

Les conséquences sociales des ratés d'Airbus

Responsabilités mal définies, méthode de travail défaillante, erreurs dans le système de production, le manque de réaction des dirigeants d'Airbus face à ces dérives a mené à la situation actuelle.

Une semaine après l'annonce du plan de réduction des coûts d'Airbus qui vise à compenser les lourdes pertes financières entraînées par les retards de livraisons de l'A380, le volet social du plan de restructuration n'est toujours pas connu. Le PDG d'Airbus, Christian Streiff, a cependant parlé de suppressions de postes, de "mesures d'âge", d'une réduction de l'emploi intérimaire ou des CDD et d'une importante réorganisation industrielle en

système de production... Résultat : un plan d'économie baptisé Power 8 qui vise une réduction de coûts de 5 Md€ d'ici à 2010.

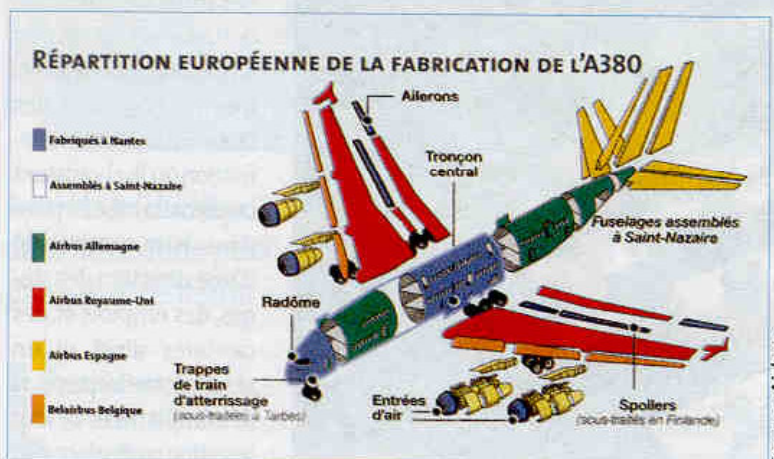
Un avion découpé en morceaux. L'aventure avait pourtant bien commencé. En décembre 2000, six mois après sa création, EADS – né de la fusion du français Aerospatiale-Matra, de l'allemand Dasa et de l'espagnol Casa – autorise sa filiale Airbus à lancer l'Airbus A380, afin de

chacun. L'assemblage se réalise sur le site de Toulouse, préféré à Hambourg au terme d'une sévère compétition.

Le 27 avril 2005, l'A380 effectue son premier vol d'essai à Toulouse devant 50 000 spectateurs admiratifs. Airbus est salué comme un succès de coopération européenne. Mais en l'espace d'un an, des failles dans le maillage apparaissent. Les premiers signes de retard dans le programme de fabrication apparaissent en juin 2005. Plusieurs livraisons d'appareils sont retardées de six mois. Des pénalités sont alors exigées par les compagnies dont les commandes ne sont pas honorées en temps et en heure. Un an plus tard, un nouveau report de livraison est annoncé, entraînant cette fois une chute de 25 % du cours de Bourse. Résultat : en 2007, seulement neuf A380 pourront être livrés, au lieu des vingt à vingt-cinq prévus. La goutte qui a fait déborder le vase : l'arrivée à Toulouse de pièces, en provenance d'Allemagne, qui n'étaient pas entièrement câblées. L'opération qui a consisté à combler ce dysfonctionnement à engorger la production et le système a déraillé.

« Airbus est dans une compétition internationale féroce qui l'a mené à prendre une série de décisions managériales et politiques dont les salariés et les sous-traitants n'ont pas à payer le prix », martèle Marcel Grignard, secrétaire national. Ce que la CFDT dénonce avant tout aujourd'hui, c'est entre autres l'aveuglement coupable des dirigeants d'Airbus sur les conséquences sociales des retards accumulés. « Une fois de plus, les salariés risquent de payer les frais des erreurs de management », dénonce Marcel Grignard.

Élisabeth Kulakowska



France et en Allemagne. Des dizaines de milliers de salariés et de sous-traitants se sentent donc concernés et sont inquiets (l'aéronautique représente près de 60 000 emplois dans la région Midi-Pyrénées). En France, les sites de Nantes et de Méaulte (Somme) pourraient être visés, mais c'est en Allemagne, où se situent sept sites, que les mesures pourraient être les plus drastiques.

Comment en est-on arrivé là ? Erreurs de jugement graves de la direction, défaillance du mode de gouvernance de l'entreprise (trois patrons en un an et demi et, dernièrement, quatre avec la démission de Christian Streiff, le 9 octobre). Aucune culture de discussion à l'intérieur du groupe, des dissensions entre les dirigeants franco-allemands et, enfin, des dérives dans l'organisation du

concurrencer le Boeing 747. L'investissement est de 10,7 Md\$ (8,5 Md€). Le chantier est titanesque et d'une grande complexité. La production de cet avion géant est répartie sur seize sites dans quatre pays européens : la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Espagne. Le projet A380 entraîne une modification structurelle d'Airbus. L'avion est "découpé" en plusieurs tronçons, attribués selon les compétences traditionnelles de

Les salariés, les sous-traitants et les sites d'Airbus

■ **En France.** 21 408 salariés ; quatre sites : Toulouse, Nantes, Saint-Nazaire, Méaulte.

À Toulouse : entre 6 000 et 8 000 salariés de sous-traitants gravitent dans l'ombre d'Airbus.

■ **En Allemagne.** 19 908 salariés ; sept sites : Hambourg, Brême, Buxtehude, Stade, Nordenham, Laupheim, Varel.