

# Journée d'étude "composite"

Organisée conjointement  
par les comités régionaux  
CGT Midi-Pyrénées-Aquitaine  
et par la FTM-CGT



la  
cgt

**Tarbes, le 19 juin 2008**

# Au sommaire...

Mot d'accueil ..... 3

Que sont les matériaux  
composites ? ..... 4

Impact industriel  
et enjeux syndicaux ..... 7

Le modèle industriel  
éclaté et ses limites .... 10

Le plan composite  
en Midi-Pyrénées ..... 11

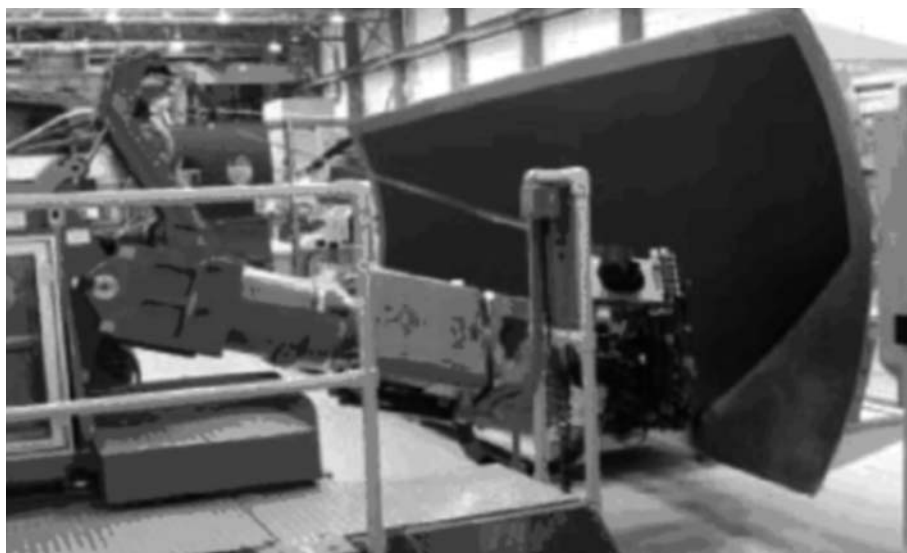
Quelques  
présentations ..... 14

Le composite  
et ses risques  
pour la santé ..... 15

Résumé  
des débats ..... 17

Demande CGT  
d'une évaluation  
des risques  
sur les composites  
de Carbone ..... 18

Conclusion ..... 19



## En résumé...

*Les deux comités régionaux CGT Midi Pyrénées et CGT Aquitaine ainsi que la Fédération des Travailleurs de la Métallurgie CGT organisaient le 19 juin à Tarbes une journée d'étude sur les défis posés par le passage du métal au composite. Les deux régions représentent le deuxième pôle économique français. Avec la CGT métallurgie, ils ont estimé nécessaire d'approfondir la réflexion sur l'impact de l'introduction massive de ces nouveaux matériaux, tant du point de vue des mutations industrielles que des conséquences sur la santé des travailleurs et à plus long terme sur l'environnement. Le colloque a réuni une quarantaine de syndicalistes venus de toute la France, essentiellement issus de sites aéronautiques. Etaient également invités des experts d'Alpha Conseil et de l'Afsset (Agence française de sécurité sanitaire et de l'environnement).*



Jean-Philippe Arles

# Un mot d'accueil de la CGT Midi-Pyrénées

**Roger-Pierre Lemouzy**, secrétaire régional de la région Midi-Pyrénées devait rappeler le contexte de la journée d'étude. Les comités régionaux Midi-Pyrénées et Aquitaine ont engagé depuis 2001 un travail de coopération syndicale commun autour l'aerospace valley et des enjeux régionaux que représentent les pôles de compétitivité. Une coopération qui visait à combattre la mise en concurrence des salariés et régions entre eux et à répondre aux besoins économiques et sociaux en construisant des solidarités nouvelles. Ce travail commun s'est concrétisé par de multiples initiatives : édition de matériel, assises de l'aéronautique et un déploiement syndical intégrant la sous-traitance. La complémentarité de travail entre les deux régions a permis de faire émerger la proposition d'un nouveau statut du travailleur salarié (NSTS) dans l'aéronautique et de développer la revendication des comités interentreprises. La coopération des deux régions et de la fédération métallurgie a permis la création de quinze nouvelles bases syndicales. Les unions départementales CGT ont aussi, grâce à ce travail, acquis une meilleure connaissance du poids des entreprises et des sous-traitants travaillant pour l'aéronautique sur leur propre territoire. Cela a permis d'y diffuser le tract pour le NSTS et contre le plan de restructuration Power 8 chez Airbus. A l'actif des mobilisations, la lutte contre la vente de la Sogerma. Cette coopération des régions est un point d'appui dans les luttes contre les plans Power 8 et Zéphyr chez EADS auxquelles des journées d'étude telle que celle-ci contribuent.



**Roger-Pierre Lemouzy**,  
secrétaire Régional CGT Midi-Pyrénées

# Que sont les matériaux composites ?

## La nature des matériaux

**Michel Hanquez**, délégué syndical chez Soficar (fabricant de carbone) donne un éclairage technique sur la nature des composites et de leurs applications en aéronautique. Définition générale : "Un composite est un matériau hétérogène formé de plusieurs constituants agissant en synergie afin de lui conférer des propriétés finales supérieures à celles obtenues avec chaque constituant". Ces matériaux sont constitués de deux éléments : une fibre (de verre, de carbone ou d'aramide) qui pro-

# Composite

## Les deux types de résines

### Les résines thermodurcissables

Au cours de la polymérisation, les polymères se pontent et durcissent de façon définitive. La transformation est irréversible.

### Les résines thermoplastiques

La transformation est réversible.

## Les trois principales fibres

### La fibre de verre

Elles sont obtenues à partir de silice et d'additifs (carbonate de sodium, calcium), le verre est coulé en fusion à 1250°C à travers une filière platine rhodium. Après refroidissement les filaments sont étirés pour obtenir des fibres continues.

### La fibre de carbone

Les filaments acryliques sont oxydés à chaud 300°C, puis chauffés à 1500°C dans une atmosphère d'azote.

### La fibre aramide

Elle est issue de la chimie organique des polyamides aromatique par synthèse chimique à basse température -10°C, puis filés et étirés pour obtenir un module d'élasticité élevé.

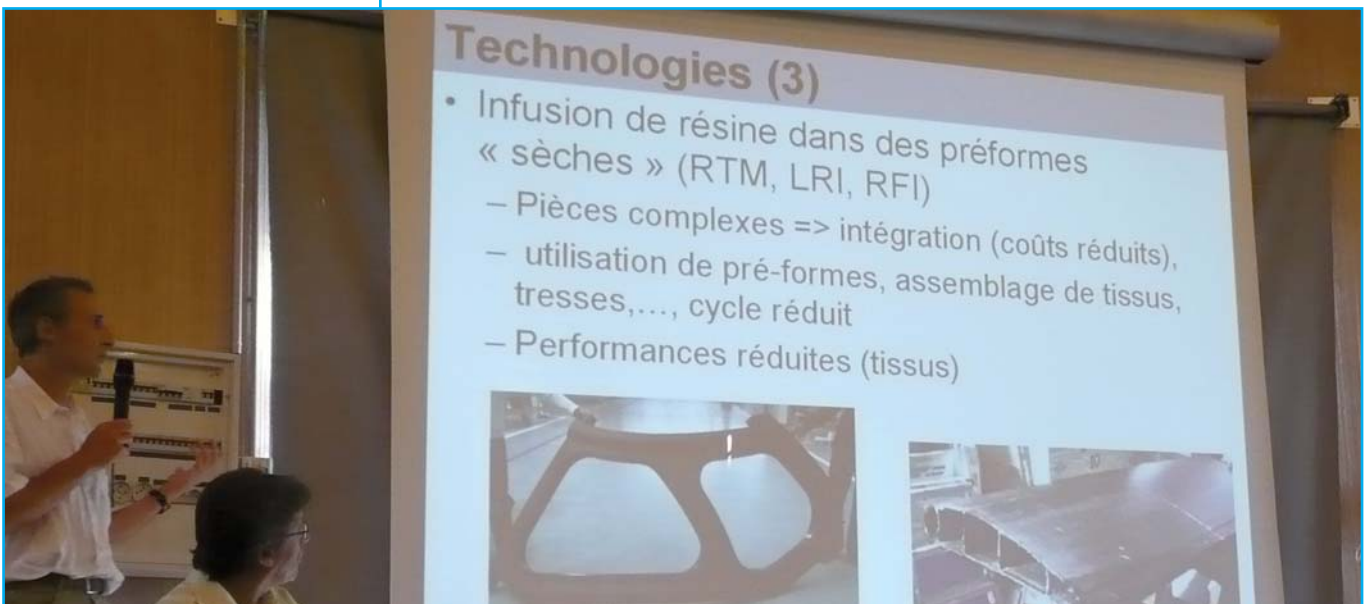
cure les principales propriétés mécaniques et une matrice (résine) qui a pour rôle de lier fibres, répartir contraintes et donner la forme désirée au produit final. Il existe deux types de résine : les thermodurcissables (à forme irréversible) et les thermoplastiques, dont la transformation est réversible. Les procédés varient selon la taille de la pièce et le secteur d'activité (moulage, drapage, injection, estampage, pultrusion, enroulement filamentaire). Les composites doivent se différencier des technologies alternatives sur au moins cinq critères (gain de poids, intégration de fonction, réduction du nombre de pièces), facilité de mise en œuvre, isolation électrique, caractéristique mécanique. Les secteurs d'application sont au nombre de neuf : aéronautique, automobile, industriel, nautique, médical, sports et loisirs, électrique, ferroviaire et civil. Selon le secteur, on recherche des qualités différentes en matière de performance, d'économie du procédé ou de cadences de production. Les entreprises qui fournissent des matériaux composites sont Mitsubishi, Zoltec, Torey, Soficar, Vetrotex, Bakélite, Athochem. Ceux qui les transforment sont Composite Aquitaine, Plastique Aquitaine, Natec, Mecelec composite et recyclage, Inoplast, Mitsubishi, Toray. Les utilisateurs de composite sont EADS, construction navale de Bordeaux, Fressiney, Total, Renault. Les centres de recherche : Pôle de plasturgie de l'Est, Mine de Douai, Compositec, Pôle européen de plasturgie, Ecole de Polytechnique de Lausanne, Institut français du textile et de l'habillement, CRITT de Toulouse, Centre de recherche de Lacq. Les composites recèlent plusieurs enjeux ; sur le recyclage et la santé (lois sur l'exposition du personnel et cycle de la pièce de sa naissance à sa destruction), sur leur spécificité (une utilisation qui tend vers la fonctionnalité plutôt que la substitution) et sur leurs cadences de production, qui varie selon les propriétés mécaniques. L'absence de modélisation et de normalisation pourrait constituer un frein pour l'optimisation des pièces face à des matériaux traditionnels. En conclusion, si l'Etat ou les industries françaises décident pour des intérêts stratégiques, économiques ou environnementaux d'accélérer la recherche et le développement sur ces matériaux, cela entraînera d'importantes mutations. Elles affecteront de vastes secteurs industriels avec des transformations dans les types d'emploi et des changements sur les conditions de travail et la santé.



**Michel Hanquez,**  
délégué syndical Soficar

## Le composite et l'aéronautique

**André Galliot**, responsable de l'amélioration de la production industrielle chez Airbus devait revenir sur les avantages et inconvénients du composite et expliquer l'évolution de son utilisation dans l'aéronautique. C'est avant tout dans le gain masse, qui peut aller jusqu'à 10 %, que se situe le principal atout du composite, un avantage essentiel pour l'économie de carburant. On se débarrasse aussi des problèmes de corrosion et le matériau facilite l'intégration des fonctions structurales. Mais les inconvénients sont aussi nombreux; les coûts des matériaux, une moindre résistance aux impacts et aux vibrations, des difficultés supplémentaires pour les visites d'inspection et les réparations. Enfin, le composite n'étant pas conducteur, il s'agit de trouver des solutions pour résister à la foudre et aux retours de courant. D'où le recours envisagé aux nanotubes (dont on craint que les fibres trop fines affectent la santé). Les composites représentaient 5 % de la masse des Airbus A 310-300 construits en 1985. L'A380-800 sorti des chaînes en 2007 en contient 25 %. L'A 350XWB de 2013 en contiendra 53 %. Pour le spécialiste, la tendance est donc établie compte tenu des tonnes de carburant que font économiser chaque kilo gagné. Pour autant, les problèmes sont tels que Boeing, qui a beaucoup investi dans le composite, n'a pas encore arrêté sa position sur le futur remplaçant du 737. Peut-être sera-t-il encore métallique.



# Impact industriel et enjeux syndicaux

**Jean-Jacques Desvignes**, Coodinateur EADS, secrétaire FTM-CGT, livre son analyse :

*“Les composites sont connus depuis longtemps dans l'aéronautique, mais avec le coût du pétrole, elles tendent aujourd'hui à devenir obsessionnelles. L'affaire mérite de s'y attarder. Elle pose les questions des matières premières (ce sont des dérivés du pétrole), de recyclage, de continuité électrostatique, de rigidité, de conditions de travail et de santé, car ce sont des fibres microscopiques dangereuses pour la santé. Sont aussi posés les enjeux de formation parce que ce sont des nouveaux métiers. C'est complexe et beaucoup de préoccupations pour gagner quelques kilos. Parallèlement, il est difficile de s'y retrouver tant l'utilisation de ces matériaux est devenu un argument de vente avec divers lobbies. Les acteurs du métallique n'ont pas baissé les bras et viennent avec des produits plus performants, mais pour l'heure, la tendance n'est pas inversée. Même s'ils sont utilisés dans d'autres secteurs, la maîtrise des composites dans l'aéronautique n'est pas encore totalement acquise.*

## **Distinguer le saut technologique de l'alibi pour plans sociaux**

*Aujourd'hui, l'introduction massive des matériaux composites un élément fort pour justifier la restructuration de la filière. Il convient d'analyser la situation pour distinguer ce qui relève des changements réels dûs à l'évolution des technologies et ce qui relève de l'alibi pour casser, externaliser, capter des fonds publics et délocaliser vers les pays à bas coût. En effet, le travail de ces matériaux est totalement différent de celui sur le métallique et pose donc des questions de qualification, des plans de formation, des embauches, de la recherche et de la maîtrise technologique nouvelle avec sous-jacent des investissements dans l'outil industriel. Dans les deux régions Midi Pyrénées et Aquitaine, le pôle mondial de compétitivité aéronautique Espace - système embarqué joue un rôle déterminant dans l'évolution de la filière. Et le fait pour les syndicats d'être exclus de la gouvernance pose de nombreuses questions pour la démocratie, son objectif et la transparence sur son pilotage.*





*C'est ainsi qu'est lancé dans la région Midi-Pyrénées un vaste programme de développement des matériaux composites. Son montant est estimé à 250 millions d'euros pendant cinq ans, dont 50 millions financés par la région. Beaucoup se joue autour d'EADS Airbus et de Latécoère avec pour toile de fond le plan Power 8 et la recomposition de toute l'industrie européenne calqué, sur le modèle Boeing, qui pourtant aujourd'hui montre toute son incohérence dans la chaîne de production du 787, où les retards se succèdent. En Midi Pyrénées, c'est dans le domaine des composites de nombreuses entreprises et des centres de compétences uniques en recherche. Huit projets de recherche sur les composites sont lancés sur le pôle de compétitivité. L'aerospace campus - le plus grand d'Europe- devrait être implanté à Toulouse pour la formation d'ingénieurs. Le composite devient au cœur du développement des activités aéronautiques. En Aquitaine deux programmes majeurs sont lancés l'un pour le développement des composites de haute performance, l'autre pour accompagner les PMI à passer du métallique vers le composite.*

### ***Un remodelage orienté vers le profit***

*L'introduction massive des matériaux composites arrive à la croisée de plusieurs événements : une forte croissance des carnets de commande dans l'ensemble des activités aérospatiales et en particulier en Midi-Pyrénées chez Turboméca et Eurocopter, le lancement d'un grand projet tel que l'A350, le développement du programme A380 avec en ligne de mire le remplacement de la famille A320. C'est aussi une industrie sous*

la domination d'un actionnariat financier composé de fonds d'investissements. Ce sont des retards sur plusieurs programmes majeurs. C'est une parité euro/dollar pénalisante et un coût élevé du pétrole. Cette situation a ouvert au patronat une opportunité inespérée pour opérer un remodelage de toute la filière avec comme pivot le plan Power 8. En effet, dans l'objectif de réduction des coûts tous azimuts, le changement de technologie devenait une aubaine pour développer ces activités dans les entreprises sous-traitantes ou développer le partenariat pour leur faire supporter et partager les risques des investissements lourds. Et cette logique Power 8 implique d'imposer aussi aux sous-traitants de délocaliser des productions dans les pays à bas coût ou de la zone dollar. La vente du site d'Airbus Méaulte s'inscrivait dans cette démarche. Mais si la vente n'a pas eu lieu, les objectifs de recomposition mondiale demeurent et notamment ceux de faire fabriquer dans les pays à bas coût. Latécoère s'implante en Tunisie avec comme spécialité les pointes avant (activité de Méaulte). La maîtrise des composites fait partie des enjeux de pérennité de cet établissement. Mais plus largement, c'est tout le tissu de sous-traitance qui est malmené dans ce tourbillon de restructuration dans l'objectif d'une profitabilité financière accrue.

## Les enjeux syndicaux

Il faut maîtriser les composites pour se positionner sur des marchés nouveaux mais aussi résister à la spécialisation des établissements dans une seule technologie dans un abandon de matériaux métalliques. Il convient aussi d'anticiper toute la problématique environnementale autour du recyclage des composites. Un second enjeu est celui des qualifications et de la formation professionnelle. Nous sommes en face d'une mutation technologique qui conduit à des changements de qualification. C'est aussi à cela que servent les restructurations. Plutôt que d'engager des plans de formation ils préfèrent faire table rase et bâtir avec une génération nouvelle. Nous avons donc à mieux cerner les impacts sur les métiers, les formations nécessaires à l'évolution des personnels et non pas une gestion par PSE ou des accords de méthode. Ce n'est pas aller vers une opposition des deux technologies, mais anticiper les évolutions avec des exigences fortes pour garantir l'emploi de tous. Il convient en parallèle de s'approprier toute la cohérence de notre grille de classification pour que ces mutations technologiques ne se traduisent pas un rabaissement des salaires et une dévalorisation des qualifications.”



Jean-Philippe Arfes



Jean-Philippe Arfes

# Le modèle industriel éclaté et ses limites

**Dominique Sellier** de Sécafi Alpha esquisse la cartographie des entreprises des deux régions concernées par le composite. Une première approche fait apparaître 138 entreprises, dont 71 en Midi-Pyrénées et 67 en Aquitaine. Parmi ces 138, 75 ont plus de 50 salariés. Il y a donc de nombreuses petites entreprises, souvent de mécanique, qui sont concernées. En nombre de salariés, on les estime à 30 000 sur les deux régions. Deux régions fort bien dotées en terme de cerveaux et de centres de recherche. Concernant la stratégie industrielle induite par Power 8, Boeing a été le précurseur du modèle éclaté dans le monde entier en appui sur des partenaires à qui il fait partager les risques. Ces derniers doivent participer au développement des matériels. Mais Boeing a essuyé des revers avec le passage au composite et le maquettage virtuel. Les problèmes d'assemblage ont été nombreux, et Boeing, qui avait externalisé massivement, en revient à racheter sa participation dans certaines unités pour récupérer la maîtrise du processus. Avec Power 8, Airbus s'est inspiré du modèle Boeing en demandant à des partenaires de supporter les risques

industriels et de développement du composite. Il fallait de plus que ces partenaires assument le risque du coût du dollar. Ces partenaires ont donc renoncé à l'achat de Méaulde et Saint-Nazaire, qui demeurent dans le giron d'Airbus.

**la cgt** Assises de l'Aéronautique du Spatial et de la Défense  
2 et 3 octobre 2007 - Montreuil

**Un syndicalisme utile**

**pour**

- une industrie au service de l'emploi et des territoires
- le progrès social
- les coopérations et la paix

**UNIVO**  
La Nouvelle Vie Ouvrière  
**MÉTALLURGIE**



**Assises de l'aéronautique, de l'espace et de la défense**

# Le plan composite en Midi-Pyrénées

**Marie-Laurence Bertrand**, responsable du groupe CGT au Conseil économique et social régional de Midi-Pyrénées fait une présentation du plan composite régional en Midi-Pyrénées : "Son objectif est de constituer d'ici 3 ans un centre européen des matériaux et structurer (CEMAS) autour de quatre axes :

- *Fédérer, structurer et renforcer la recherche publique afin de créer un centre européen d'ingénierie des matériaux et structures pour l'aéronautique et l'espace (autour des 5 labos régionaux de mécanique)*
- *Coordination des acteurs comme le CRITT à Toulouse et le CRC composites de Tarbes.*
- *Coordonner les établissements du territoire pour promouvoir l'offre de formation régionale aéronautique et notamment composite.*
- *Traitement des matériaux en fin de vie (voir participation du CR au syndicat mixte TARMAC (plate forme pour le démantèlement des avions en fin de vie).*

*L'appel à projet se fait en deux temps :*

- *EPICEA 1<sup>re</sup> génération en 2006 (4 M d'€uros d'aides Etat (DRIRE/Région) dont l'objet est de soutenir la filière et d'accompagner les PME/PMI sur l'acquisition de savoir faire pour des applications aéronautique ou espace. L'approche se fait à partir de recherche de partenariats industrie, labos académiques et centres de transfert de technologie. 8 projets retenus en 2007.*
- *EPICEA 2008 : élargissement à d'autres secteurs, par exemple la SNCF pour la construction des nouveaux autorails.*

## Les propositions CGT en matière de financement :

- 1. Faciliter l'accès aux crédits bancaires notamment pour les PME : mobilisation des banques mutualistes, coopérations avec banques commerciales pour obtenir l'octroi de crédits bancaires spécifiques ou de garanties pour les entreprises.*
- 2. Fonds régionaux pour l'emploi et le développement économique (fonds d'intervention pour l'emploi et le développement solidaire des territoires) :*



**Marie-Laurence Bertrand**,  
Responsable Groupe CGT/CESR



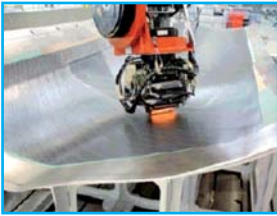
- *Objectif : aider au développement des entreprises en cohérence avec les territoires. Impulser au niveau local et régional la réalisation de projets concrets dans une optique de coopération et de solidarité entre territoires et entre entreprises et territoires.*
  - *Choix des projets : en fonction de l'efficacité économique et de l'utilité sociale et selon indicateurs de développement locaux (qualité de l'emploi, partage VA, investissements productifs, investissements sur le territoire...)*
  - *Sources de financement : redéploiement des aides publiques à l'emploi et aux entreprises, épargne, y compris salariale et contractuelle (livret A), mobilisation d'une partie du budget formation.*
  - *Intervention des fonds : aides, crédits à taux réduits et/ou garanties, apports en fonds propres.*
  - *Acteurs : Banque de France des Petites et Moyennes Entreprises (OSEO/BDPME), Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), Banques de France (BDF), Pôle Financier Public (PFP)*
- 3. Pôle financier public (PFP) : constitué autour de la caisse des dépôts et consignations, des caisses d'épargne et de la poste associées des banques coopératives associatives et mutualistes, et avec la participation de la Banque de France... juste retour des choses puisque les missions de financement des politiques publiques concernaient une des premières missions de la CDC et de la BDF. Il aurait pour objectif la collecte*

et le contrôle (y compris par les représentants des salariés) des financements d'origine publique. Il permettrait de dégager une capacité de financement importante pour garantir la réalisation de projets, dégagés des contraintes de rentabilité financière. Le pôle interviendrait :

- Soutien aux PME PMI
- Financement du logement social
- Politique de la ville
- Financement des infrastructures de transports
- Politique industrielle
- Financement de l'innovation.

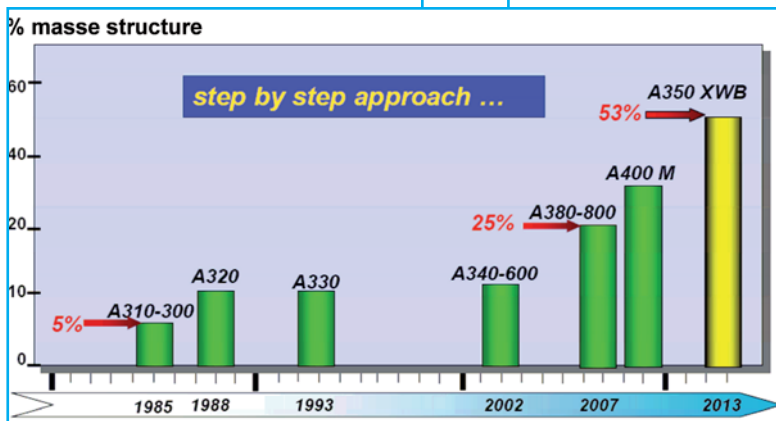
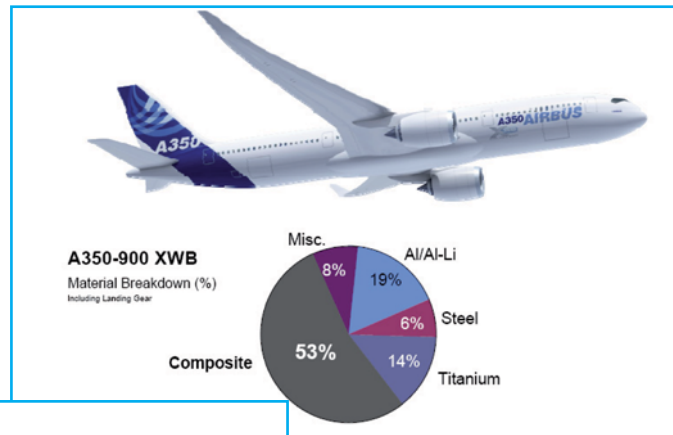
**4. Réformer la fiscalité locale** : transformer la taxe professionnelle en taxe pour l'efficacité économique, c'est-à-dire un prélèvement favorisant l'emploi et le développement local. Il s'agirait :

- D'intégrer dans l'assiette les actifs financiers des entreprises.
- De moduler les taux en fonction du bilan emploi/salaire/investissements de l'entreprise, ceci dans un cadre pluri-annuel. Une branche au taux déterminé localement serait fonction des processus de production, une autre fixée nationalement intégrerait les actifs financiers
- La CGT propose aussi une harmonisation des taux pour éviter la concurrence des territoires et ne pas léser les entreprises du secteur industriel par rapport aux entreprises de service.



# Quelques présentations

*L'augmentation du poids du composite dans l'aéronautique*



## *Le composite et ses risques pour la santé*

*La toxicité des fibres va dépendre :*

- *Composition chimiques,*
- *Biopersistance,*
- *Dissolution,*
- *Dérivés toxiques,*
- *Forme (particule allongée/particule sphérique),*

- *Dimension : diamètre (inf. à 3 microns) et longueur (sup. à 8 microns),*
- *Propriétés de surfaces,*
- *Migrations (par les liquides biologiques vers d'autres organes)*

*Les risques sur la santé augmentent :*

- *Fibres de carbone : si diamètre inf à 3 microns : risque pulmonaire important. Entre 3 et 8 incertitude mais corrélation forte entre longueur et diamètre,*
- *Sous effet de contraintes mécaniques ou thermiques les fibres pourraient se diviser en fibres plus fines,*
- *Apparition sur le marché de fibres encore plus fines (nanotechnologie...)*
- *Effets des matériaux liants les fibres entre elles joueraient un rôle déterminant dans la cytotoxicité de ces fibres.*

# Le composite et ses risques pour la santé

**Laurent Maunier** de Sécafi-Alpha présente l'état des connaissances sur la dangerosité de ces matériaux. La toxicité des fibres se détermine notamment par sa composition chimique, sa biopersistance (temps de présence dans le corps), son temps de dissolution. La dimension des fibres est aussi très importante, c'est cette caractéristique qui rend l'amiante dangereuse. On estime très dangereuses les fibres dont l'épaisseur est inférieure à 3 microns et la longueur supérieure à 8. L'inquiétude vient donc des nanotechnologies, et il importe de connaître les recettes des produits utilisés ainsi que leurs liants. En matière de prévention, la nature chimique des produits doit être communiquée au CHSCT, qui doit avoir connaissance de la dimension des fibres, des procédés de travail, de leur transformation et des temps d'exposition.

**Yves Bongiorno** (FTM CGT) explique la philosophie de l'initiative sur la santé et les composites "Il s'agit de mettre en œuvre un principe de précaution. Il faut s'étonner qu'une industrie soit lancée sans mettre en œuvre ce principe. Dès lors, si d'habitude on finit par considérer un produit comme dangereux qu'en comptant les morts, il nous a semblé plus opportun de s'en inquiéter sans attendre. Il y a sur les produits chimiques des connaissances et des mesures à faire appliquer. Le drame, c'est que les effets de certains produits sont différés parfois de décennies. Les fibres sont percées, découpées, meulées et sont des matériaux très performants, tout comme l'est l'amiante. Alors, on l'a utilisé massivement en développant le principe de l'utilisation limitée. Résultat, en 1996 on arrive à une interdiction totale après des millions de morts. Il y a donc urgence à mettre le principe de précaution en route. Cela ne veut pas dire de tout arrêter, mais le problème est qu'on ne sait pas et que l'on veut savoir si c'est dangereux. Le problème est que si une fibre a un diamètre inférieur à trois microns, celle-ci reste à vie dans les poumons. Alors peut-on avoir une utilisation maîtrisée ou pas ? Le principe de précaution s'est bien appliqué lorsque le Rafale s'est écrasé et que les autorités ont imposé un énorme périmètre de sécurité. L'enjeu ne concerne pas que les salariés, mais toute la population. Les salariés sont les sentinelles environne-



**Laurent Maunier,**  
Sécafi-Alpha

**Yves Bongiorno,**  
Responsable des questions  
de Santé à la FTM-CGT





**Marc Guerin,**  
Secrétaire du CHSCT Safran le Havre

**Xavier Pétrachi,**  
DSC d'Airbus



mentales. A la suite des crises de la vache folle et de l'affaire du sang contaminé, il a été créé en 2002 l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET). Contrairement à l'INVS, qui intervient après la maladie, l'AFSSET peut être saisie en amont. C'est ce que vient de faire la CGT. Son rôle peut être d'autant plus important aujourd'hui que des bruits courent sur la volonté de faire sauter cet organisme. Nous avons des outils d'intervention dans les entreprises au travers notamment des CHSCT. Dans le domaine de la santé, l'employeur a une obligation de résultat. Si ce n'est pas dangereux, tant mieux. Le CHSCT dispose du registre d'infirmerie et du document unique d'évaluation. Il a le droit de connaître la composition des matériaux, les secrets de fabrication ne lui sont pas opposables, car les membres du CHSCT sont eux-mêmes tenus au secret. Et puisque nous soupçonnons la présence de nanoparticules dans les matériaux composites, nous n'allons pas rester les bras ballants.”

**Marc Guerin** du syndicat de Safran Le Havre apporte son témoignage : “Avec les composites, nous sommes passés du blindage aux fibres. Sur 2 000 salariés, nous comptons 500 intérimaires. L'action du CHSCT consiste à acquérir la connaissance de ces nouvelles pièces dont la place est de plus en plus importante dans les avions. Il y a des poussières, des odeurs et on modifie le processus de travail et l'organisation du travail. Or quand le patronat investit, il veut que ça lui rapporte. Du coup, il y a un grand volume d'heures supplémentaires qui va jusqu'à saturation et une plus grande féminisation. Lorsqu'on ne sait pas, c'est encore pire. En quoi s'autorise-t-on à dire ce n'est pas dangereux ? Avec l'intensification du travail, c'est un cocktail explosif. Nous allons nous appuyer sur l'arrêt Snecma pour attaquer sur les poussières. L'une des solutions est l'aspiration à la source, mais cela se heurte au cadencement. Nous avons un devoir de veille, en particulier envers les intérimaires et il importe d'appliquer le principe de précaution.”

**Xavier Pétrachi**, DSC d'Airbus estime que le carbone ne doit pas être diabolisé et que la contradiction doit être gérée : “Power 8, c'est la fuite de la technologie. Et ce que nous craignons, c'est la fuite en avant avec le composite. Il faut à la fois maîtriser la technologie et la santé. Il ne faut donc pas reproduire le déni public de l'amiante. Notre devoir est de réaliser des études à grande échelle, car l'A350 sera composé de plus de la moitié en composite.”

# Résumé

## des débats

### ***Matinée sur les enjeux industriels :***

*Les échanges pointent plusieurs problématiques. Par quel paradoxe est-on en train d'affaiblir notre outil industriel avec des restructurations à risques alors que les carnets de commandes sont pleins ? Le modèle de l'automobile éclatée n'est-il pas lui aussi mis à mal puisqu'ils commencent à leur tour à rapatrier ? Dans les entreprises, on constate que tout ceci s'accompagne d'une augmentation du niveau de l'intérim. La question de la formation professionnelle est posée avec force. Syndicalement, il faut aussi se battre pour adapter les promotions et pour que les nouvelles qualifications soient reconnues. L'opacité avec laquelle l'UIMM mène ses projets est aussi dénoncée. Un manque de visibilité dans lesquels sont entretenus les syndicats et qui pèse sur leur efficacité dans les propositions de plans de formation et de GPEC. La spécialisation des entreprises est identifiée comme un danger. D'où la nécessité d'être offensifs, notamment sur la constitution de comités interentreprises.*

### ***Après midi sur les risques pour la santé :***

*Des craintes sont apparues dans les échanges sur les conséquences des matériaux déjà en usage. Un syndicat d'un établissement Airbus a notamment fait part d'une analyse non officielle montrant des fibres de 3 microns. La proposition est faite de faciliter partout le travail de l'AFSSET pour son enquête, mais aussi de faire intervenir les CHSCT pour des prélèvements. Les régions et finances publiques pourraient aussi contribuer au financement de ces études à visée sanitaire globale et qui doivent faire partie de l'enveloppe de la R & D.*



*Un débat très animé...*

# *Demande CGT d'une évaluation des risques sur les composites de Carbonne*



Madame Michèle **Froment-Védrine**  
AFSSET  
253, avenue du Général Leclerc  
94701 Maisons-Alfort

Le 16 janvier 2008

Madame,

Lors du dernier trimestre 2007, nous avons réuni les élus CGT des CHSCT des sites d'AIRBUS puis ceux de DASSAULT Aviation.

Au cours de ces deux réunions, les élus ont constaté dans l'aéronautique, une utilisation de plus en plus massive de composites de carbone.

Ils ont identifié deux situations dangereuses :

- La première est dans la fabrication de ces composites. Des risques chimiques plus ou moins connus, des risques imprévus pouvant apparaître en raison des mélanges de différents produits.
- La deuxième est dans l'usinage de ces produits. Le composite est scié, découpé, meulé, percé, poncé, ébavuré, fraisé, rectifié. Ces différentes opérations occasionnent de la poussière très fine. A la suite du drame de l'amiante, une forte inquiétude gagne les salariés sur les risques encourus en étant particulièrement exposés à ces poussières. Une inquiétude d'autant plus forte qu'il y a des informations contradictoires sur la taille réelle de ces fibres.

C'est la raison pour laquelle nous sollicitons l'AFSSET sur la nécessité d'explorer tous les risques que peut engendrer l'utilisation massive de composites de carbone.

Nous vous prions d'agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Pour la Confédération  
**Jean-François NATON**

Pour la Fédération FTM-CGT  
**Yves BONGIORNO**

# Conclusion

**Hervé Baylac**, secrétaire régional de la CGT Aquitaine tirait quelques conclusions de la journée d'étude : "Cette journée a permis d'avancer sur les enjeux techniques et industriels liés aux composites ainsi que sur les problématiques de la santé. Elle doit avoir des suites et être utile dans nos unions locales, départementales et au niveau de nos deux régions. Celles-ci sont à la pointe sur les pôles de compétitivité. On doit se rapprocher aussi d'autres professions pour une mise en commun. Des propositions ont été avancées sur la santé publique. Nous pouvons effectuer des prélèvements, mais cela doit faire partie des responsabilités de l'employeur."

**La journée d'étude s'est conclue par une conférence de presse**  
de gauche à droite :

Hervé Baylac, Jean-Jacques Desvignes,  
Roger-Pierre Lemouzy, Xavier Petrachi





Comité Régional CGT Midi-Pyrénées  
7, place du Fer à Cheval - 31300 TOULOUSE  
Tél. : 05 61 23 35 52 - Fax : 05 61 21 82 23  
e-mail : [cgt.crpm@wanadoo.fr](mailto:cgt.crpm@wanadoo.fr)



Comité Régional CGT Aquitaine  
30, avenue Charles-de-Gaulle  
33200 BORDEAUX cedex  
Tél. : 05 57 22 74 80 - Fax : 05 56 02 69 81