

## Mais pour quoi faire ?

---

24 février 2016

Contact : Michel Molesin – Coordinateur CGT Airbus Group – 06 77 33 93 02 – michel.molesin@airbus.com

Le 24 février, AIRBUS GROUP fait une communication sur ses résultats en 2015. Il en ressort :

- Une augmentation du carnet de commande qui dépasse 1000 milliards d'euros, soit plus de 15 ans de charge !
- Un chiffre d'affaire en augmentation de 6% (64,5 milliards d'euros);
- L'EBIT progresse encore en dépassant les 4 milliards d'euros. Cet indicateur progresse dans les trois divisions du Groupe (avions commerciaux, hélicoptères, défense et espace) ;
- Le résultat net progresse de 15% à 2,7 milliards.

Ces résultats traduisent le travail des 130 000 salariés du Groupe, de la chaîne de sous-traitance et des intérimaires qui travaillent dans les ateliers, les bureaux d'études, les fonctions supports des différentes sociétés du Groupe.

Ces résultats devraient logiquement se traduire par des décisions qui renforcent les capacités industrielles du Groupe, qui valorisent le travail et l'investissement des salariés, qui améliorent les conditions de travail.

Force est de constater que ce n'est toujours pas l'orientation proposée par le haut management.

Sur le plan industriel, la Recherche & Développement (R&D) autofinancée est stable à un très faible niveau (5% du chiffre d'affaire). Aucun programme de nouvel avion n'est annoncé avant 2030. D'ici là, aucun dirigeant ne sera là pour répondre de cette décision incompréhensible pour l'avenir industriel du groupe. Pour la CGT, la trésorerie doit être mobilisée pour relancer des programmes de R&D comme, par exemple, cette urgence d'un avion régional de 90 places. Il correspond à un besoin mondial et permettrait la continuité de savoir-faire dans les bureaux d'études ainsi que du maintien de centaines d'emplois y compris dans la chaîne de sous-traitance. En se contentant de vivre sur les produits éprouvés, AIRBUS GROUP pourrait rapidement perdre l'avance technologique et économique que nous avons sur les concurrents.

Comme en 2015, le Groupe propose de continuer à dilapider la trésorerie pour racheter des actions afin de les détruire. C'est un bon moyen de faire monter mécaniquement le cours de bourse des actions sur le marché mais en vidant les caisses du Groupe. Ce procédé purement financier est nuisible socialement, industriellement et économiquement.

Dans la même logique, le dividende proposé est encore en augmentation de 8%. Les salariés aimeraient voir leur rémunération suivre le même rythme d'augmentation.

Sur le plan social, la pression ne se relâche pas. Au nom d'une soi-disant « compétitivité », les salariés devraient encore et toujours fournir d'avantage d'efforts. En 2015, la direction du Groupe a essayé (sans succès face aux résistances des syndicats qui ont refusé le chantage)

d'augmenter le temps de travail des ingénieurs et cadres. Aujourd'hui, elle veut retirer du temps de travail, le temps d'habillage et de déshabillage des ouvriers d'Airbus Operations. Des reculs de droits sont orchestrés dans Airbus Helicopters.

Les résultats sont là pour démontrer que notre Groupe n'a aucun problème commercial ou concurrentiel. Mais pour s'enrichir toujours plus, actionnaires et cadres dirigeants, accentuent la pression sur les salariés. Cette intensification du travail se traduit déjà par une augmentation des risques psycho-sociaux. C'est inacceptable.

Pour faire face à nos engagements commerciaux, dans une perspective d'efficacité industrielle, sociale et économique, la direction doit prendre maintenant les seules mesures qui s'imposent. Il faut investir dans de nouvelles unités de productions dans les pays fondateurs (France, Allemagne, Royaume-Uni et Espagne). Il faut embaucher des CDI en conséquence et en finir avec la précarité dans nos entreprises. Il faut mettre en place des plans de formations qualifiantes. Il faut engager des politiques de croissance salariale. Il faut améliorer les conditions de travail.

