



La logique de toujours plus de profits hypothèque l'industrie et l'emploi.

Les plans de restructuration dans AIRBUS qui visent la suppression de 1 164 emplois dans une fusion des sièges Airbus et Airbus Group mais également 582 suppressions d'emplois dans la filiale hélicoptère atteignent l'apogée du non-sens de cette logique mortifère par la mise sous tutelle de critères financiers de toute l'industrie. C'est ce non-sens qui domine et enfonce chaque jour davantage le pays, l'Europe et le monde.

Les besoins dans les domaines de l'aéronautique et le spatial sont énormes. Les carnets de commandes reflètent cette situation en atteignant des niveaux considérables (5 à 10 ans voire même plus). Pour ne prendre que l'exemple d'AIRBUS, celui-ci atteint les 1 000 Mds€ pour un chiffre d'affaire de 65 Mds€.

Le succès de cette filière de l'aéronautique et du spatial a aiguisé les appétits des actionnaires, aujourd'hui majoritairement privés après les désengagements successifs des états. Et c'est précisément à leurs exigences que, ceux qui dirigent, répondent par des mesures ou des restructurations pour accroître encore les gains financiers. M. Enders fait partie de ceux-là, et est de ce point de vue très clair: *« l'objectif est le retour aux actionnaires d'une partie des produits exceptionnels résultant des opérations de désinvestissement »*.

C'est ainsi qu'il soutient le rachat de 2 milliards d'actions : *« c'est une façon de rémunérer nos investisseurs, qui sont propriétaires d'Airbus »*. Mais dans le même temps il repousse à 2030, tout nouveau programme ambitieux nécessitant des investissements conséquents en R&D. Les restructurations actuelles dans AIRBUS group s'inscrivent totalement dans cette course en avant d'économie.

Compte tenu du poids d'Airbus dans la filière, cette logique induit un effet cascade sur toute la chaîne d'approvisionnement avec des effets d'amplifications à mesure que l'entreprise est de moindre dimension (PMI, PME...).

Avec des situations différentes mais sous tendues aux mêmes logiques, on assiste à un développement de restructurations. Les grands groupes tels que SAFRAN, THALES, ZODIAC ou DASSAULT empruntent ce chemin avec des cessions (exemple Morpho) ou délocalisations d'activités (Hispano, Ratier Figeac, Latecoère), des fermetures de sites (Goodrich, Latécoère, Airbus). Dans l'aéronautique, le Mexique, le Maroc, la Pologne, la Tunisie sont des pays largement ciblés pour leurs conditions optima de gains financiers. Ainsi Safran vient d'inaugurer sa onzième usine au Mexique, le Maroc atteint les 11 000 emplois dans le secteur aéronautique.

Communiqué de presse

De la fédération des travailleurs de la métallurgie CGT

Ils multiplient également les attaques contre les acquis sociaux, remettent en cause les temps de pause, s'engouffrent dans les nouvelles dispositions de la branche (non signé par la FTM-CGT) sur la tri-annualisation (Chez Dassault).

Tout le tissu industriel dépendant de ces grands donneurs d'ordres subit leurs pressions croissantes pour abaisser les coûts (salariaux, sociaux), mettre en œuvre des organisations du travail du « type Lean » dont nous savons pertinemment les ravages sur la santé des travailleurs bien qu'elles démontrent bien mal leur efficacité. Il est également tributaires de leurs gestions de plan de charges ce qui développe souvent des situations de chômage partiel. Ils exigent également des actions de délocalisations pour prétendre être candidat élu au marché.

Mais nous pouvons prendre aussi l'exemple de Latécoère, un des pères de l'épopée aéronautique française, vendu à des fonds d'investissements et qui, dans la foulée, présentent un plan où ils cèdent leur filiale Latecoère Services, ferment le site historique de Toulouse, suppriment 300 emplois mais vont se redéployer en... Bulgarie.

Bien évidemment les engagements parfois des directions à ne pas recourir à des licenciements secs peuvent rassurer. Et cela est lié à la présence d'un syndicalisme actif et vigilant. Mais on ne peut se satisfaire que de cette garantie (encore faut-il qu'elle soit réelle). En effet toutes ces restructurations et ces fonds dilapidés sur l'autel de la finance concourent à un affaiblissement certain de toute la filière par des pertes de savoirs, savoirs faire, de casses d'équipes et de manques d'investissements utiles en R&D, en création d'emplois, en formation mais également en salaire et progrès social.

Comment ne pas être révolté face aux choix des dirigeants d'AIRBUS qui veulent fermer un établissement comme celui de Suresnes, centre de Recherche historique, de renommé mondiale, mettant en péril des capacités , des compétences et des équipes de haut niveau indispensables pour le devenir de l'aéronautique en France ? Nous avons à faire à de véritables fossoyeurs, aveuglés par le gain financier et plongés dans ce dogmatisme, servant à tout justifier, de « la révolution digitale ».

Non, un produit aéronautique et du spatial n'est pas que du digital. La connaissance de la structure et résistance des matériaux, de la thermodynamique des fluides, de la compatibilité électromagnétique, sont des domaines essentiels. Et une simple perte de ces savoirs et de maîtrise entraverait toute capacité d'innovations futures et d'expertises sur nos propres produits. Ce côté expertise est vital. On en veut pour preuves, les investigations en cours sur des problèmes révélés...

Communiqué de presse

De la fédération des travailleurs de la métallurgie CGT

C'est bien d'une toute autre logique dont nous avons besoin. Cette situation n'a aucune fatalité mais elle nous conduit tout droit à une fragilisation de toute une filière offrant encore des produits de tout premier ordre dans le monde.

Il est temps de réagir et de s'opposer à cette logique mortifère.

- Loin de supprimer des emplois ce sont des plans de créations de milliers d'emplois qui devraient être à l'ordre du jour en lien avec d'autres conceptions d'organisations du travail qui valorisent, respectent les individus et offrent de bonnes conditions de travail notamment par une réduction du temps de travail. Le progrès social n'est pas le problème, il est une des clés des solutions.
- Non, la Silicon Valley et la société Space X ne sont pas des modèles à suivre. L'industrie aéronautique et spatiale française et européenne ont leur propre développement historique et qui a permis de les hisser au tout premier rang mondial. Les centres de recherche tels que l'ONERA, le CNES, le CNRS et ceux intégrés dans les groupes Airbus, Safran, Thales, Dassault... sont les joyaux de cette industrie. Tout affaiblissement d'un seul, c'est l'affaiblissement de tous. Il convient de maintenir, développer les atouts (savoirs, savoirs-faires, outils) détenus dans ces unités dans des conceptions de coopérations, d'échanges aux services des besoins collectifs.
- Non, le digital, les GAFAs ne sont pas l'alpha et l'Omega de l'industrie. Ils sont des outils, des moyens qui, chaque jour, se développent mais nous devons viser à continuer de maîtriser toute la chaîne de connaissance (matériaux, électronique, électromagnétisme, chimie, physique...).

La CGT dénonce ces choix qui consistent à faire de l'emploi et du travail des valeurs d'ajustement pour satisfaire les marchés financiers et les actionnaires.

Avec les salariés, la CGT demande aux pouvoirs publics et au Gouvernement de suspendre ce plan de fermeture de Suresnes et de suppression d'emploi dans AIRBUS.

Afin de permettre d'élaborer avec les acteurs sociaux, des solutions alternatives qui répondent à une vision nationale et européenne sur le devenir de la filière aéronautique.

Dans cet esprit la CGT revendique une commission d'enquête de l'Assemblée Nationale sur cette filière d'excellence.

C'est le devenir de l'industrie sur le territoire qui, une nouvelle fois, est en jeu après le ferroviaire, le nucléaire, la pharmacie, la sidérurgie, l'automobile, la navale et l'électronique.