



AIRBUS : les PDG cassent l'entreprise, mais font payer la facture aux salariés

Depuis des mois, les scandales et les faillites de gestion s'accumulent chez Airbus-EADS. Mais ce sont les salariés qui risquent de payer les pots cassés.

Que ne nous a-t-on pas dit sur Airbus, champion de l'aéronautique, engrangeant des commandes énormes, avec l'A380 comme meilleur avion du monde ! Aujourd'hui, les déboires industriels et les scandales financiers impliquent ses plus hauts dirigeants. Le PDG est démissionnaire pour la deuxième fois. Les actionnaires quittent le navire en empochant des milliards d'euros de bénéfices, mettant en péril l'avenir des dizaines de milliers de salariés. La fermeture de la filiale SOGERMA, à Bordeaux, au printemps 2006, l'a bien montré.

PRIVATISATIONS = FRIC ET SCANDALES

Que s'est-il passé ? Au départ, Airbus est le résultat d'une coopération publique, entre Etats, afin de développer une industrie aéronautique. Mais le gouvernement Jospin et son ministre PCF, Gayssot ont décidé... de le privatiser ! Airbus a été bradé au groupe Lagardère. Or les actionnaires n'ont qu'un seul objectif : la rentabilité financière. L'utilisation de la sous-traitance fragilise l'entreprise.

N. Forgeard, le précédent PDG, a même spéculé sur la chute de crédibilité de sa propre entreprise ! Juste avant l'annonce des retards de l'A380, au printemps 2006, il encaisse 3,75 millions de plus-values sur ses stocks options, les mettant ainsi à l'abri de la dégringolade de l'action ! Lagardère vend la moitié de ses parts, réalisant un bénéfice de 1,5 milliard d'euros.

COPAINS ET COQUINS

Ainsi, ce ne sont pas les profiteurs et les responsables du gâchis qui trinquent. L'entreprise fait des milliards de profit, elle a un carnet de commandes de 5 années devant elle, elle multiplie sa productivité par 3 en 10 ans, mais le couperet tombe une fois encore contre les travailleurs. Le plan Streiff, PDG démissionnaire, prévoit des économies de 2 milliards par an, soit la

masse salariale des employés Airbus en Europe, et une augmentation de la productivité de 20% en 4 ans. Il veut tailler dans les effectifs « non productifs » (moins 30%), en se débarrassant des emplois précaires (CDD, intérimaires). Et en poussant les sous-traitants à délocaliser dans les pays à faible salaire. Or 60 000 personnes dépendent d'Airbus à Toulouse, dont 44 000 en sous-traitance. Même la production des avions sera délocalisée : une chaîne d'assemblage se construit en Chine, une autre en Russie.

Tels sont les résultats de la course au profit.

IL FAUT RE-NATIONALISER L'AERONAUTIQUE, AVEC UN CONTROLE POPULAIRE

Airbus est né des décisions des gouvernements d'Europe (France, Allemagne, Grande Bretagne). Aujourd'hui, ces gouvernements, et d'abord D. de Villepin, doivent cesser de laisser faire les actionnaires voraces et les PDG incapables. Ils doivent s'engager à ce que l'emploi soit garanti, aussi bien pour les salariés en contrats précaires que pour tous les autres. Il ne doit pas y avoir de délocalisations. Mais pour imposer ces décisions, un front commun de lutte doit se construire entre tous les syndicats du transport aérien, faisant appel au soutien politique le plus large.

L'ensemble de l'activité aéronautique devrait être re-nationalisé, sans indemnisation pour les gros actionnaires qui se sont déjà copieusement servis. Cette industrie devrait être placée sous le contrôle démocratique des salariés du secteur, car les vrais producteurs de richesses doivent avoir un droit de regard et de veto sur ce qui se décide. Mais, c'est aussi toute la population, les citoyens, qui devraient donner leur avis sur le transport aérien, les besoins de services publics, de protection de l'environnement (l'avion pollue...), et l'avenir des grandes entreprises comme Airbus et Air France.

Le 9/10/06

Je souhaite prendre contact avec la LCR

NOM PRENOM

ADRESSE

Téléphone : Email :