montaient pour l'année 2001 à environ 14,6 milliards de \$. Pour l'ensemble il y a environ 15 entreprises sur ce marché, dont quatre dominantes. Le plus grand fabricant est l'entreprise canadienne Bombardier avec un chiffre d'affaires d'environ 6,5 milliards de \$. Ce qui représente à peu près 45 % du marché. Après on trouve Gulfstream de General Dynamics avec un chiffre d'affaires de 3,3 milliards de \$, suivi par Cessna (Textron) avec 3 milliards de \$ et la division des avions d'affaires de Raytheon avec 1,8 milliard de \$.

Le système, surtout prédominant aux Etats-Unis, de propriété partielle dans les avions d'affaires a sans doute réduit les effets de la crise. Malgré la conjoncture faible ce système semble de plus en plus apprécié.

### **L'industrie de la Défense**

Ce secteur a rapporté des bénéfices modérés en 2001. Les deux entreprises américaines qui sont uniquement actives dans le domaine militaire – Lockheed Martin et Northrop Grumman – ont annoncé des marges opératives de 6 % pour 2001.

A la fin de la Guerre Froide ce secteur a subi les conséquences de la diminution des budgets de défense. Avec le 11 septembre et la „guerre contre le terrorisme“ qui a pu suivre, les dépenses en équipement militaire devraient augmenter dans les années à venir. Aux Etats-Unis c'est déjà le cas avec le vote de moyens budgétaires supplémentaires. Mais en Europe également on peut partir du principe qu'il y aura davantage de moyens mis à disposition pour l'équipement des armées nationales, afin de les adapter aux exigences d'interventions internationales.

L'industrie mondiale de la Défense représente un chiffre d'affaires d'environ 153 milliards de \$. En raison de la concentration massive et de la consolidation dans les années 90 une poignée de sociétés aujourd'hui domine ce domaine. Les plus grosses entreprises sont Lockheed Martin (USA) avec un chiffre d'affaires de 24 milliards de \$ en 2001, Boeing (USA) avec 17,6 milliards de \$, BAE Systems (Grande-Bretagne) avec 14,7 milliards de \$, Raytheon (USA) avec 14,1 milliards de \$, Northrop Grumman (USA) avec 13 milliards de \$, General Dynamics (USA) avec 8,6 milliards de \$ et EADS (Europe) avec 7,3 milliards de \$.

### **Maintenance, réparation et révision**

L'ensemble de l'industrie de maintenance, de réparation et de révision des avions se compose essentiellement d'un service de réparation et d'achat de pièces de rechange pour les compagnies aériennes internationales. Cette industrie comprend les secteurs de maintenance de Singapur Airlines, Lufthansa, la division des moteurs de General Electrics, Pratt & Whitney (Filiale United Technologies), Honeywell, Rolls Royce, Goodrich et Boeing.

Les perspectives à long terme de ce secteur industriel de 39,5 milliards de \$ dépend pour l'essentiel de l'expansion mondiale de la flotte des avions civils. Le taux de

croissance est prévu pour les années à venir d'environ 2,3 %. Le nombre d'entreprises dans ce domaine devrait toutefois augmenter car les marges moyennes de bénéfiques, de l'ordre de 15 à 20 %, constituent un attrait intéressant. On s'attend à ce que Boeing et d'autres sociétés participent davantage à ce secteur.

## **Moteurs**

La branche des fabricants de moteurs, avec un volume de 23,9 milliards de \$, est composée de seulement quelques entreprises. La plus grosse est General Electric avec un chiffre d'affaires de 11,4 milliards de \$, suivie par Pratt & Whitney avec 7,7 milliards de \$ en 2001 et Rolls Royce avec des ventes de 4,8 milliards de \$.

Les prévisions sont, pour les années entre 2001 et 2010, d'une production de 7.700 moteurs, représentant une valeur de 67,7 milliards de \$.

## **Espace**

Dans l'industrie spatiale les deux segments les plus importants sont la fabrication de satellites et la production et mise à disposition de fusées porteuses pour le transport dans l'espace.

Sur la base du chiffre d'affaires des 5 plus gros fabricants on arrive, pour 2000, à des ordres de grandeur de 12,2 milliards de \$. Les cinq plus gros fabricants comprennent la division des satellites de Boeing avec des résultats commerciaux de 3 milliards de \$, Lockheed Martin avec 2,8 milliards de \$, Alcatel Space Netherlands (2,7 Milliards de \$), Astrium (part de EADS) avec 2,5 milliards de \$ et Loral Space & Communications avec 1 milliard de \$.

L'industrie spatiale a connu pour les dix dernières années un taux de croissance de 20 %. Une partie de cette croissance repose sur les prévisions sur-optimistes de la demande en satellites de télécommunication. Deux des 3 sociétés Start-up dans ce secteur – Iridium World Communications et ICO Communications – ont fait faillite, la troisième, Globalstar, est au bord de celle-ci, car les clients n'ont pas suivi le principe. Cet échec a des conséquences sur les investisseurs qui hésitent à soutenir les technologies basées sur les satellites. C'est pour cette raison que les taux de croissance dans ce secteur diminueront fortement au cours des années à venir.

## **Les rapports de travail, les temps de travail et la politique du personnel dans les entreprises de l'industrie spatiale et aéronautique connaissent d'importantes différences.**

Les questionnaires remplis par les organisations membres montrent, comme d'ailleurs dans d'autres branches de l'industrie, des différences dans la représentation des intérêts des salariés et dans la politique du personnel de ces entreprises. Ceci apparaît surtout dans la comparaison entre entreprises américaines et entreprises européennes.

En Europe – à l'exception peut-être de la Grande-Bretagne – s'est formée une structure à deux voies de la représentation des intérêts des salariés, toutefois étroitement imbriquée. Cette représentation des intérêts des salariés passe d'une

part par les organisations syndicales nationales, d'autre part par les instances installées dans les entreprises comme les Betriebsräte (Allemagne), les comités d'établissement (France) et le comité de empresa (Espagne). En Grande-Bretagne ce sont les organisations syndicales Shop Stewards qui se préoccupent de la défense des intérêts des salariés. Toutefois, à la différence du continent européen, leur position n'est pas assurée par des réglementations légales.

La position et les droits de ces organes, souvent complétés par des structures d'entreprise ou de gros groupe comme c'est le cas en Allemagne avec le Gesamt et le Konzernbetriebsrat, en France avec le Comité du groupe, sont encore aménagés et conditionnés à un niveau national, de façon très différente. Dans l'entrefaite ils sont complétés par des organes transnationaux, européens (Comité d'entreprise européen – cf. le prochain chapitre) et constituent ainsi une base pour un équilibre des différents intérêts nationaux et pour développer une politique commune des représentations des salariés. La politique du „jeu l'un contre l'autre“ des syndicats et des représentations des salariés à l'intérieur des entreprises ou des sites se trouve ainsi stoppée.

Aux Etats-Unis la représentation des salariés – seulement là où s'en organise une syndicale – est réglée par chacune des organisations syndicales nationales et leurs divisions locales. L'industrie spatiale et aéronautique est – avec l'industrie automobile – l'une des branches industrielles qui connaissent un taux de syndicalisation plus élevé que la moyenne. Surtout pour les grosses entreprises de l'industrie aéronautique comme Boeing ou Lockheed Martin.

Sur la question du temps de travail – point essentiel de la politique des conventions collectives de beaucoup de syndicats européens – on voit également apparaître des différences importantes entre les entreprises américaines et les entreprises européennes. Dans les entreprises américaines on trouve les temps de travail les plus longs (surtout calculés sur une base annuelle) et les congés les plus courts – comparés à ceux des pays de l'Europe continentale. A partir des résultats de l'enquête on peut dire que, par contre, il y a relativement peu de différence avec les entreprises japonaises, dont on sait qu'elles ont les temps de travail les plus longs.

On trouve des différences importantes dans les entreprises au niveau des instruments de politique du personnel lorsqu'il s'agit de compenser les baisses de commandes.

„Hire and fire“ paraît être encore la „réponse“ prédominante des entreprises américaines. Il y a encore peu Boeing a annoncé la suppression de 30.000 emplois sur les sites américains. Dans les entreprises européennes on s'efforce à l'inverse, dans ces cas-là, de limiter au maximum le nombre de suppressions d'emploi et de garder, quoi qu'il en soit, les salariés qualifiés. Le travail à temps réduit est alors l'instrument de politique du personnel le plus important. D'autres moyens, tel que les comptes de temps de travail, utilisés avec succès, notamment dans l'industrie automobile, pour servir de „tampon“, pourraient être mis en place à l'avenir dans ce secteur.

Actuellement, ce qui n'est pas éclairci, c'est la question de savoir dans quelle mesure les différentes stratégies des politiques syndicales en matière de convention collective jouent un rôle dans cette évolution divergente. C'est l'une des questions

qui devront être débattues pendant, et surtout après, la conférence de l'industrie spatiale et aéronautique de Toulouse. Des stratégies communes aux syndicats nationaux représentés dans cette branche, avec une collaboration beaucoup plus étroite, paraissent indispensables à l'avenir.

## **EADS: le comité d'entreprise européen définit certaines mesures**

Parallèlement à la constitution de l'entreprise EADS et à la constitution de celle d'Airbus on a fait avancer le processus de formation du comité d'entreprise européen, afin de mettre en place des structures de représentation sociale, dont les perspectives dépassent les frontières. Ce processus a été fortement soutenu et préparé par la Fédération Européenne des Syndicats de la Métallurgie.

La constitution du Comité d'entreprise européen s'est faite rapidement. Ceci en raison d'un double intérêt:

- le personnel et leurs représentants voyaient un intérêt à, dès le point de départ de la création de l'entreprise transnationale, pouvoir bénéficier de droits d'information et de consultation au niveau central du groupe européen.
- les actionnaires d'EADS et le management voulaient, de leur côté, faciliter le difficile processus d'intégration en évitant des conflits dans le domaine de la défense des intérêts sociaux. Ils souhaitent prendre en considération et intégrer les intérêts légitimes du personnel et de leurs représentants à l'intérieur du groupe européen.

Sur la base de la directive européenne des comités d'entreprises européens de septembre 1994 a été conclu le 23 octobre 2000, après trois négociations, un accord aux tenants essentiels suivants (le texte d'ensemble est donné dans les annexes 1 et 2):

- Le Comité d'Entreprise Européen de l'EADS a droit à quatre séances annuelles sont deux au moins avec la présence du président de l'entreprise,
- le Comité d'Entreprise Européen constitue en son sein une commission économique avec droit de consultation et de discussion avec les représentants de Comité Exécutif de la présidence d'EADS,
- un représentant de la Fédération Européenne des Syndicats de la Métallurgie est membre du Comité d'Entreprise Européen – sans droit de vote,
- le Comité d'Entreprise Européen de l'EADS a le droit de faire appel à deux experts,
- le Comité d'Entreprise Européen de l'EADS a le droit de constituer des sous-comités d'entreprise européens pour les secteurs centraux de l'entreprise, par ex. pour Airbus, Astrium et Eurocopter,

- le Comité d'Entreprise Européen de l'EADS a le droit de faire intervenir des comités d'entreprise nationaux pour chaque pays membre dans lequel au moins deux sociétés du groupe EADS ont des activités,
- le Comité d'Entreprise Européen de l'EADS a le droit, dans des situations particulières, d'intervenir directement auprès des actionnaires dans le comité de Direction au sein de la Holding.

Ces règlements particuliers vont bien au-delà de ce que les directives européennes ont prévu comme „norme minimum“. Elles dépassent de beaucoup aussi les règlements de la plupart des autres entreprises qui ont, depuis, mis en place un comité d'entreprise européen.

L'accord pour l'EADS est significatif dans la mise en place d'une commission économique avec droits d'accès garantis aux informations économiques stratégiques. En même temps le Comité d'Entreprise Européen a droit de consultation des actionnaires. Ceci est, du point de vue de la stratégie d'entreprise, d'une importance particulière. L'intégration de la Fédération Européenne des Syndicats de la Métallurgie, avec un siège propre, renforce les perspectives d'intégration européenne du Comité d'Entreprise Européen et lui confère un rôle propre d'aménagement. Le plan de travail du Comité d'Entreprise Européen qui prévoit quatre séances plénières et d'autres pour la commission économique, met en évidence une structure d'intervention qui permet un travail efficace et continue.

Le Comité d'Entreprise Européen de l'EADS pourrait aussi oeuvrer pour une politique des syndicats européens, s'il réussit à solutionner des conflits entre sites et secteurs de l'entreprise, entre des données nationales et des exigences européennes, entre le maintien d'une situation et des restructurations nécessaires à l'entreprise. De même que s'il réussit à développer une position et une stratégie européennes communes, en accord avec les syndicats européens de la métallurgie.

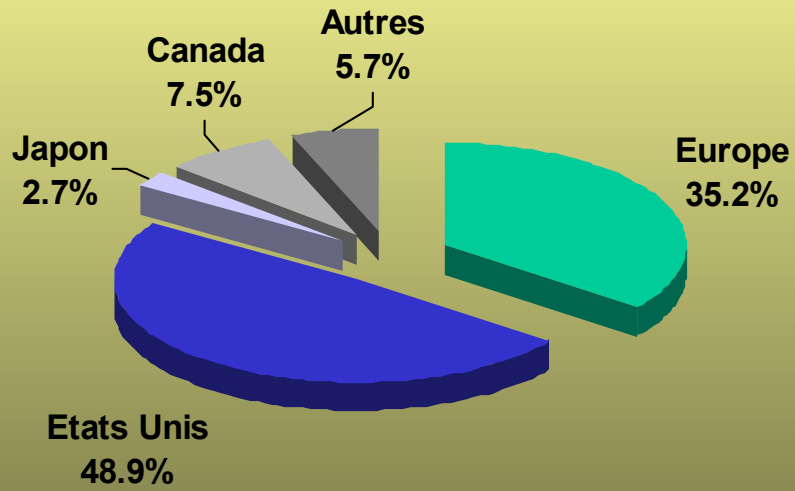


# **L'Industrie Aérospatiale**

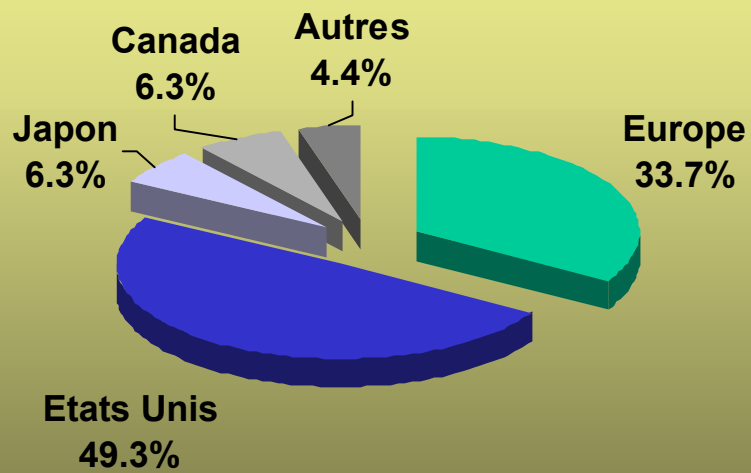
## **Tableaux et Graphiques**



## Aérospatiale 2000: Emploi mondial



## Aérospatiale 2000: Répartition du chiffre d'affaires



## Aérospatiale: Chiffre d'affaires vs Emploi

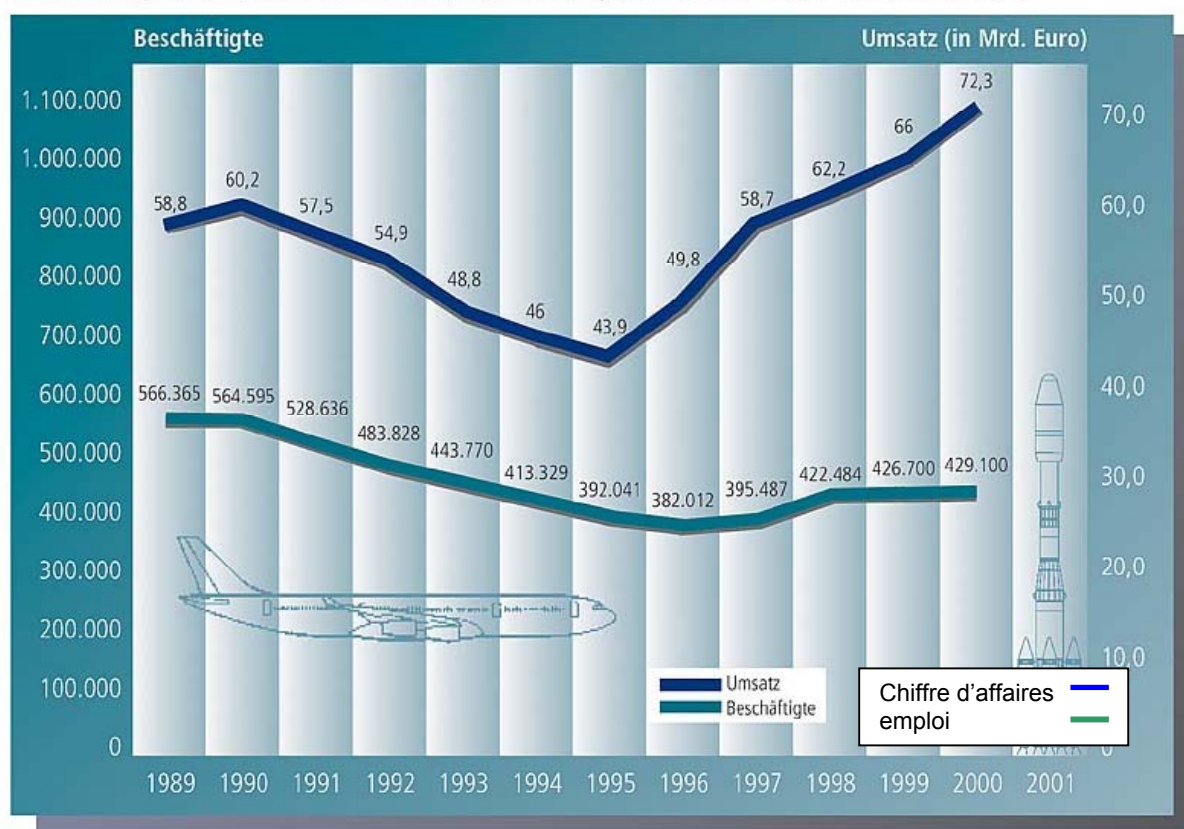
	Chiffre d'affaires * (en milliards d'Euros)	Emploi** '000
Etats-Unis	105,6	595,9
UE	72,3	429,1
Japon	13,4	33,0
Canada	13,6	91,5
Autres ***	9,4	70,0
<b>Total</b>	<b>214,2</b>	<b>1219,5</b>

Source: AECMA, AIA, AIAC, SJAC, Company Reports

- (\*) sur la base du chiffre d'affaires consolidé
- (\*\*) à la fin de l'année
- (\*) non compris le chiffre d'affaires et l'emploi qui ne sont pas liés directement à l'industrie aérospatiale
- (\*\*) y compris uniquement le personnel de l'entreprise directement lié à la production (non comparable à d'autres pays)
- (\*\*\*) non compris la RP de Chine et les pays de la CEI

## Evolution du chiffre d'affaires et de l'emploi dans l'industrie aérospatiale européenne

Entwicklung von Umsatz und Beschäftigung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie



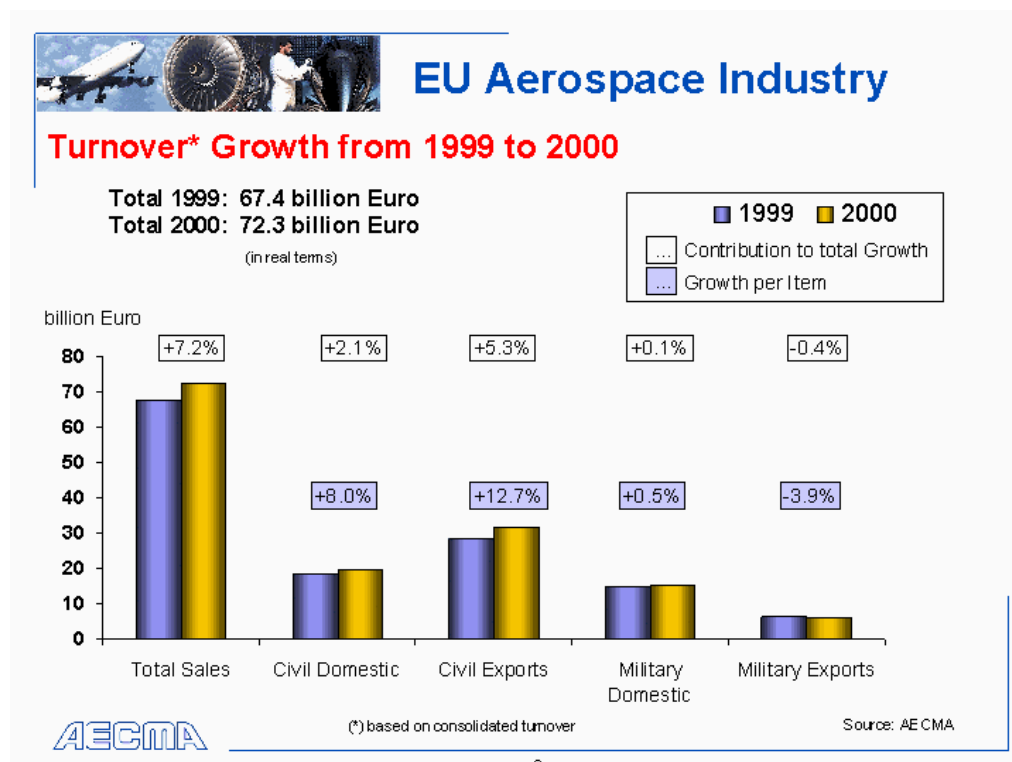
Quelle: AECMA (European Association of Aerospace Industries)

Source: Association Aéronautique et Astronautique (AAAF)

## L'industrie aérospatiale dans l'UE en 2000

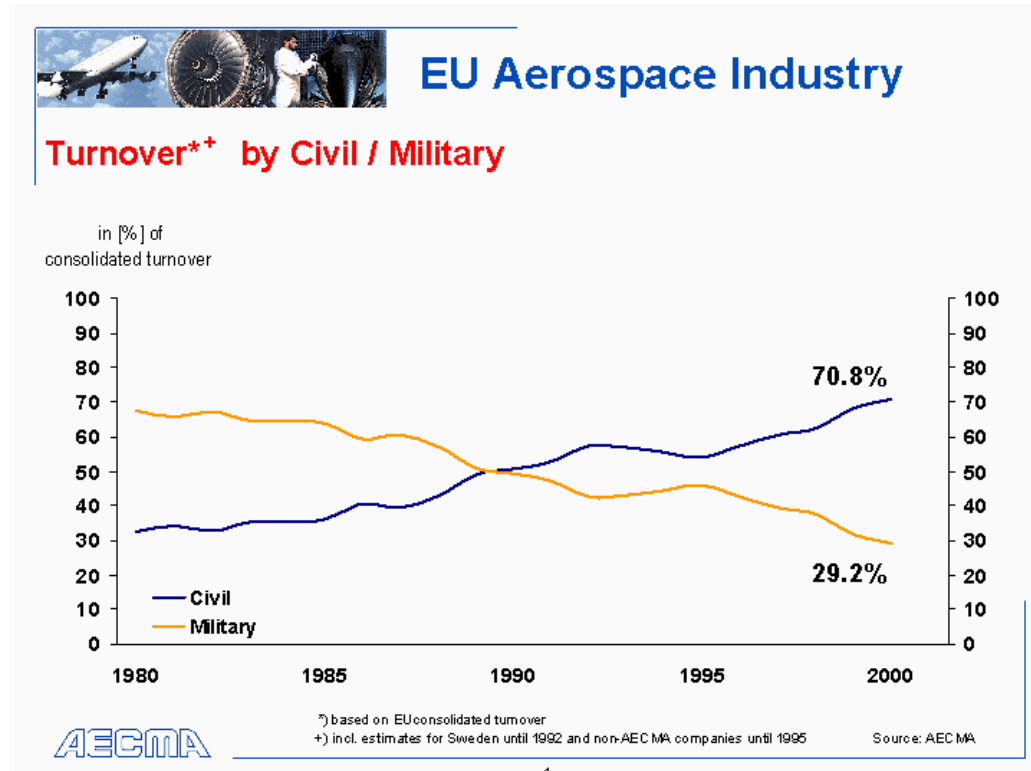
		Croissance depuis 1999*	Croissance depuis 1995
Chiffre d'affaires	72 milliards €	7.2%	53%
Emploi	429,100	0.6%	11%
Rentabilité	5%	-1.9%**	
Commandes	150% du chiffre d'affaires	+33.0%**	
Contrat de commandes	290 milliards €	18.0%	

## L'industrie aérospatiale dans l'UE/ Croissance des ventes de 1999 à 2000 en Mia €

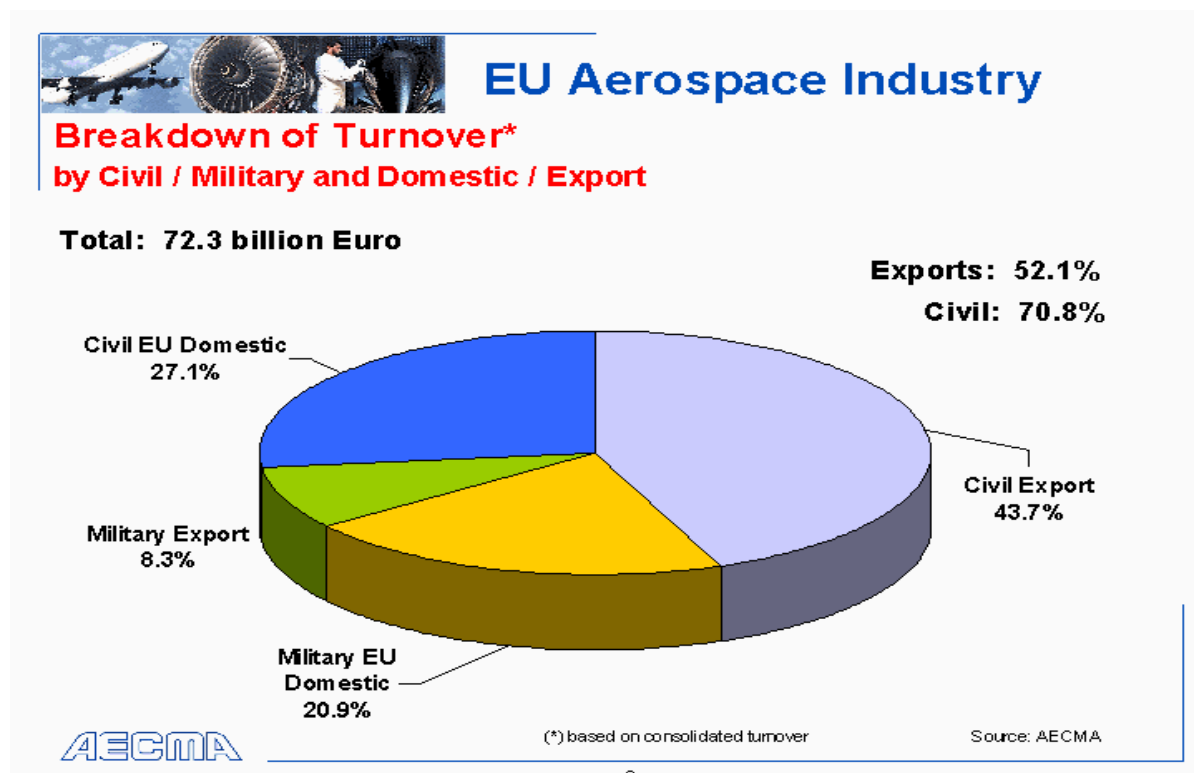


**Ventes totales / civiles dans l'UE / exportations civiles / militaires UE / exportations militaires**

## L'industrie aérospatiale dans l'UE/ Ventes civiles / militaires

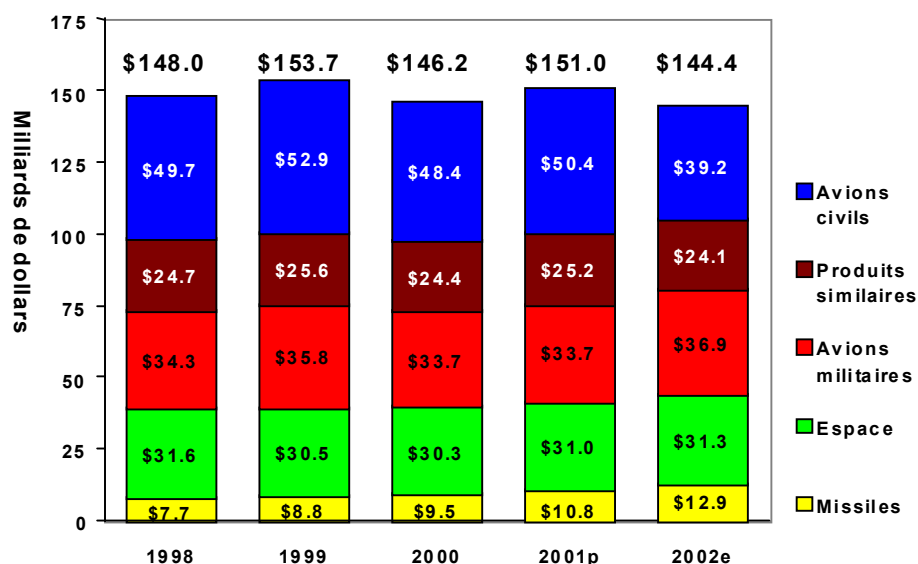


## L'industrie aérospatiale dans l'UE/ Répartition des ventes civiles / militaires / exportations



## Etats-Unis: l'industrie aérospatiale- Ventas par secteur

### Ventes dans l'industrie aérospatiale



### L'industrie aérospatiale dans l'UE en 2000-Volume des ventes par segment de produits

Total: 72 279 millions €	Chiffre d'affaires en millions d' €		Pourcentages	
Avions	66145		91.5%	
Produits terminés **	31856		44.1%	
Avions civils de grande taille	18 331	25.4%		
Avions régionaux	1 622	2.2%		
Jets commerciaux	1 463	2.0%		
Hélicoptères	3 756	5.2%		
Avions militaires	6 685	9.2%		
Aérostructures #	2 924	4.0%		
Moteurs d'avions #	8 352	11.6%		
Equipement d'avions #	5 734	7.9%		
Entretien d'avions	17 279	23.9%		
Missiles +	2 150	3.0%		
Espace +	3 984	5.5%		
<b>Total</b>	<b>72279</b>		<b>100%</b>	

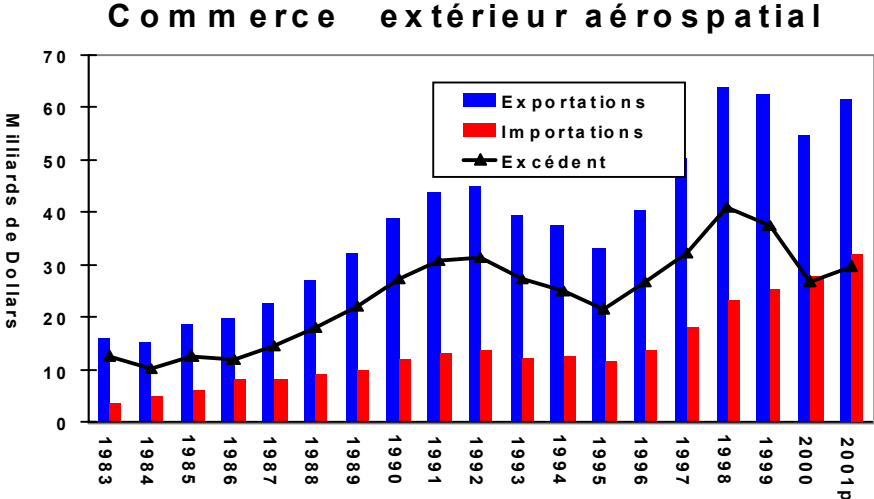
Source: AAAF

\*sur la base des ventes consolidées

+ les chiffres incluent les moteurs et de l'équipement fournis par les pays de l'UE ainsi qu'en dehors

# Entretien non compris

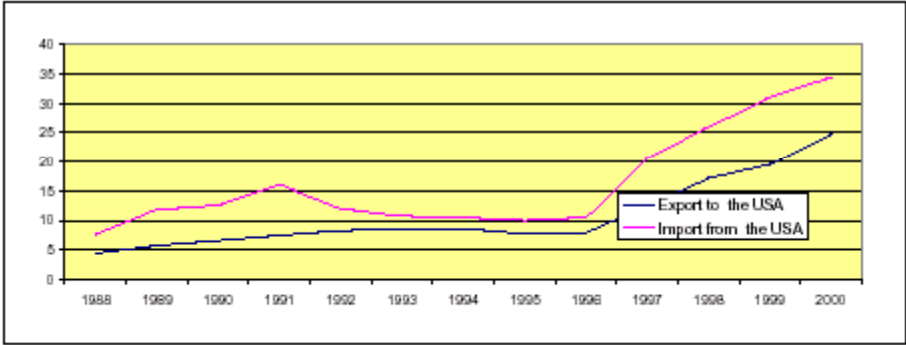
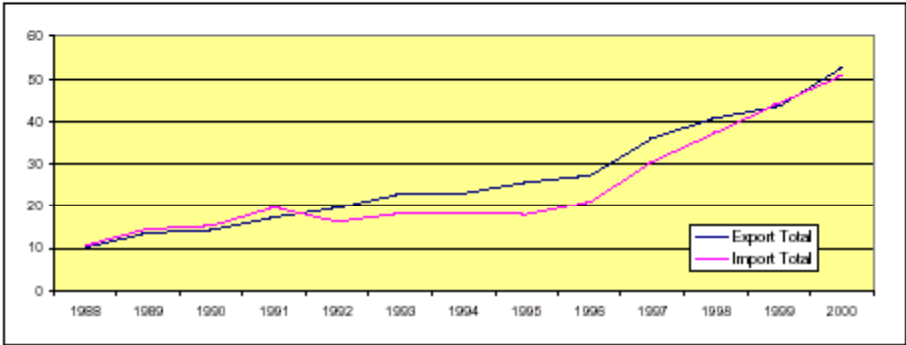
# Etats-Unis: L'industrie aérospatiale– Exportations et Importations



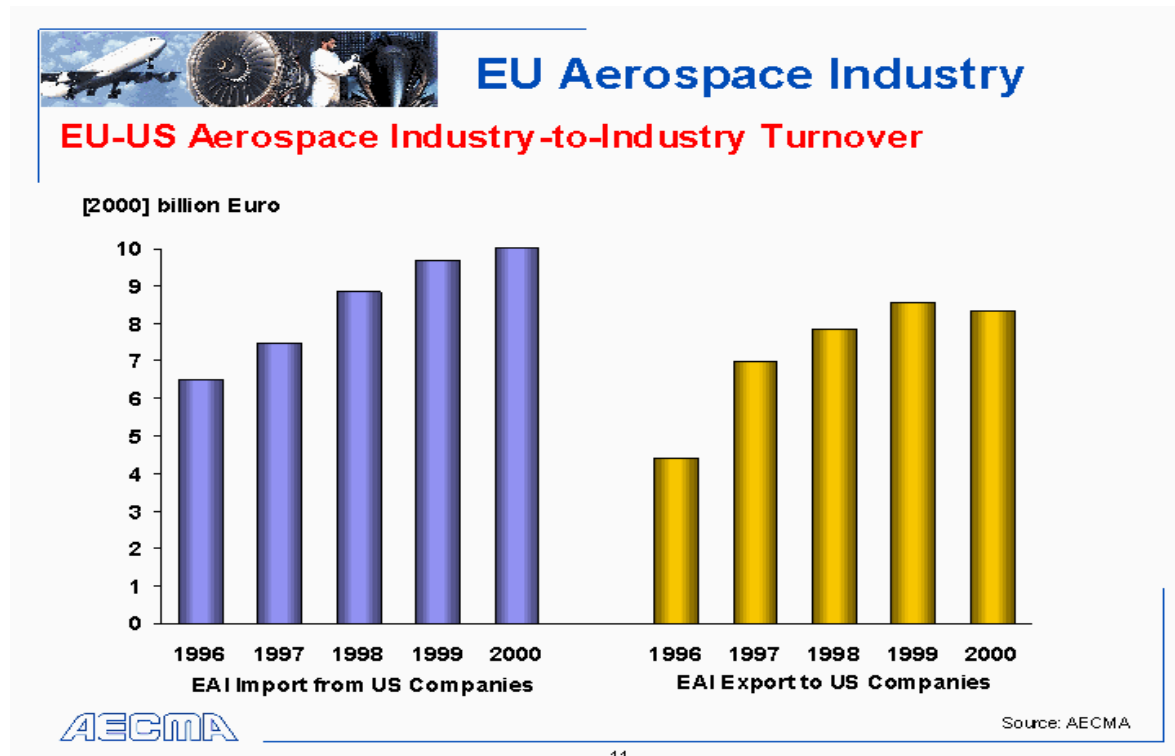
# Aérospatiale– Importations dans l'UE des 15 / Exportations et Balance Commerciale

EU15 Aerospace \* Import, Export & Trade Balance

(Then Year Euro bn)

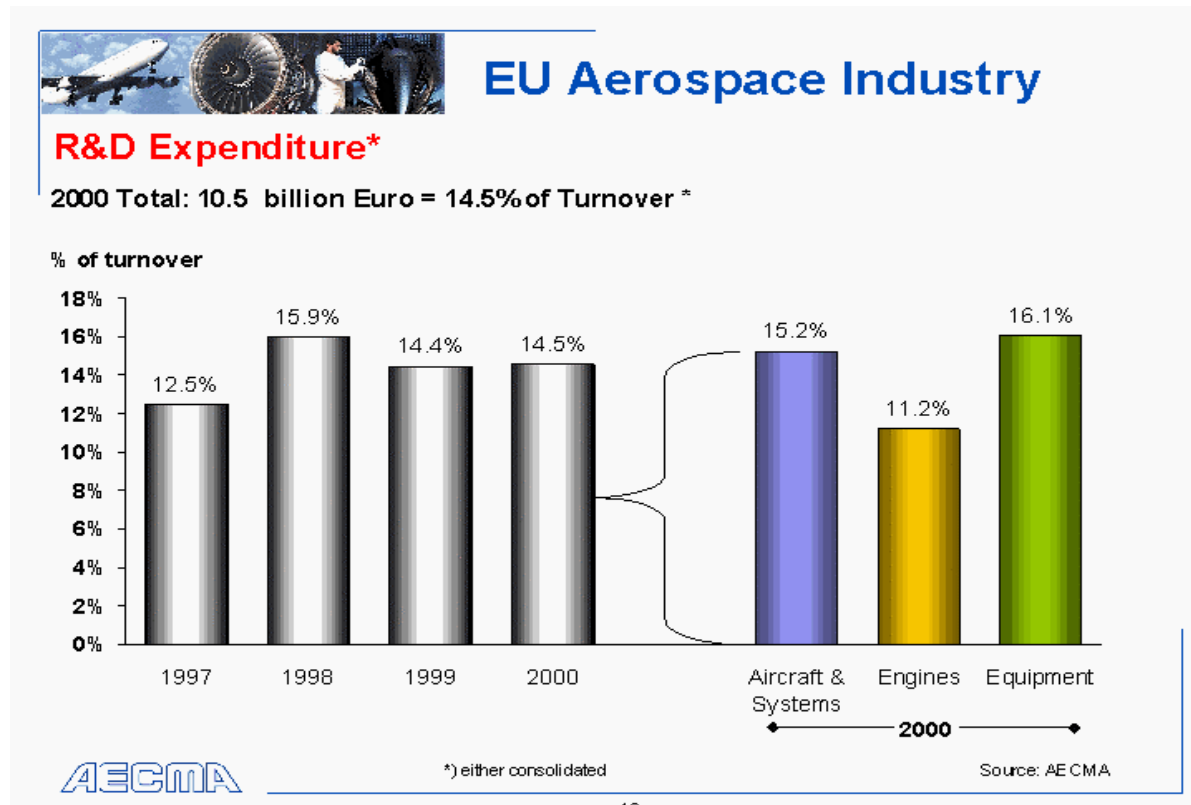


## L'industrie aérospatiale dans l'UE: Echanges commerciaux avec les entreprises américaines



11

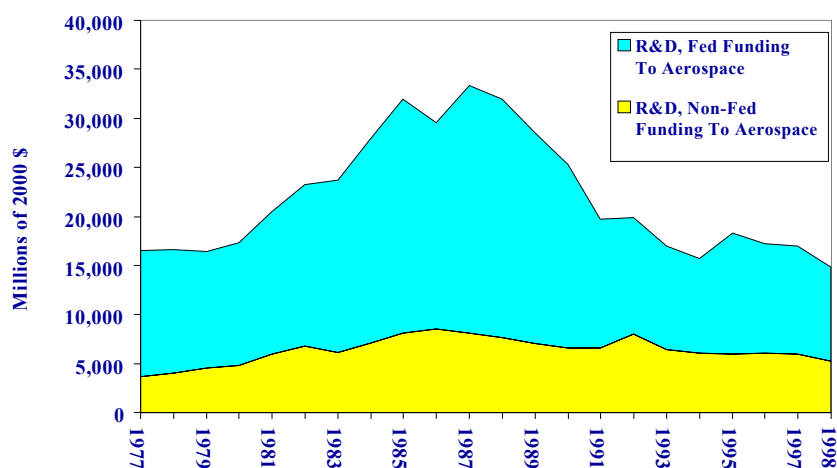
## L'industrie aérospatiale dans l'UE: Dépenses pour la R&D en 2000 En % du chiffre d'affaires



12

## Etats-Unis: Financement des dépenses pour la R&D

### Aerospace R&D Funding



5

### Dépenses pour la R&D et leur financement dans l'UE en 2000

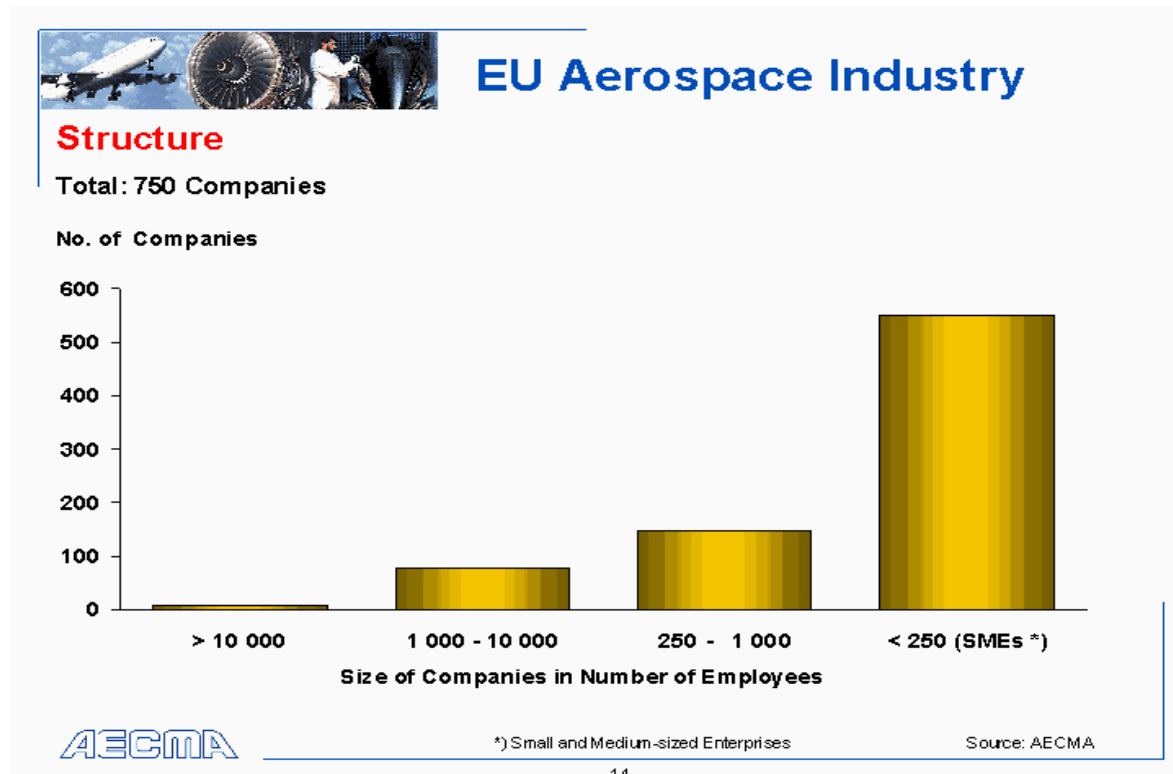
		Dépenses pour la R&D* en % du chiffre d'affaires*	Dépenses pour la R&D en milliards d'€ *
Financées par l'entreprise	civiles	4,7%	3,4
	militaires	2,2%	1,6
	Total	6,8%	4,9
Financées par les gouvernements de l'UE**	civiles	1,3%	0,9
	militaires	6,4%	4,6
	Total	7,7%	5,6
<b>Grand Total</b>		<b>14,5%</b>	<b>10,5</b>

Source: AAAP

\*) consolidées

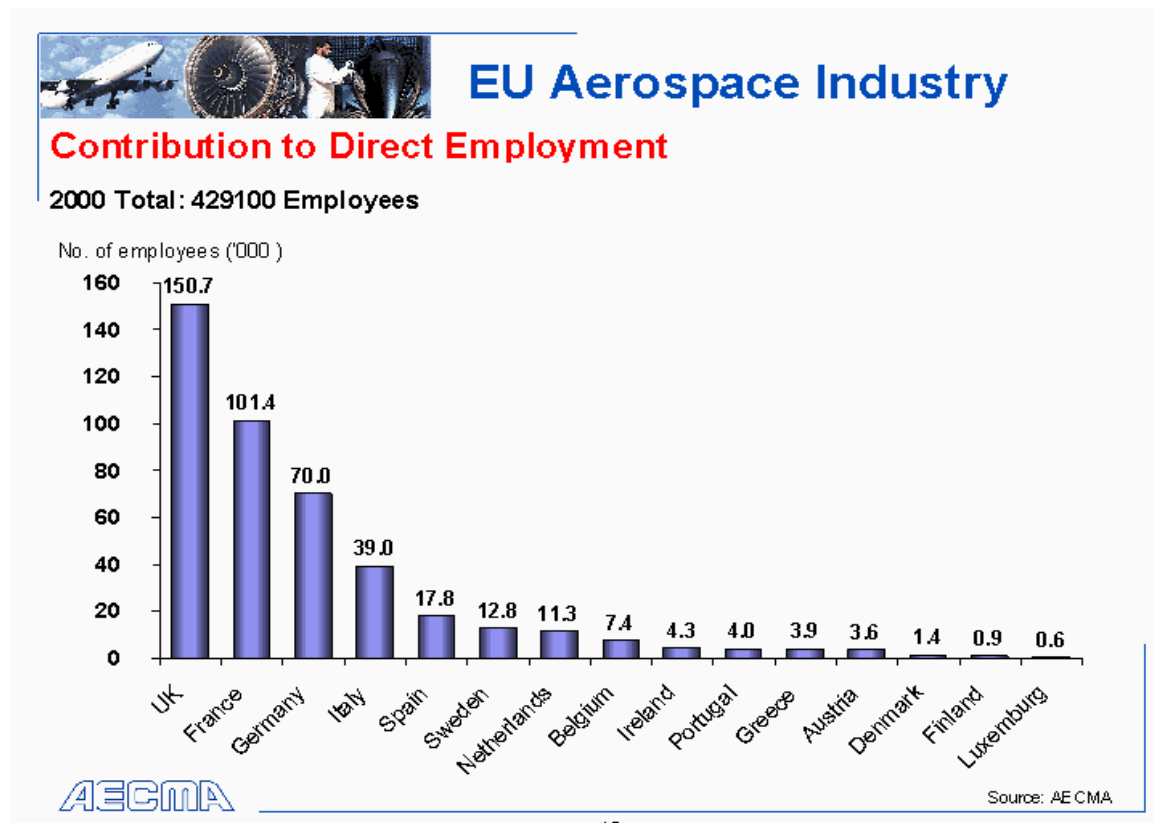
\*\*\*) ESA y compris, établissements et agences de recherche aérospatiale nationale

## Structure de l'entreprise dans l'industrie aérospatiale de l'UE sur la base des effectifs



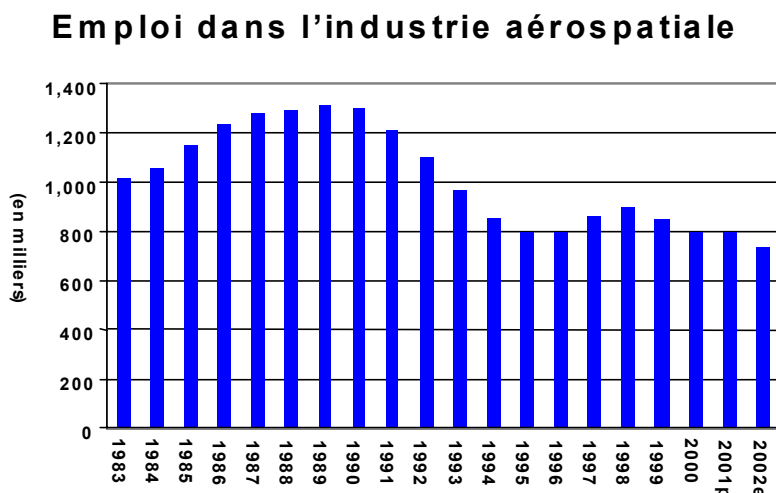
14

## L'industrie aérospatiale dans l'UE: Emplois directs dans les pays de l'UE



15

## 'Etats-Unis: Evolution de l'emploi dans l'industrie aérospatiale



## Les principales entreprises dans l'industrie aéronautique en 1999

Entreprise	Siège	Ventes en milliards \$	Chiffre d'affaires industrie aérospatiale milliards de \$	Emploi	Chiffre d'affaires par employé \$
Boeing	Etats-Unis	58,0	57,2	197.000	29
Lockheed Martin	Etats-Unis	25,5	24,5	147.000	174.000
Aérospatiale Matra	France	13,7	12,8	52.400	262.000
DASA	Allemagne	9,8	9,8	46.100	212.000
CASA	Espagne	1,3	1,3	8.200	158.000
EADS-Firmen	UE	24,8	23,9	106.700	233.000
BAE Systems	Royaume Uni	20,6	20,6	83.400	248.000
Raytheon	Etats-Unis	13,7	12,8	105.300	188.000
United Technologies	Etats-Unis	24,1	11,5	-	-
General Electric	Etats-Unis	111,6	10,6	-	-
Honeywell Int.	Etats-Unis	23,7	9,1	-	-
Northrop Grumman	Etats-Unis	9,1	9,1	44.600	202.000
Rolls Royce	Royaume Uni	7,7	6,1	40.900	188.000
TRW Aeronautics	Etats-Unis	17,0	5,6	-	-
Thomson CSF	France	7,3	5,5	-	-
Bombardier	Canada	9,2	5,5	-	-
SNECMA	France	5,4	5,4	23.500	220.000
Finmeccanica	Italie	6,4	4,0	-	-

Source: Flight International

## Etats-Unis: Salaires horaires moyens dans l'industrie aérospatiale

AVERAGE HOURLY EARNINGS IN THE AEROSPACE INDUSTRY  
Calendar Years 1987 To Date  
(Production Workers Only)

Year/ Month	Aerospace Industry	Aircraft and Parts				Guided Missiles, Space Vehicles and Parts	
	Total	Total	Aircraft	Aircraft Engines & Engine Parts	Aircraft Parts & Auxiliary Equipment	Total	Guided Missiles & Space Vehicles
SICs	372 & 376	372	3721	3724	3728	376	3761
1987	\$13.10	\$13.17	\$13.74	\$13.33	\$12.23	\$12.73	\$13.09
1988	13.48	13.55	14.19	13.80	12.28	13.13	13.53
1989	14.10	14.17	14.89	14.42	12.81	13.70	14.20
1990	14.73	14.79	15.66	14.84	13.37	14.39	14.82
1991	15.51	15.60	16.72	15.38	14.05	14.90	15.21
1992	16.46	16.53	17.70	16.28	14.89	15.99	16.45
1993	17.18	17.23	18.43	16.70	15.72	16.80	17.43
1994	17.89	17.95	19.50	17.31	16.01	17.48	18.29
1995	17.99	18.02	19.97	17.34	15.93	17.74	18.58
1996	18.56	18.57	20.49	18.22	16.42	18.51	19.34
1997	18.94	18.88	20.76	18.58	16.76	19.53	20.75
1998	19.24	19.17	21.08	18.93	17.02	19.96	21.38
1999	19.67	19.60	21.83	19.47	17.08	20.39	21.96
2000	20.50	20.48	23.14	20.17	17.76	20.76	21.98
2001 r	21.06	21.03	23.84	20.63	18.45	21.44	22.58
2002 *	21.63	21.61	24.75	20.74	19.13	21.87	22.92

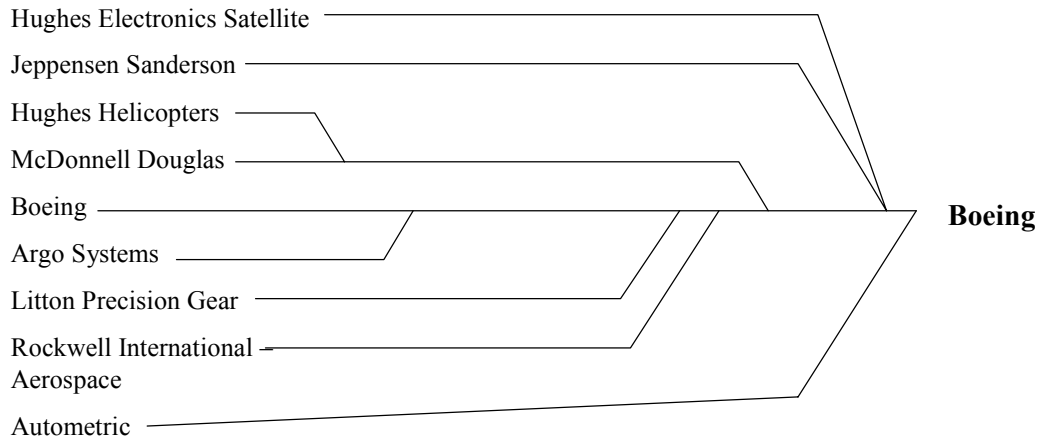
Source: US-Bureau of Labor Statistics and AIA estimates

## Etats-Unis: Temps de travail hebdomadaire moyen par travailleur dans l'industrie aérospatiale

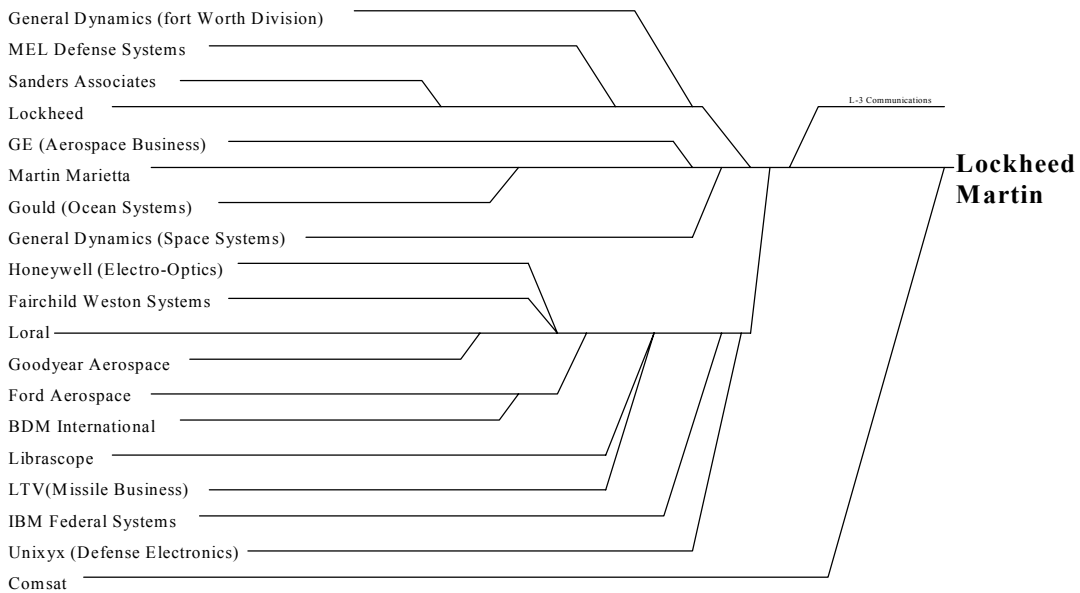
AVERAGE WEEKLY HOURS IN THE AEROSPACE INDUSTRY  
Calendar Years 1987 To Date  
(Production Workers Only)

Year/ Month	Aerospace Industry	Aircraft and Parts				Guided Missiles, Space Vehicles and Parts	
	Total	Total	Aircraft	Aircraft Engines & Engine Parts	Aircraft Parts & Auxiliary Equipment	Total	Guided Missiles & Space Vehicles
SICs	372 & 376	372	3721	3724	3728	376	3761
1987	42.4	42.4	42.1	42.5	42.8	42.5	42.5
1988	42.5	42.4	42.0	42.2	43.1	43.2	43.2
1989	42.1	41.9	41.4	42.7	42.3	43.0	43.0
1990	42.3	42.3	41.9	42.9	42.6	42.5	42.8
1991	41.8	41.7	41.5	42.5	41.5	42.4	42.7
1992	41.6	41.7	41.6	42.3	41.3	40.8	40.5
1993	41.6	41.6	41.0	42.8	41.8	41.4	41.7
1994	42.1	42.1	41.0	43.5	43.0	42.2	42.6
1995	42.1	42.0	40.5	44.4	42.5	43.1	43.7
1996	43.1	43.2	41.9	44.6	43.9	42.7	43.3
1997	44.6	44.7	44.2	45.1	45.1	43.1	43.2
1998	44.0	44.2	44.2	44.4	44.1	42.1	41.7
1999	42.8	42.9	42.3	44.1	42.8	41.8	40.8
2000	43.3	43.5	42.9	44.5	43.6	40.8	39.8
2001	42.6	42.7	41.8	44.1r	42.9	42.0	42.0

Source: US-Bureau of Labor Statistics and AIA estimates



Source: Credit Suisse First Boston

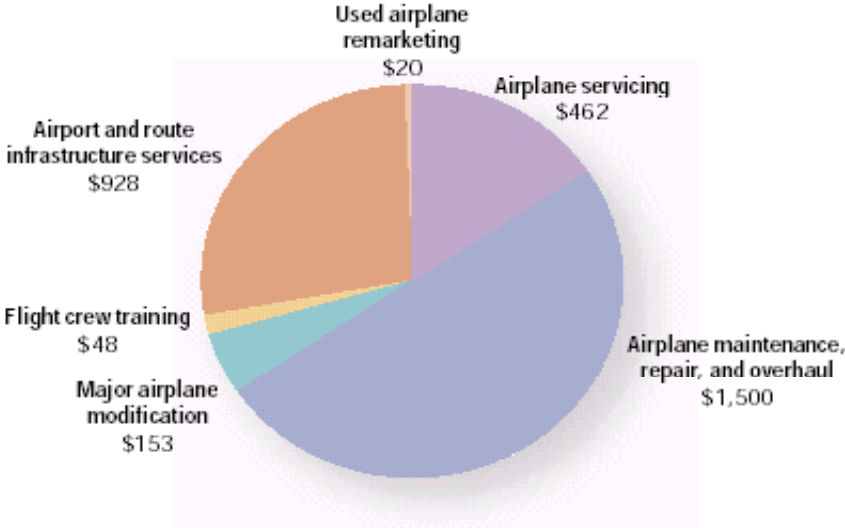


Source: Credit Suisse First Boston

# Marché des Services de Soutien

## Commercial Aviation Support Services Markets Represent a \$3.1 Trillion Opportunity

Year 2000 dollars in billions, 2001–2020



### 20-Year Outlook—Support Services

Worldwide demand for commercial aviation support services, 2001–2020

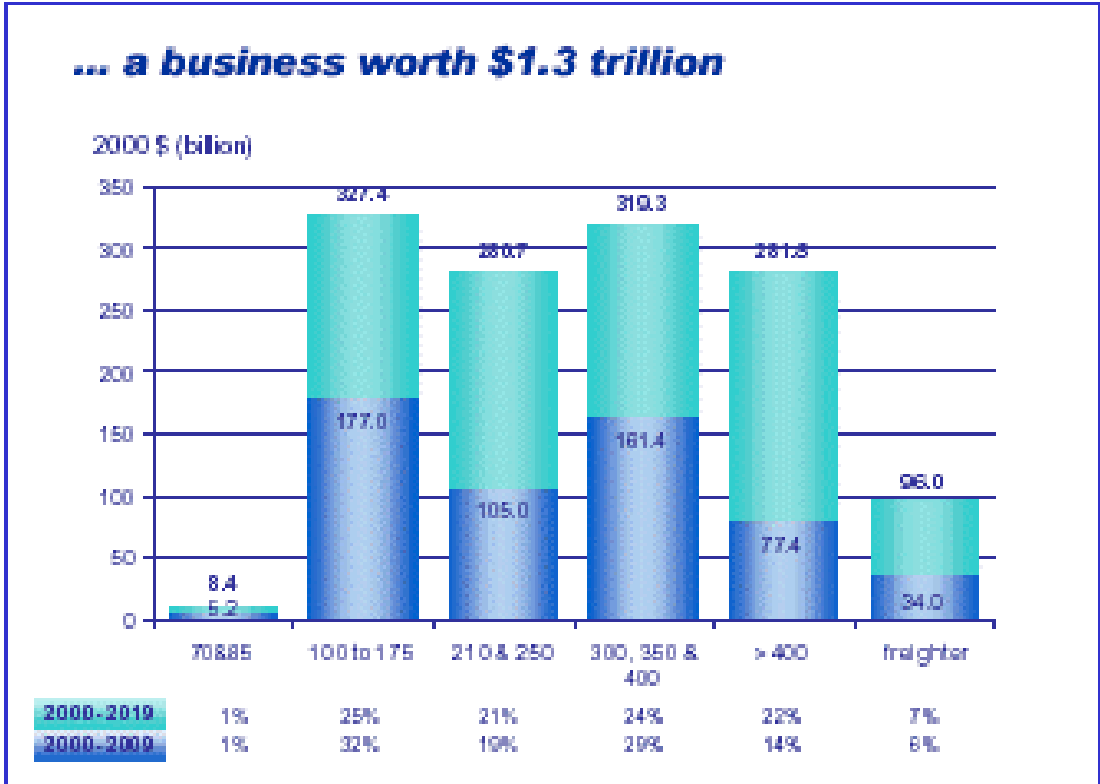
The world fleet will grow to 32,955 passenger and cargo jets in 2020. Total market potential for aviation support services is \$3.1 trillion as follows:

	2000 US dollars, billions
■ Airplane servicing . . . . .	462
■ Airplane maintenance, repair, and overhaul . . . . .	1,500
■ Major airplane modification . . . . .	153
■ Flight crew training . . . . .	48
■ Airport and route infrastructure services . . . . .	928
■ Used airplane remarketing. . . . .	20

**Près de 15.400 nouveaux avions seront livrés ...**



**pour une valeur de 1,3 billions de \$**



## **Sources:**

Airbus: Global Market Forecast 2000 – 2019, juillet 2000

Boeing: Current Market Outlook 2001

AECMA: Faits d'Industrie aérospatiale et Schémas Européens 2000

AECMA: 2000 Statistical Survey

AIA – page web: Statistics

Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.: Jahresbericht  
2000 / 2001

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Bericht des Koordinators für die  
Deutsche Luft- und Raumfahrt

# **Les entreprises dans l'industrie aérospatiale**

## **Profil des Entreprises**

**Observations:** Vous trouverez ci-joint un rapport qui contient des informations concernant les entreprises de l'industrie aérospatiale et leurs fournisseurs. Ce rapport a été préparé sur la base des réponses aux questionnaires qui ont été envoyés aux affiliés de la Fiom.

Les questionnaires incluent d'autres sujets tels la politique syndicale, le temps de travail, les systèmes de représentation des travailleurs, etc. Toutefois ces questionnaires ont été reçus avec du retard et certaines réponses sont incomplètes ou manquent de précision. Il n'a pas été possible de faire les vérifications nécessaires avant d'imprimer le rapporte.

Les participants à la conférence et les affiliés de la FITIM recevront ultérieurement une compilation des informations contenues dans ces rapports.

## Profil de l'Entreprise / Questionnaire sur l'entreprise / groupe

Nom de l'Entreprise	<b>Airbus GmbH / Allemagne</b>				
Adresse / Siège:					
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001
Milliards d'US\$	11,6 milliards \$ 182 avions	13,3 milliards \$ 229 avions	16,7 milliards \$ 294 avions	17,2 milliards \$ 311 avions	20,5 milliards \$ 325 avions
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-))	1997	1998	1999	2000	2001
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
		15.799	16.528	17.587	19.051
Travailleurs non manuels:		8.144	8.361	8.782	9.347
Travailleurs manuels:		7.655	8.167	8.805	9.704
Femmes:		1.785	1.867	1.987	2.099
Produits:	Construction et fabrication d'avions civils  Monocouloir (Famille A 320 ) Gros fuselage (Famille A 300) Long courrier (A 340) Gros porteur (A 380)				
Convention collective:	Nationale	Regionale	Compagnie	Usine	
Traits saillants	Airbus a des sites dans plusieurs pays de l'Union Européenne. Les systèmes de négociations et conventions collectives varient d'un pays à l'autre.				

Nom de l'Entreprise	<b>Boeing</b>				
Adresse / Siège:	100 N. Riverside Plaza Chicago, IL 60606 EE.UU.				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards d'US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	45,8	56,154	57,993	51,321	58,198
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-) Milliards)	1997	1998	1999	2000	2001
	0,178	1,120	2,309	2,128	2,827
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	238.000	231.000	197.000	198.100	188.000
Travailleurs non manuels:	n.d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Travailleurs manuels:	n.d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Femmes:	n.d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Produits:	<b>Avions civils:</b> 717 / 737 / 747 / 757 / 767 / 777 <b>Avions militaires / missiles:</b> Hélicoptère AH-64D Apache / AV-88 Harrier II / C-17 Globemaster III / F-22 Raptor (développement) / F/A-15 Eagle / F/A-18C/D Hornet / F/A-18E/F Super Hornet / Missile Harpoon / attaque terre JSF Joint (contrat de développement) / hélicoptère Comanche RAH-66/ système d'entraînement pour vols T-45 / véhicule aérien de combat sans Nom / avion rotor V-22 Osprey tilt- <b>Boeing Espace et Communication:</b> 767 AWACS / services de lancement dans l'espace Delta / E-3 AWACS / satellites du système de positionnement (GPS) / Station Spatiale Internationale (fournisseur de NASA) / systèmes nationaux de défense contre missiles/ navette spatiale				
Convention collective:	Nationale	Regionale	Entreprise	Usine	
Traits saillants:	non	non	non	Salaires / avantages additionels / conditions de travail	

Nom de l'Entreprise	<b>EMBRAER S/A</b>				
Adresse / Siège	EMBRAER- EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA Av <sup>a</sup> Brigadeiro Faria Lima n° 2170 PUTIM CEP12227-901 São José dos Campos-SP/ Brésil				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards d'US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	0,772	1,362	1,861	2,859	2,971
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	- 0,031	+ 0,114	+ 0,227	+ 0,353	+ 0,468
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	4.145	6.214	7.661	8.555	9.188
Angestelle:	167	208	288	361	400
Travailleurs manuels:	2.853	4.256	5.353	6.021	6.328
Femmes:	269	456	672	906	1.054
Produits:	Moteur à turbine: EMB-110 Bandeirantes / EMB-120 Brasília Jets: ERJ-145 / ERJ-170 / ERJ190 Jet corporatif: Legacy Militaire: AMX / Tucanon- 312 / ALX- 314 Système de surveillance: 145- SIVAM 3 modèles				

Convention collective	Nationale	Regionale	Entreprise	Usine
Traits saillants				PLR / Salaires / Temps de travail

Nom de l'Entreprise:	<b>Lockheed Martin Corporation</b>				
Adresse / Siège:	6801 Rockledge Drive Bethesda, MD 20817 / Etats-Unis				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards d'US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	28,069	26,266	25,530	25,329	23,990
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-): Milliards	1997	1998	1999	2000	2001
	1,300	1,001	0,382	0,519	0,079
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	173,000	165,000	147,000	126,000	125,000
Travailleurs non manuels:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Travailleurs manuels:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Femmes:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Produits:	Avion de chasse (F-16 / F-22 / bombardier et chasse) / avion de transport (C-130J) / Systèmes de vol missile / missiles / bateaux- et sous-marins – système de combat / système de contrôle de trafic aérien / systèmes de contrôle de feu				
Convention collective:	National	Regionale	Entreprise	Usine	
Traits saillants:	---	---	---	Salaires / autres avantages / Conditions de travail	

Nom de l'Entreprise:	<b>Bombardier Inc.</b>				
Adresse / Siège:	800 René-Lévesque Blvd. West, Quebec, H3B 1Y8, Canada				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards d'US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	5,92	5,85	7,61	9,42	10,71
Résultats financiers: (Bénéfices (+) / Pertes (-): milliards	1997	1998	1999	2000	2001
	0,301	0,289	0,366	0,497	0,648
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	41.150	47.778	53.000	56.000	58.000
Travailleurs non manuels:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Travailleurs manuels:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Femmes:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Produits:	Construction d'avions: Canadair-415 turboprop / Canadair SE / Challenger 604 / Continental / Global Express / Learjet 31A, 45, 60 / CRJ 200 / CRJ 700 / CRJ 900 / Q100 / Q200 / Q300 / Q400				
Convention collective:	Nationale	Regionale	Entreprise	Usine	
Traits saillants:	non	non	non	Salaires / autres avantages / Conditions de travail	

## Autres entreprises / Entreprises des fournisseurs / Produits Militaires

Nom de l'Entreprise:	<b>DASSAULT AVIATION</b>				
Adresse / Siège:	75008 PARIS France				
Informations générales sur l'entreprise: <b>milliards d'€</b>					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001
Milliards €	3,004	3,082	2,889	3,485	3,470
Résultats financiers	1997	1998	1999	2000	2001
(Bénéfices (+) Pertes (-))	+ 0,211	+ 0,206	+ 0,175	+ 0,237	+ 0,274
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	9.042	9.043	8.710	8.233	8.686
Travailleurs non manuels:	5.572	5.504	5.380	5.013	5.274
Travailleurs manuels:	3.470	3.539	3.330	3.220	3.412
Femmes:	1.178	1.178	1.136	1.095	1.129
Produits:	Essentiellement: - Fabrication de l'avion commercial FALCON - MIRAGE 2000 - RAFALE				
Nom de l'Entreprise:	<b>General Electric Co.</b>				
Adresse / Siège:	3135 Easton Tpke, Fairfield, CT 06431				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001
Milliards d'US\$	88,54	99,82	110,83	129,42	125,91
Résultats financiers	1997	1998	1999	2000	2001
(Bénéfices (+) / Pertes (-): milliards	8,20	9,29	10,72	12,74	13,68
Effectifs	1997	1998	1999	2000	2001
	276.000	293.000	340.000	313.000	-
Produits:	<b>Industrie Spatiale:</b> réacteurs (propulsion / parties de rechange / service pour avions civils)				

Nom de l'Entreprise:	<b>Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.</b>				
Adresse / Siège:	2-2-1 Ohtemachi Chiyoda-ku Tokyo, JAPON				
Informations générales sur l'entreprise (US\$)					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards d'US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	65,0	67,2	65,1	61,8	64,7
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-):					
Effectifs.	1997	1998	1999	2000	2001
	14.409	13.949	13.602	13.094	11.682
Travailleurs non manuels:	10.115	9.713	9.427	8.994	7.958
Travailleurs manuels:	4.294	4.236	4.175	4.100	3.724
Femmes:	1.141	1.075	1.031	988	833
Produits:	Mécanismes de propulsion, construction de bateaux, etc.				

Nom de l'Entreprise:	<b>I. T. P.</b>				
Adresse / Siège:	Parque Tecnológico, Edificio 300 48170 Zamudio - Vizcaya				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes: Milliards €	1997	1998	1999	2000	2001
	0,116	0,161	0,198	0,222	0,276
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-) Milliards d' €	1997	1998	1999	2000	2001
	0,009	0,0097	0,015	0,023	0,029
Effectifs	1997	1998	1999	2000	2001
	849	995	1.118	1.214	1.399
Travailleurs non manuels:	479	564	618	677	826
Travailleurs manuels:	370	431	500	537	573
Femmes:	77	96	117	134	190
Produits:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Travaux d'ingénierie</li> <li>- Fabrication de composants</li> <li>- Turbines d'entretien</li> <li>- Montage</li> <li>- Essais / tests</li> </ul>				

Nom de l'Entreprise:	<b>Kawasaki Heavy Industries Ltd,</b>				
Adresse / Siège:	1-1-3 Higashikawasaki-cho Chuo-ku Kobe City, JAPON				
Informations générales sur l'entreprise (Milliards US\$)					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001 (projet)
	84,62	77,46	72,69	65,38	70
Résultats financiers (Bénéfices (+) /Pertes (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	2,41	0,38	-1,69	-0,29	0,92
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	15.931	15.750	15.649	14.619	14.067
Travailleurs non manuels:	8.813	8.710	8.414	7.819	7.528
Travailleurs manuels:	7.118	7.040	7.235	6.800	6.539
Femmes:	768	742	717	673	630
Produits:	Construction de bateaux et d'avions, moteurs d'avion, etc.				

Nom de l'Entreprise:	<b>Mitsubishi Heavy Industries, LTD</b>				
Adresse / Siège:	2-5-1 Marunonuchi Chiyoda-ku Tokyo, JAPON				
Informations générales sur l'entreprise (Yen japonais)					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001
	2,7	2,7	2,5	2,5	2,6
Billions de yens					
Résultats financiers (Bénéfices (+) /Pertes (-): Milliards de yens	1997	1998	1999	2000	2001
	+1,926	+1,205	+441	+910	+465
Effectifs	1997	1998	1999	2000	2001
	39.980	39.620	39.304	37.934	37.754
Produits:	L'entreprise est active dans une série de secteurs différents, tels que la construction d'avions, l'armement spatial, les turbines, l'équipement naval et la fabrication d'armes				

Nom de l'Entreprise:	<b>Raytheon Company</b>				
Adresse / Siège:	141 Spring St. Lexington, MA 02421				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards d'US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	13,67	19,53	19,84	16,89	-
Résultats financiers					
(Bénéfices (+) / Pertes (-): milliards	1997	1998	1999	2000	2001
	0,527	0,864	0,404	0,141	-
Effectifs					
	1997	1998	1999	2000	2001
	119.150	108.200	105.300	93.700	-
Produits:	<p><b>Electronique:</b> Systèmes de combat aérien (systèmes infrarouge / laser infrarouge-) / système de radar de sécurité aérienne (système de radar F-15) / surveillance de l'espace aérien et système de reconnaissance (ARL-M Crazy Hawk) / systèmes de véhicules de combat (système de leurre remorqué AN/ALE-50) mécanismes de vision nocturne terrestres (vision nocturne AN/PAS-18 stinger) / systèmes de missile (Hawk / Patriot)</p> <p><b>Avions:</b> Beech King Air (Turboprops) / Hawker Horizon (avion commercial) / Premier I (avion commercial) / T-6A Texan II (avion d'entraînement militaire)</p>				

Nom de l'Entreprise:	<b>Rolls Royce plc</b>				
Adresse / Siège:					
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards de US - \$	1997	1998	1999	2000	2001
	7,15	7,46	7,67	8,75	-
Résultats financiers					
(Bénéfices (+) / Pertes (-): Milliards	1997	1998	1999	2000	2001
	0,369	0,428	0,459	0,124	-
Effectifs:					
	1997	1998	1999	2000	2001
	42.600	42.000	40.900	46.000	-
Produits:	Propulsion pour avions / moteurs diesel / entretien / service				

Nom de l'Entreprise:	<b>Saab</b>				
Adresse / Siège:					
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards de US - \$	1997	1998	1999	2000	2001
	1,134	1,037	1,096	1,954	1,520
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-): Milliards.	1997	1998	1999	2000	2001
	0,054	0,118	0,089	0,114	0,109
Effectifs	1997	1998	1999	2000	2001
	8 110	7 891	8 031	15 453	14 028
Travailleurs non manuels:	5 515	5 484	5 968	11 192	10 957
Travailleurs manuels:	2 595	2 407	2 063	4 261	3 071
Femmes:	1 298	1 263	1 365	2 936	2 806
Produits:	Systèmes de commande et contrôle, pilotage de guerre électronique et administration de signalement - équipement avionique, simulateurs d'entraînement, avions militaires et civils; service technique et d'entretien, missiles, équipement pour la navigation (systèmes d'ordinateurs, antennes, électronique de microondes, systèmes de séparation pour satellites et lance-roquettes service à la clientèle pour -avions régionaux Saab, entretien d'avions civils				

Nom de l'Entreprise:	<b>SNECMA SA (Grupo) (Hispanon Suiza / Messier / Motor Snecma)</b>				
Adresse / Siège:					
Informations générales sur l'entreprise:					
Chiffre d'affaires/ventes Milliards €	1997	1998	1999	2000	2001
	3,56	4,35	4,859	5,646	6,893
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-)	1997	1998	1999	2000	2001
	n. d.	0,259	0,275	0,318	0,358
Effectifs	1997	1998	1999	2000	2001
		23.110	23.484	36.428	37.280
Produits:	Systèmes de transmission de puissance pour moteurs d'avions de plus de 70 places, turbocompresseurs, moteurs de navigation, sondes de mesures, demi-produits de matière plastique, etc.				

Nom de l'Entreprise:	<b>THALES AVIONICS</b>				
Adresse / Siège:	<b>78 VELIZY-VILLACOUBLAY Francia</b>				
Informations générales sur l'entreprise:					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001
Milliards d'€	0,559	0,564	0,696	0,731	n. d.
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-))	1997	1998	1999	2000	2001
			+ 0,022	+ 0,036	
Effectifs:	1997	1998	1999	2000	2001
	4.129	4.159	4.109	4.165	
Travailleurs non manuels :	3.622	3.633	3.620	3.684	
Travailleurs manuels :	507	526	489	481	
Femmes:	1.072	1.096	1.067	1.063	
Produits:	Parties d'embarquement pour avions civils et militaires Electronique d'embarquement				

Nom de l'Entreprise:	<b>United Technonlogies Corporation</b>				
Adresse / Siège:	One Financial Plaza Hartford, CT 06103 / EE.UU.				
Informations générales sur l'entreprise					
Chiffre d'affaires/ventes	1997	1998	1999	2000	2001
Milliards de US - \$	24,50	25,69	23,84	26,21	27,89
Résultats financiers (Bénéfices (+) / Pertes (-): Millions	1997	1998	1999	2000	2001
	1,07	1,26	1,53	1,81	1,94
Effectifs	1997	1998	1999	2000	2001
	180.100	178.800	148.300	153.800	-
Produits:	Moteurs à réaction / moteurs diesel / entretien / service				



# **EADS**

**Accord sur l'institution d'un Comité  
d'Entreprise Européen et de ses comités  
dérivés portant sur l'information et la  
consultation du personnel conclu**

**entre**

**European Aeronautic Defence and Space  
Company EADS N.V.**

**et**

**ses représentants du personnel**

## Préambule

La création de European Aeronautic Defence and Space Company (ci-après "EADS N.V.") aux Pays Bas, avec ses filiales dans les Etats membres de l'Union Européenne conduit, conformément à la loi hollandaise du 23 janvier 1997 relative à la transportation de la Directive 94/45/BC du Conseil de l'Union Européenne du 22 septembre 1994, à l'institution d'un Comité d'Entreprise Européen ayant pour objet l'information et la consultation des salariés<sup>1</sup>.

A cet effet et faisant suite à la déclaration commune d'intention sur les relations du travail au sein d'EADS, signée à Amsterdam le 11 juillet 2000, un groupe spécial de négociation a été constitué et a engagé des négociations avec la Direction Générale (représentés par les Ressources Humaines), les 6, 7, et 27 septembre 2000 afin d'instituer:

- Un Comité d'Entreprise Européen au sein d'EADS N.V. à l'effet de discuter des sujets à caractère transnational avec la Direction Générale et, issus de celui-ci
  - un comité économique habilité à se réunir avec la Comité Exécutif d'EADS N.V. et à traiter des sujets stratégiques avec les deux CEOs,
  - des Comités Européens institués au sein de chaque Société de Métier AIRBUS, ASTRIUM et EUROCOPTER afin de traiter des sujets relevant de leur propre domaine,
  - des Comités nationaux pour la France, l'Allemagne, l'Espagne (la situation du Royaume Uni sera examinée ultérieurement) ayant à traiter des sujets concernant exclusivement lesdites entreprises nationales.

Cette nouvelle structure de dialogue social au sein d'EADS ne saurait se substituer aux institutions légales ou aux réglementations en vigueur au niveau national ou local.

### 1. Champ d'application

Le présent accord s'applique à EADS N.V. ainsi qu'à ses filiales situées dans les Etats membres de l'Union Européenne.

---

<sup>1</sup> Le terme "consultation" signifie échange de vue et instauration d'un dialogue entre les représentants des salariés et la direction générale ou tout autre niveau approprié de la direction.

## 2. Composition du Comité d'Entreprise Européen

Le Comité d'Entreprise Européen se compose de 15 membres. Ces membres sont mandatés comme suit:

France:	6
Allemagne:	6
Espagne:	2
Royaume Uni:	1, (2 lorsque AIC sera créée avec sa filiale britannique)

Chaque membre est élu ou désigné selon la loi de l'Etat membre dans lequel il travaille. En même temps, il sera procédé à l'élection ou à la désignation d'un membre suppléant, destiné à remplacer le membre titulaire du Comité d'Entreprise Européen en cas d'absence.

Seuls les salariés<sup>2</sup> du groupe EADS pourront être élus ou désignés comme membres. La qualité de membre se perd automatiquement lorsque le membre cesse d'être un salarié d'une des sociétés du groupe.

En outre, un membre non officiel (sans droits de vote) peut être désigné par la Fédération Européenne des Métallurgistes afin de participer aux réunions du Comité d'Entreprise Européen ainsi qu'à ses réunions préparatoires.

En cas de variation importante du nombre des employés du groupe – c'est-à-dire une augmentation ou une diminution de plus ou moins 5% - le Comité d'Entreprise Européen et la Direction Générale négocieront la taille et la composition du comité avant le début de chaque nouveau mandat. En cas d'augmentation ou de diminution de plus ou moins 15% du nombre des employés du groupe, les parties précitées renégocieront immédiatement. Si le nombre des employés du groupe dans un Etat membre non mentionné ci-dessus excède le seuil de 1000 salariés, un membre mandaté par les employés dudit Etat membre sera ajouté au Comité d'Entreprise Européen, un membre supplémentaire sera ajouté si ce nombre excède 5% de l'effectif total du groupe EADS.

## 3. Durée du mandat

La durée de chaque mandat de tous les membres du Comité d'Entreprise Européen (et de leurs suppléants) s'établit par période de quatre ans, et débute après la première réunion constitutive du Comité.

Si un événement rend impossible la poursuite du mandat d'un membre jusqu'à la fin de son terme (faute de nouvelle désignation ou de réélection, démission, décès, etc...), un nouveau membre sera élu ou désigné par la délégation nationale concernée pour la durée du mandat restant à courir.

Si l'un des membres se trouve dans l'incapacité temporaire de participer à une réunion du Comité d'Entreprise Européen, il sera remplacé par son suppléant, qui en informera à l'avance et par écrit les Ressources Humaines du siège social du groupe EADS.

---

<sup>2</sup> Le terme "salarié" désigne toute personne travaillant sous contrat de travail avec une société du groupe EADS située dans les Etats membres de l'Union Européenne.

#### **4. Présidence, Bureau et règlement intérieur**

Le Comité d'Entreprise Européen élit un président et un co-président parmi ses membres. Chacun d'eux devra être mandaté au titre de sociétés différentes situées dans des Etats membres différents.

Le président et le co-président représentent légalement le Comité d'Entreprise Européen.

Le Comité d'Entreprise Européen élit en son sein un Bureau, composé de six membres, y compris le président et le co-président. Les membres sont mandatés comme suit:

France:	2
Allemagne:	2
Espagne:	1
Royaume Uni:	1

Le Bureau est en charge des questions administratives.

Le Comité d'Entreprise Européen établit son propre règlement intérieur. Avant que celui-ci ne soit adopté, la Direction Générale aura la possibilité de faire connaître son avis.

#### **5. Réunions du Comité d'Entreprise Européen**

Les réunions du Comité d'Entreprise Européen se tiendront quatre fois par année civile: deux d'entre elles avec la Direction Générale et les deux autres (d'une durée maximale d'une journée chacune) entre les seuls représentants des salariés.

La date et l'ordre du jour des deux réunions avec la Direction Générale sont déterminés d'un commun accord entre le Bureau et la Direction Générale. Ces réunions se tiendront aux mêmes date et lieu que les deux réunions du comité économique avec les deux CEOs relatives aux sujets stratégiques (cf. article 7)

Les réunions se tiendront au siège social d'EADS à Amsterdam, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

La convocation à réunion sera envoyée quinze jours à l'avance et les documents y afférant seront envoyés à chaque membre du Comité d'Entreprise Européen 8 jours à l'avance, sauf circonstances exceptionnelles.

Les comptes rendus, les documents et les contributions établis pour les deux réunions avec la Direction Générale seront rédigés en anglais et traduits en français, allemand et espagnol.

Les débats feront l'objet d'une traduction simultanée en anglais, français, allemand et espagnol.

En cas de circonstances exceptionnelles affectant considérablement les intérêts des salariés dans au moins deux sociétés établies dans deux Etats membres différents, le Bureau peut demander à la Direction Générale de tenir une réunion

supplémentaire avec le Comité d'Entreprise Européen, de la même manière la Direction Générale peut demander à ce qu'une réunion extraordinaire soit organisée.

Avant chaque réunion avec la Direction Générale, le Comité d'Entreprise Européen est en droit de se réunir la veille, hors présences de celle-ci, à moins que le Bureau ne demande une demi-journée préparatoire la veille et une demi-journée pour compte rendu le lendemain.

## **6. Compétence**

Au cours des deux réunions annuelles, la Direction Générale informe et consulte le Comité d'Entreprise Européen sur le développement de la situation économique et les perspectives du groupe EADS. En particulier, les thèmes abordés traiteront des problèmes suivants, pour autant qu'ils aient une importance transnationale:

- la structure du groupe,
- la situation économique et financière du groupe,
- l'évolution probable des activités de production et de ventes,
- les investissements,
- les changements substantiels concernant l'organisation,
- l'introduction de nouvelles méthodes de travail ou de nouveaux procédés de production,
- la protection de l'environnement,
- les fusions,
- les délocalisations, la réduction de la taille ou la fermeture d'entreprises, d'établissements ou de la plus grande partie de ceux-ci,
- la situation et l'évolution de l'emploi et les licenciements collectifs.

Les membres du Comité d'Entreprise Européen devront informer les représentants des salariés de toutes les entreprises du groupe EADS au niveau national ou local du contenu et du résultat de la procédure d'information et de consultation, qui s'est tenue au cours de la réunion.

Si l'un des problèmes précités conduit à une situation d'une exceptionnelle gravité, les membres du Comité d'Entreprise Européen pourront demander à rencontrer les actionnaires (membres du Board d'EADS N.V.). En un tel cas, le président du Comité d'Entreprise Européen et le président du comité économique soumettent une proposition commune au Comité d'entreprise Européenne afin qu'il décide de la composition de la délégation (qui est normalement constituée, mais pas exclusivement du comité économique).

## **7. Comité Economique**

Le Comité d'Entreprise Européen élit parmi ses membres un comité économique ainsi composé:

France:	2
Allemagne:	2
Espagne:	1
Royaume Uni:	1

Ce comité économique élit un président et un co-président.

Le comité économique est habilité à rencontrer les membres du Comité Exécutif d'EADS N.V. quatre fois par an pour être informé et débattre des sujets économiques visés à l'article 6. Deux fois par an les CEOs se joindront à ces réunions pour informer et débattre des sujets stratégiques.

Les réunions se dérouleront normalement sur une demi-journée. Les réunions auront lieu au siège social d'EADS N.V. à Amsterdam, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. La date et l'ordre du jour des réunions sont déterminés d'un commun accord entre le président et le co-président du comité économique d'EADS et, soit le Comité Exécutif, soit les deux CEOs pour les deux réunions consacrées aux sujets stratégiques qui se tiennent aux mêmes lieu et date que les deux réunions plénières du Comité d'Entreprise Européen (cf. article 5).

Le comité économique rend compte au Comité d'Entreprise Européen.

## **8. Comités de sous-groupes**

Le Comité d'Entreprise Européen constitue un comité pour chaque sous-groupe de dimension communautaire du groupe EADS N.V., appelé: "Comité Européen AIRBUS", Comité Européen ASTRIUM", "Comité Européen EUROCOPTER"...

Chacun de ces comités de sous-groupe se compose d'au moins un membre du Comité d'Entreprise Européen (qui appartient audit sous-groupe) et de membres supplémentaires élus ou désignés conformément à la loi de l'Etat membre dans lequel ils travaillent et dont rapport est fait au Comité d'Entreprise Européen. Tous les membres dudit comité devront être des employés des sociétés desdits sous-groupes. La direction et les représentants des salariés de chaque sous-groupe devront arrêter le nombre de membres supplémentaires, déterminé dans un cadre logique prenant en considération les affectifs et le nombre des filiales de chaque sous-groupe.

Ces comités ont le droit de se réunir avec le membre responsable du Comité Exécutif d'EADS N.V. et/ou la direction desdites sociétés deux fois par année civile, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Ces comités seront informés et débattront des sujets visée à l'article 6 pour autant qu'ils concernent uniquement le sous-groupe.

Ces réunions se tiennent indépendamment des réunions du Comité d'Entreprise Européen.

Les réunions se dérouleront sur une journée maximum. La date, le lieu et l'ordre du jour des réunions sont établis d'un commun accord entre les représentants des salariés et la direction du sous-groupe.

Les comptes rendus, les documents et contributions établis pour ces réunions seront rédigés en anglais et traduits pour autant que de besoin en français, allemand et espagnos. Dans les mêmes conditions, les débats feront l'objet de traductions simultanées.

Avant chaque réunion avec la direction, chaque comité est autorisé à se réunir la veille hors présence de celle-ci.

## **9. Comités nationaux**

Sous réserve de l'accord préalable de la Direction Générale, le Comité d'Entreprise Européen peut constituer un comité pour chaque Etat membre, où sont enregistrées au moins deux sociétés du groupe EADS N.V.

Chaque comité national se compose d'au moins un membre du Comité d'Entreprise Européen originaire dudit Etat membre concerné au Comité d'Entreprise Européen et de membres concerné au Comité d'Entreprise Européen et de membres supplémentaires élus ou désignés selon la loi de l'état membre dans lequel ils travaillent et dont le rapport est fait au Comité d'Entreprise Européen. Tous les membres dudit comité doivent être des employés desdites sociétés nationales. Les représentants des salariés et la Direction conviennent du nombre de membres supplémentaires déterminé dans un cadre logique prenant en considération les effectifs et le nombre de sociétés de chaque état membre.

Ces comités sont habilités à se réunir avec les membres du Comité Exécutif d'EADS N.V. si nécessaire, avec les directions desdites sociétés nationales ainsi qu'avec le Directeur concerné des Ressources Humaines du siège social d'EADS N.V. deux fois par année civile, à moins qu'il n'en soit convenu autrement. Ces comités seront informés et discuteront des sujets visés à l'article 6, pour autant qu'ils concernent uniquement lesdites sociétés nationales.

Ces réunions se tiendront indépendamment de celles du Comité d'Entreprise Européen.

Les réunions se dérouleront sur une journée au maximum. La date le lieu et l'ordre du jour des réunions sont fixés d'un commun accord entre les représentants des salariés du comité et le Directeur concerné des Ressources Humaines du siège social d'EADS N.V.

Les comptes rendus, les documents et contributions établis pour ces réunions seront rédigés dans la langue nationale respective et traduit en anglais pour autant que de besoin.

Les débats feront l'objet d'une traduction simultanée si nécessaire.

Avant chaque réunion avec la direction, chaque comité est autorisé à se réunir la veille, hors présence de celle-ci.

## **10. Experts**

Le Comité d'Entreprise Européen pourra être assisté de deux experts ayant une expérience reconnue dans les domaines de l'aéronautique de la défense et de l'espace. Ils participent aux réunions du Comité d'Entreprise Européen et aux réunions du Comité Economique. La société prendra en charge leurs frais de déplacement et le temps passé (si l'expert est lié par un contrat de travail avec l'une des sociétés d'EADS).

Pour des sujets spécifiques, et pour autant que ce soit justifié, le Comité d'Entreprise Européen, le comité économique et les comités de sous-groupes peuvent se faire assister par un expert technique, rémunéré par la société. L'obligation de supporter les coûts des experts ainsi appelés par le Comité d'Entreprise Européen, le comité

économique et les comités de sous-groupe est limité à un expert pour chacun d'entre eux.

## **11. Confidentialité**

Les membres du Comité d'Entreprise Européen, du comité économique, des comités de sous-groupe, des comités nationaux et leurs suppléants ont l'obligation de ne divulguer ou de n'utiliser aucune information dont ils ont eu connaissance dans le cadre de leur mandat au Comité d'Entreprise Européen ou aux comités précités et qui leur ont été données par la Direction sous le sceau de la plus stricte confidentialité. Cette obligation s'applique également aux experts ainsi qu'aux autres participants.

Cette obligation peut être demandée de façon indéfinie ou pour une période précisée par la direction.

## **12. Coûts**

Les heures travaillées pour participation aux réunions et aux réunions préparatoires des membres du Comité d'entreprise européen, du Comité économique, des sous-comités d'entreprise et des comités nationaux seront rémunérées comme horaire de travail normal.

Aussi bien les frais de voyage comme la rémunération du temps de travail des membres du Comité d'entreprise européen, du Conseil économique, des sous-comités d'entreprise et des comités nationaux seront couverts par les entreprises représentées selon leurs systèmes de compensation.

Les membres du Comité d'entreprise européen et des sous-comités d'entreprise ont droit à des cours de formation en économie et langue anglaise, après mise en accord avec le département du personnel de l'entreprise concernée.

Les frais d'administration du Comité d'entreprise européen et du Comité économique seront couverts par EADS N.V.

## **13. Juridiction**

L'accord est soumis à la juridiction des Pays-Bas.

## **14. Durée de l'accord**

Cet accord entre en vigueur dès apposition des signatures. Il a été conclu pour une période illimitée.

Les parties conviennent de se réunir après un terme de deux ans afin d'examiner s'il faudra faire des changements.

De même, les parties se réuniront s'il s'avère nécessaire - pour des raisons juridiques ou suite à des décrets européens - d'apporter des changements à l'accord.

Cet accord peut être résilié en tout temps par chacune des deux parties signataires, cependant en respectant un délai de six mois.

## **15. Communication**

Les noms des membres du Comité d'entreprise européen, leurs adresses et leurs entreprises seront communiqués incessamment à la Direction générale de l'entreprise. Celle-ci transmettra ces informations aux directions et aux représentants syndicaux des entreprises du groupe EADS dans les États membres de l'Union européenne.

Amsterdam, 23 octobre 2000

# EADS

**Addendum  
à  
l'Accord sur l'institution d'un Comité d'entreprise européen  
et de ses comités dérivés portant sur l'information  
et la consultation du personnel  
conclu entre  
European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.  
et ses représentants du personnel  
le 23 octobre 2000**

## **Ajoute à l'article 7 – Comité économique**

Il est d'un commun accord entre la Commission spéciale des négociations et de la Direction générale de l'entreprise que deux employés du niveau supérieur du groupe EADS N.V. puissent participer aux réunions du Comité économique. Ces deux employés du niveau supérieur ne sont pas membres du Comité économique.

Amsterdam, 23 octobre 2000

## **Annexe 2**

### **E A D S European Works Council**

#### **Règlement Intérieur du Comité d'Entreprise Européen d'EADS N.V.**

##### **Préambule**

Le présent Règlement intérieur complète l' "Accord sur l'institution d'un Comité d'Entreprise Européen et de ses comités dérivés portant sur l'information et la consultation du personnel", conclu entre EADS N.V. et les représentants des salariés le 23 octobre 2000.

Le Règlement intérieur régit la coopération internationale entre les membres du Comité d'Entreprise Européen (CEEj et ses comités dérivés et les droits et responsabilités réciproques des membres, sur la base du droit néerlandais. Il est applicable pour le mandat 2000 a 2004 et ne peut être modifié que par une décision du Comité d'Entreprise Européen. prise à la majorite des voix des membres habilités à voter. Avant l'adoption du Règlement intérieur, la Direction centrale aura la possibilité de faire connaître son avis.

##### **Article 1er           Principes de coopération**

Les membres du Comité d'Entreprise Européen s'efforceront de mener leur travail interne d'après le principe du consensus. Il rechercheront toutes possibilités de parvenir à un consensus. S'il n'est pas réalisable, les membres tenteront de trouver un compromis équitable. Une décision ne sera prise par un vote majoritaire que si toutes ces tentatives ont échoué.

##### **Article 2           Elections**

###### **Paragraphe 1er    Généralités**

Les élections appropriées auront lieu à la réunion constitutive. Si de nouvelles élections sont nécessaires à la suite de la démission de leur fonction de membres du Comité d'Entreprise Européen, ces élections auront lieu à la première réunion successive du CEE.

Les motions de révocation d'un membre par un vote doivent être soumises par écrit. De telles motions doivent être placées à l'ordre du jour de la réunion suivante.

En principe, les élections s'effectuent à main levée. Un scrutin secret n'aura lieu que sur requête expresse. Dans de tels cas, une commission scrutatrice sera instaurée.

## **Paragraphe 2      Président d'elections**

Le scrutin en vue de l'élection du Président du Comité d'Entreprise Européen sera présidé par un représentant de la Fédération Européenne de Métallurgie (FEM). En cas d'empêchement, le CEE nommera un de ses membres pour présider au scrutin.

## **Paragraphe 3      Election du Président du Comité d'Entreprise Européen**

Le Président du Comité d'Entreprise Européen doit être élu par une majorité absolue de tous les membres habilités à voter. Chaque membre habilité à voter est autorisé à proposer des candidats.

## **Paragraphe 4      Election du Co-Président du Comité d'Entreprise Européen**

Le Co-Président du Comité d'Entreprise Européen doit être élu à la majorité absolue de tous les membres habilités à voter. Chaque membre habilité à voter est autorisé à proposer des candidats.

Le Président et le Co-Président ne peuvent pas représenter le même pays.

## **Paragraphe 5      Election du Bureau**

Le nombre de membres et la composition nationale du Bureau sont stipulés dans l'accord (2F, 2D, 1 E, 1 UK). Le Président et le Co-Président sont membres d'office du Bureau. D'autres membres parmi les représentants de France (F), d'Allemagne (D), d'Espagne (E) et du Royaume-Unis (UK) sont proposés par leurs délégations. Si plusieurs propositions devaient être présentées, on s'efforcera d'aboutir à une solution en conformité avec l'article 1 du présent Règlement intérieur.

La composition nationale convenue du Bureau doit être respectée dans les élections en tenant compte des nationalités du Président et du Co-Président du Bureau.

## **Paragraphe 5      Election du Comité Economique Européen**

Le nombre de membres et la composition du Comité Economique Européen sont stipulés dans l'accord (2F, 2D, 1 E, 1 UK). Les candidats sont proposés par les délégations. Si plusieurs propositions sont présentées, on s'efforcera d'aboutir à une solution en conformité avec l'article 1 du Règlement intérieur.

La composition nationale convenue du Comité Economique Européen doit être respectée dans les élections.

## **Paragraphe 7      Election du Président du Comité Economique Européen**

Le Comité Economique Européen élira son Président à la majorité absolue, parmi ses membres.

## **Paragraphe 8      Election du Co-Président du Comité Economique Européen**

Le Comité Economique Européen élira son Co-Président à la majorité absolue, parmi ses membres.

Le Président et le Co-Président ne peuvent pas représenter le même pays.

## **Paragraphe 9 Election d'experts**

Les membres du Comité d'Entreprise Européen éliront deux experts. Chaque membre habilité à voter a le droit de proposer des candidats. Lorsque plusieurs propositions sont soumises, on s'efforcera de trouver une solution en conformité avec l'article 1 du Règlement intérieur. Les deux candidats ayant obtenus le plus grand nombre de voix seront élus.

## **Article 3 Réunions**

### **Paragraphe 1 Principes généraux**

Les réunions seront préparées à temps conformément aux dates convenues avec la Direction centrale pour les réunions annuelles.

Le secrétariat du Président du Comité d'Entreprise Européen est responsable de la fixation de toutes les échéances et de l'organisation de toutes les réunions du Comité d'Entreprise Européen et du Bureau.

Le secrétariat du Président du Comité Economique Européen est responsable de la fixation de toutes les échéances et de l'organisation de toutes les réunions du Comité Economique Européen.

Le Directeur du département des Ressources humaines d'EADS N.V. sera impliqué dans l'organisation des réunions avec la Direction centrale.

Les membres doivent recevoir une convocation écrite à une réunion ordinaire prévue, avec un préavis de 15 jours. Un ordre du jour doit être joint à la convocation. Ce délai peut être plus court en cas de sessions extraordinaires.

Les convocations aux réunions doivent comprendre un ordre de jour en anglais; le secrétariat responsable s'efforcera d'en obtenir la traduction dans les différentes langues à temps.

L'interprétation simultanée dans les diverses langues nationales sera assurée à toutes les réunions. Le choix d'interprètes appropriés qualifiés sera effectué en accord avec la Direction centrale. Tous les documents remis par la Direction seront traduits dans toutes les langues nationales. Le Président et le Co-Président du CEE s'emploieront à ménager un temps de débat suffisant en préparant les ordres du jour.

### **Paragraphe 2 Procès-verbal**

Le procès-verbal des réunions sera rédigé en anglais et ensuite traduit dans toutes les autres langues nationales. Le procès-verbal des réunions du Comité d'Entreprise Européen et du Bureau sera établi par un assistant du Président du Comité d'Entreprise Européen. Le procès-verbal des réunions du Comité Economique

Européen sera établi par un assistant du Président du Comité Economique Européen. Le rédacteur du procès-verbal établira le procès-verbal et rédigera une liste de présence à signer par tous les participants. Le procès-verbal doit indiquer l'heure de début et de fin de la réunion, l'ordre du jour, les résultats de discussions, le libellé des décisions et tout vote majoritaire. Toutes déclarations ou adjonctions personnelles au procès-verbal demandées par des membres doivent être soumises rapidement par écrit et doivent être rattachées en annexe au procès-verbal. Le procès-verbal doit être signé par le Président et le rédacteur concernés du procès-verbal. En cas de réunions avec la Direction centrale, le procès-verbal sera rédigé par cette dernière et ensuite concerté avec le Président concerné.

### **Paragraphe 3            Temps de parole**

Dans les débats, le temps de parole est limité à 5 minutes par intervention. Chaque membre peut demandé plusieurs fois la parole.

## **Article 4                    Fonctions du Président et du Co-Président du Comité d'Entreprise Européen**

### **Paragraphe 1            Fonctions communes du Président et du Co-Président du Comité d'Entreprise Européen**

Le Président et le Co-Président du Comité d'Entreprise Européen représentent le Comité d'Entreprise Européen devant la loi. Le Président et le Co-Président du Comité d'Entreprise Européen ont pour mission d'organiser le processus d'intégration Européenne dans l'esprit de l'article 1.

### **Paragraphe 2            Fonctions du Président du Comité d'Entreprise Européen**

Le Président du Comité d'Entreprise Européen est autorisé à émettre des déclarations concernant des décisions prises par le Comité d'Entreprise Européen, *vis-à-vis* du personnel, de la Direction centrale et d'organes externes. Les déclarations de la Direction centrale doivent être adressées au Président du CEE, ou au Co-Président en cas d'empêchement. L'ordre du jour des réunions du Comité d'Entreprise Européen est rédigé par le Président du CEE en accord avec les autres membres du Bureau.

## **Article 5                    Sous-Comités du Comité d'Entreprise Européen**

### **Paragraphe 1            Bureau**

Le Bureau est en charge de toutes les affaires administratives. Avec le Président, il dresse le calendrier annuel des réunions qui est ensuite coordonné et convenu avec la Direction centrale. Cela implique la fixation des dates et des lieux des réunions. Le Bureau prépare les sujets pour les réunions du Comité d'Entreprise Européen. Il dirige le débat, prépare les décisions et réunit tous les documents nécessaires.

Le procès-verbal des réunions doit être distribué à tous les membres du Comité d'Entreprise Européen.

## **Paragraphe 2          Comité Economique Européen**

Le Comité Economique Européen doit être informé par le Comité Exécutif (Executive Committee) d'EADS N.V. sur toutes les questions économiques énumérées à l'article 6 de l'accord CEE, quatre fois par année. Deux fois par année les CEO assisteront à ces réunions pour renseigner sur des questions stratégiques.

Le Comité Economique Européen soumettra ensuite un rapport exhaustif à la réunion interne suivante du Comité d'Entreprise Européen. Le Comité d'Entreprise Européen peut charger le Comité Economique Européen de demander au Comité Exécutif ou aux CEO des informations sur des questions spécifiques.

### **Paragraphe 2.1          Fonctions conjointes du Président et du Co-Président du Comité Economique Européen**

Le Président et le Co-Président du Comité Economique Européen représentent le Comité Economique Européen devant la loi.

### **Paragraphe 2.2          Fonctions du Président du Comité Economique Européen**

Le Président du Comité Economique Européen est autorisé à faire des déclarations par rapport à des décisions adoptées par le Comité Economique Européen. Vis-à-vis du personnel, de la Direction centrale et d'organes externes. Les déclarations de la Direction centrale qui concernent la compétence du Comité Economique Européen doivent être adressées au Président du Comité Economique Européen, ou au Co-Président du Comité Economique Européen en cas d'empêchement. L'ordre du jour pour les réunions du Comité Economique Européen est établi par le Président du Comité Economique Européen en accord avec le Directeur du département des Ressources humaines d'EADS N.V.

## **Paragraphe 3          Comités Européens**

Les Comités Européens (Airbus, Astrium, Eurocopter) informeront régulièrement le Comité d'Entreprise Européen de leurs activités à des réunions internes. Si d'autres divisions devaient être placées sous gestion Européenne à l'avenir, le Comité d'Entreprise Européen engagera des négociations en vue d'établir des Comités Européens dans ces divisions.

## **Paragraphe 4          Comités nationaux**

Les Comités nationaux ont le droit d'informer le Comité d'Entreprise Européen de leurs activités à des réunions internes.

## **Article 6                      Groupes de travail et groupes de projet**

Le Comité d'Entreprise Européen a le droit, par voie de décision, de constituer des groupes de travail ou de projet pour examiner des questions particulières. Ces groupes de travail et de projet présenteront leurs conclusions au CEE.

## **Article 7                      Communication**

Pour faciliter la communication interne, les membres du Comité d'Entreprise Européen recevront une liste indiquant les adresses d'entreprise, les numéros de téléphone et de fax ainsi que les adresses de courrier électronique de tous les membres du Comité d'Entreprise Européen.

Le secrétariat du Président du Comité d'Entreprise Européen est la plaque tournante pour toutes questions ou communications.

Nonobstant ce principe, le secrétariat du Président du Comité Economique Européen est responsable des communications relatives au Comité Economique Européen.

## **Article 8                      Decisions**

Avant d'adopter toute décision, le Comité d'Entreprise Européen et ses sous-Comités doivent explorer toute possibilité spécifiée dans l'article 1 du Règlement intérieur. Si un vote est néanmoins requis, les décisions doivent être adoptées par un vote majoritaire.

## **Article 9                      Specialistes**

Le Comité d'Entreprise Européen et le Comité Economique Européen sont autorisés à recourir à un spécialiste compétent pour des questions spécifiques, étant entendu qu'une décision correspondante doit être adoptée par le Comité d'Entreprise Européen pour chaque cas d'espèce.

Le Président et le Co-Président mèneront les négociations nécessaires avec la Direction centrale à cet effet.

Si un recours à un spécialiste est requis dans un des sous-Comités Européens, le Comité en question en discutera avec la Direction responsable au sein du Groupe.

Si ces entretiens n'apportent aucun résultat, le Président et le Co-Président peuvent examiner le problème avec la Direction centrale si la demande leur en est faite.

## **Article 10                      Formation continue**

Les membres du Comité d'Entreprise Européen sont autorisés à s'engager dans la formation continue afin d'acquérir les connaissances nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Les détails spécifiques doivent être coordonnés et organisés avec le département des Ressources humaines de l'entreprise en question. Le Comité d'Entreprise

Européen doit être informé de tout problème qui surgit. Le Président et le Co-Président du Comité d'Entreprise Européen discuteront de ces problèmes avec la Direction centrale, sur demande.

## **Article 11                      Coordination syndicale**

La coordination syndicale entre les membres de la Fédération Européenne de Métallurgie (FEM) sera assurée par le représentant de la FEM.

### **Annexes**

- a) Membres et membres suppléants du Comité d'Entreprise Européen
- b) Membres du Comité Economique Européen
- c) Membres du Bureau
- d) Membres et membres suppléants des Comités Européens
- e) Membres et membres suppléants des Comités nationaux
- f) Définition de la majorité simple et de la majorité absolue

### **Annexe f) du Règlement Intérieur du Comité d'Entreprise Européen de EADS N.V.**

Majorité simple :            Une décision à la majorité simple est prise à la majorité des voix exprimées, c'est-à-dire 50% des membres présents habilités à voter plus 1 voix. Les abstentions sont à considérer comme voix non-exprimées, l'égalité de voix signifiant le rejet.

Majorité absolue :        Pour réunir la majorité absolue, il est nécessaire que la majorité des membres approuvé, indépendamment du nombre de membres présents ou d'abstentions. La majorité absolue est constituée par 50% de tous les membres habilités à voter plus 1 voix.