

Chasse aux coûts à Airbus : un plan LEAD injustifié et dangereux

Tract CGT Airbus group

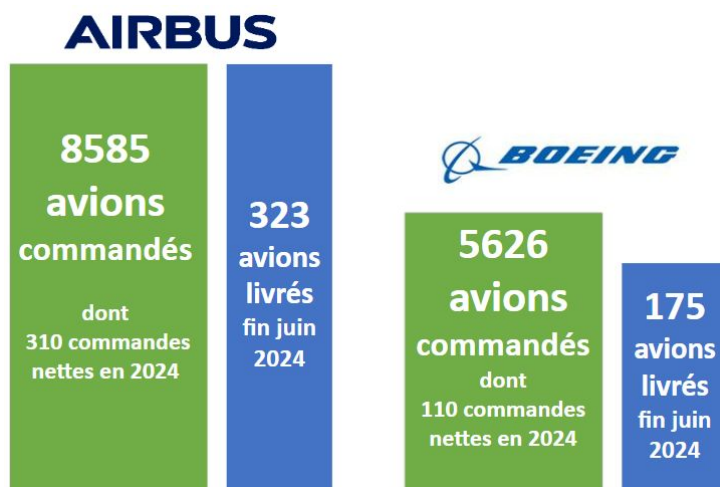
22 juillet 2024



Alors que les carnets de commandes sont au plus haut dans chaque division du groupe, Airbus lance des plans de transformation dans ses divisions Avions et Espace, avec gel des embauches, chasse aux coûts tous azimuts, avec une étrange impression d'absence réelle de pilotage de l'entreprise.

Le cours de la bourse seul pilote dans l'avion ?

Le timing précipité de l'annonce du plan Lead surprend. Il se fait au moment d'une baisse minimale du planning des livraisons couplée à l'annonce surréaliste de provisions supplémentaires de 900 M€ sur des programmes spatiaux pourtant déjà couvert par une précédente annonce de provisions de 600 M€.



Commandes et livraisons à fin juin 2024

Ces annonces ont provoqué une chute de l'action Airbus (revenue au niveau de l'an dernier), ce qui affole les dirigeants du groupe alors même que les indicateurs économiques (chiffre d'affaires, commandes, trésorerie) sont en croissance et sans commune mesure avec Boeing. Ces chiffres démontrent qu'Airbus reste le leader dans l'aviation civile, que ce soit en terme de commandes ou d'avions livrés.

A l'inverse, les dirigeants d'Airbus n'ont qu'une vision court terme

Scherer et Faury en 2024 paient les terribles décisions de Scherer et Faury en 2020. La décision désastreuse en 2020 de supprimer des dizaines de milliers d'emplois dans le groupe et dans la sous-traitance a fragilisé notre industrie. Des qualifications ont été perdues, qui ne sont pas remplaçables à court-terme, alors qu'il faut des années pour former en interne des ouvriers, techniciens et cadres de l'aéronautique. Seule la CGT avait alerté contre cette folie, tandis que les autres organisations syndicales, patronales et les pouvoirs politiques fermaient les yeux sur la casse sociale, quand ils ne se félicitaient pas du montant des primes de départ négociées.

Des pouvoirs publics aux abonnés absents de la stratégie industrielle

C'est aussi la conséquence évidente d'un désengagement des états européens dans la gestion du groupe Airbus. Les Etats allemands, espagnols et français laissent les coudées franches à cette gestion financiarisée de l'entreprise qui a augmenté les dividendes de 56% en 2024 tout en s'angoissant des soubresauts du cours de bourse. Avec 25% du capital et seuls actionnaires significatifs du champion de la balance commerciale, **les pouvoirs publics pourraient au contraire éviter de laisser le fleuron aéronautique européen tomber sous le dogme maltraitant de la finance à l'image de Boeing.**

De nouveaux chefs qui veulent marquer leur territoire ?

Airbus a nommé début 2024 Christian Scherer directeur général d'Airbus Avions et Alain Fauré patron de la branche espace du groupe. Comme à chaque nouvelle nomination, dans les mois qui suivent, une nouvelle organisation est lancée afin de marquer son territoire, renouveler les équipes dirigeantes en-dessous d'eux et bousculer l'ensemble des salariés au passage. Cette posture machiste surjoue l'individualisme des équipes dirigeantes au mépris du collectif. Ces hommes (car les femmes sont quasi absentes des équipes dirigeantes du groupe européen) sont responsables de l'impact actuel des décisions managériales passées et leurs choix d'aujourd'hui auront un impact pour demain.

Aujourd'hui les difficultés de production sont réelles mais provoquées par les décisions managériales

La problématique est la même pour les avions et les satellites. Il s'agit d'arriver à livrer dans les délais les commandes. Dans la branche spatiale, malgré la baisse mondiale du marché des télécoms spatiaux, plus d'une quinzaine de gros satellites de télécoms sont en cours de production dans les usines, et peinent à en sortir. Coté Avions, les livraisons augmentent à un rythme moins soutenu que souhaité, lié aux retards des fournisseurs.

Des sous-traitants mis en difficulté par le donneur d'ordre

Les sous-traitants ont été fortement fragilisés par la baisse drastique des commandes au moment du COVID, certains ont même fait faillite. Ceux qui restent ont du mal à remonter la pente. Airbus ne daigne même pas leur donner de la visibilité dans les commandes actuelles et tarde à leur payer les factures. Aujourd'hui les fournisseurs ne peuvent plus suivre le rythme demandé par le donneur d'ordre. 1000 emplois seraient ainsi menacés dans le Sud-Ouest en raison des retards de paiement d'Airbus et Dassault.

Il faut juste des salariés pour faire tout cela. Des salariés qualifiés, motivés

Le plan social post-covid s'est accompagné d'une politique de gel du salaire moyen : le salaire moyen dans le groupe fin 2023 était inférieur à celui de 2018, malgré une inflation à deux chiffres pendant la période. Ce qui nuit grandement à l'attractivité du secteur. La clé du problème réside dans la capacité à développer et pérenniser les qualifications dans le secteur aéronautique et spatial.

Les annonces anxigènes et culpabilisantes des dernières semaines déconnectées des réalités économiques, la volonté de provoquer des mobilités forcées voire l'épée de Damoclès des licenciements, risquent surtout de faire fuir davantage les salariés.

Les salariés d'Airbus ne sont pas responsables des mauvais choix de la direction : ils sont la solution, pas le problème !

