

Dennis Muilenburg, PDG licencié, obtient 80,7 millions de dollars de Boeing

Après deux écrasements qui ont tué 346 personnes

Par [Andre Damon](#)

Mondialisation.ca, 14 janvier 2020

wsws.org 13 janvier 2020

Région : [États-Unis](#)

Thème: [Économie](#)

L'ancien PDG de Boeing, Dennis Muilenburg, a quitté le géant de l'aérospatiale avec 80,7 millions de dollars en salaire, options d'achat d'actions et autres bonus après avoir été forcé de démissionner de la société en décembre, selon un document de la Securities and Exchange Commission (SEC) divulgué vendredi. Parmi ses services rendus, il a été le fer de lance de la production et de la certification du 737 Max 8, qui a tué 346 passagers et membres d'équipage dans deux écrasements, ce qui en fait l'un des jets commerciaux les plus meurtriers jamais mis en service.

L'actif de Muilenburg comprend des actions d'une valeur de 4,3 millions de dollars, des rentes et des arriérés de paiement totalisant 28,5 millions de dollars et des options d'achat d'actions à long terme s'élevant à 29,4 millions de dollars. Boeing a également préservé son droit d'acheter près de 73.000 actions de la compagnie à une valeur proportionnelle de 5,5 millions de dollars, qu'il pourrait ensuite revendre pour 24 millions de dollars.

Après avoir mis le nouvel avion en service à la hâte, en réduisant les mesures de sécurité et en dissimulant les dangers connus et potentiellement mortels liés à l'ingénierie et aux logiciels, puis en se portant garant de la sécurité de l'avion après le premier écrasement, en octobre 2018, et le second, en mars 2019, la «punition» de Muilenburg a été la perte de son indemnité de départ, d'une valeur estimée à 14,6 millions de dollars.



Le président Trump avec Keith Muilenburg en février 2017 [Photo: Ryan Johnson]

Boeing n'a alloué que 50 millions de dollars d'indemnisation aux 346 familles qui ont perdu des proches dans les deux accidents: le vol 610 de Lion Air aux abords de Jakarta (Indonésie) et le vol 302 d'Ethiopian Airlines aux abords d'Addis-Abeba (Éthiopie). Les vies perdues, selon la compagnie, ne valent que 144.500 dollars chacune, soit moins que ce que Muilenburg pouvait faire en un mois.

L'insensibilité avec laquelle Boeing a traité les familles des victimes de l'accident par rapport à son directeur général est un exemple de justice de classe en Amérique. Un travailleur accusé de conduite imprudente dans l'État de Washington, où le Max 8 est fabriqué, peut être jeté en prison pour 364 jours et condamné à une amende pouvant atteindre 5000 \$. Le PDG d'une entreprise qui s'est lancé dans le développement d'un avion mortel et qui devrait être jugé pour le meurtre de centaines d'hommes, de femmes et d'enfants est récompensé par une nouvelle manne qui s'ajoute à sa fortune.

De plus, suite à l'immobilisation au sol du Max 8 après le deuxième écrasement et le gel de la production qui a débuté ce mois-ci, le sous-traitant de Boeing Spirit AeroSystems a licencié 2800 employés. Le fabricant de pièces génère 80 % de ses revenus grâce à son contrat avec Boeing, dont une grande partie est consacrée à la fabrication du fuselage de l'avion mortel.

La société a également annoncé qu'elle licenciera d'autres travailleurs dans ses usines de Tulsa et de McAlester, en Oklahoma, dont aucun ne recevra de compensation de Boeing pour avoir vu son gagne-pain détruit. Ce ne sont sans doute que les premiers de plusieurs milliers de licenciements que la classe ouvrière sera obligée de subir en raison de la cupidité et de la négligence de la compagnie.

La criminalité de l'entreprise Max 8 a de nouveau été mise à nu jeudi, lorsque le *Washington Post* a rapporté que Boeing avait soumis au Congrès une série de communications internes dans lesquelles des employés dont les noms avaient été expurgés exprimaient leurs frustrations à l'égard de la gestion du projet et leurs craintes que l'avion ne puisse pas voler en toute sécurité.

«C'est une blague. Cet avion est ridicule», a commenté un employé dans une conversation concernant les mises à jour du matériel et du logiciel Max. «On répare une chose, et on en casse [trois] autres.» On pouvait lire dans une autre missive: «Je vais être stupéfait si la FAA passe cette merde.»

Un autre message proposait sombrement que l'on pouvait éviter les dangers du Max 8 en se suicidant. «Prenez un silencieux, fixez-le au bout du pistolet, placez-le près de la tempe, et appuyez sur la gâchette - les problèmes s'arrêtent. À ce stade, comment peuvent-ils envisager de continuer?»

Un courriel de 2018 suggère que des problèmes semblables à ceux qui ont affligé le Max 8 se poursuivent dans le développement du plus récent avion de Boeing, le 777X. On peut y lire: «Pourquoi le fournisseur le moins bien classé et le moins éprouvé a-t-il reçu le contrat? Uniquement sur la base de la plus basse soumission. Pas seulement le MAX mais aussi le 777X ! La gestion des fournisseurs est à la base de toutes ces décisions... Le mieux dans tout ça est que nous recommençons tout cela avec le 777X chez le même fournisseur et nous avons signé un échéancier encore plus agressif!»

Les documents montrent également les efforts que Boeing était prêt à faire pour que la

formation sur simulateur de vol ne soit pas nécessaire pour le Max 8 afin de maintenir les frais généraux au plus bas niveau possible. Les courriels signés par le chef pilote technique du Boeing 737 à l'époque, Mark Forkner, soulignaient «l'importance de maintenir fermement qu'il n'y aura aucun type de formation en simulateur nécessaire pour passer du NG au Max» lors des discussions avec les organismes de réglementation fédéraux.

Forkner a également joué un rôle clé pour forcer les organismes de réglementation internationaux à accepter l'affirmation de Boeing selon laquelle seul un cours de formation minimal sur ordinateur était nécessaire pour piloter le Max 8. Il a écrit, probablement aux organismes de réglementation de la Direction générale de l'aviation civile de l'Inde, qu'il n'y a «qu'une seule différence entre le [737 NG] et le [737 Max]» et qu'ils devraient abandonner leurs réserves parce que les organismes de réglementation de l'Argentine, du Canada, de la Chine, de l'Europe, de la Malaisie et des États-Unis l'avaient déjà fait.

Comme l'a montré de manière concluante l'agence de régulation de l'aviation indonésienne dans son rapport final sur l'accident du Lion Air, les avions ont plongé vers leur perte à cause d'un mécanisme anti-décrochage jusqu'alors peu connu appelé le *Maneuvering Characteristics Augmentation System* (MCAS), qui a été dissimulé aux pilotes d'essai pendant la certification du Max 8 et maintenu hors des manuels utilisés par les pilotes commerciaux aux commandes de l'avion, même après le premier accident.

Il n'y a pas d'explication innocente à ces expositions. Bien que Boeing nie que ces courriels «soient incompatibles avec les valeurs de Boeing», ils montrent clairement que la compagnie, ses dirigeants et ses principaux actionnaires accordaient beaucoup plus d'importance à leurs profits et au cours des actions qu'à la sécurité des personnes qui seraient éventuellement à bord de ce piège mortel volant.

Cela inclut les 200 milliards de dollars réalisés par les principaux actionnaires de Boeing tels que The Vanguard Group, T. Rowe Price Associates, Newport Trust Co, SSGA Funds Management et Blackrock Fund Advisors, entre autres, depuis la première annonce du Max 8 jusqu'à juste avant le deuxième écrasement. Pour sa part, Muilenburg a fait 6,5 millions de dollars en vendant des actions le mois précédant la destruction du vol 302 d'Ethiopian Airlines, ce qui laisse supposer que lui et d'autres cadres qui ont fait des gains similaires de plusieurs millions de dollars s'inquiétaient de la sécurité de l'avion.

La criminalisation de la classe dirigeante américaine est le produit de la dégénérescence et de la crise de l'ensemble du système social et économique du capitalisme. Les catastrophes de Boeing soulignent avant tout la nécessité de mobiliser la classe ouvrière pour exproprier les grandes banques et les sociétés géantes afin de les transformer en entreprises publiques contrôlées démocratiquement.

Andre Damon

Article paru en anglais, WSWS, le 13 janvier 2020

La source originale de cet article est wsws.org
Copyright © [Andre Damon, wsws.org](http://wsws.org), 2020

Articles Par : [Andre Damon](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca