

LA BOURSE OU L'INDUSTRIE IL FAUT CHOISIR

Comment peut-on imaginer qu'un Groupe qui possède un carnet de commandes en constante augmentation, qui dégage des milliards de bénéfices, puisse annoncer impunément des centaines de suppressions d'emploi, des fermetures de site, la remise en cause de la R&T ?

Notre groupe a été créé en 2000 en regroupant plusieurs entreprises du secteur aéronautique et spatial avec la privatisation d'Airbus qui jusque-là était un GIE public détenu par les Etats.

Après quelques années, Lagardère et Daimler se retirent du capital en empochant plusieurs milliards d'euros de plus-values. Les états français et allemand accompagnent ce désengagement. **En 15 ans, le capital flottant (côté en bourse) est passé de 34% à 74%.**

Les spéculateurs boursiers ne créent pas de richesse. Ils la captent sans se soucier du futur de l'entreprise et encore moins de celui des salariés !

Pour s'enrichir, ils comptent sur les salariés qui conçoivent, fabriquent, commercialisent des avions, des satellites, des hélicoptères. Pour ce faire, ils mettent en place des conseils d'administration et des dirigeants d'entreprises dont le seul credo est le cours de l'action à court terme et le versement de dividendes.



Depuis la constitution du groupe, la direction n'a eu de cesse de faire des économies. C'est la chaîne de sous-traitance qui est mise à très forte contribution avec des pressions sur les prix poussant aux délocalisations et au moins-disant social. C'est une montée en cadence des productions juteuses qui entraînent une intensification du travail, des augmentations incessantes des charges de travail, des dégradations de conditions de travail avec les souffrances associées.

Ces économies se traduisent aussi par des investissements minimums notamment dans l'innovation. Si la production croule sous le travail, les bureaux d'études commencent à souffrir avec la fin des grands programmes. Dans la même logique, la direction envisage maintenant de démanteler les services des études avancées.

La CGT au plan national veut agir pour la réindustrialisation du pays. En 2000, l'industrie représentait 16,6 % du PIB avec 4,1 millions de salariés. En 2014, l'industrie ne représente plus que 12,4% du PIB avec 3,1 millions de salariés.

Notre groupe est un pilier essentiel de l'économie française et européenne. Ce fleuron industriel à vocation stratégique a été bâti par des décisions politiques et des financements publics à partir des années 70. **Il a une responsabilité sociale et industrielle qu'il est de notre devoir de défendre.**

La CGT met en débat des propositions pour s'opposer à la dérive financière qu'imposent les dirigeants de notre groupe et pour se réengager sur une vision industrielle répondant aux besoins sociaux et environnementaux, gage des emplois d'aujourd'hui et de demain.

***Pour refuser les plans sociaux
Pour préparer l'avenir de notre industrie***

MANIFESTONS LE 30 MARS DEVANT LE SIEGE AIRBUS

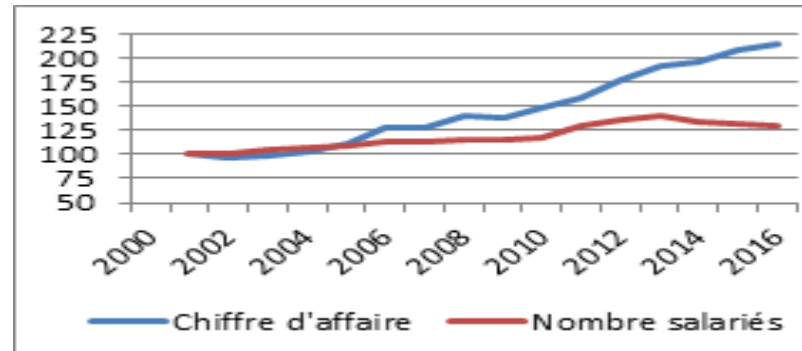
***12h-14h Rue Santos Dumont - Blagnac
Pique-nique sur place***

LE GROUPE EN BONNE SANTÉ

Mais l'emploi à la traine

1000
MILLIARDS

CARNET DE
COMMANDE SOIT 15
ANS DE PRODUCTION



14,8
MILLIARDS

BENEFICES NETS
CUMULES SUR 16 ANS

Depuis la constitution du groupe en 2000, le chiffre d'affaire a plus que doublé. Le nombre de salariés n'a pas suivi la même courbe. **Le chiffre d'affaire par salarié est donc en forte augmentation** ce qui s'explique et se traduit par :

- Amélioration de la productivité liée à une industrialisation maîtrisée de produits matures (avion A320, satellite E3000,...).
- Augmentation de charge sous-traitée avec des pertes de maîtrise interne et une précarisation des emplois
- Une intensification des charges de travail avec ses conséquences sur la santé qui se font ressentir

Une innovation en berne

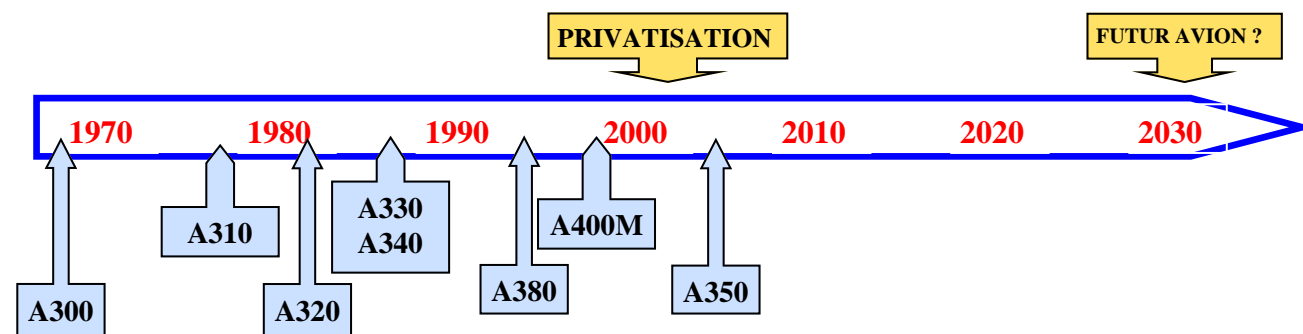
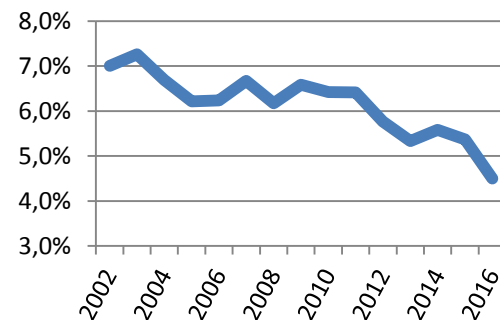
Rechercher, investir, concevoir... cela coûte cher. Dans l'aéronautique, les retours sur investissements ne se ressentent qu'après des décennies. C'est inconcevable pour des actionnaires qui cherchent le rendement à court terme.

Cette logique conduit à réduire au maximum les frais de R&D, à ne pas lancer de développement de nouveaux programmes... et à vivre en s'appuyant sur des produits fortement amortis comme l'A320.

Les succès d'aujourd'hui sont le fruit des politiques d'investissements publics dans la R&D, les projets, les statuts sociaux.

C'est par l'innovation que l'on conservera l'avance technologique et commerciale de notre groupe et que l'on garantira les productions et les emplois de demain tout en répondant aux enjeux énergétiques et environnementaux.

% du Chiffre d'affaire consacrée à la R&D



DES ACTIONNAIRES

Toujours plus boulimiques

Jusqu'en 2013, moins de 50% du capital flottant était coté en bourse. Pendant cette période, le groupe versait en moyenne 286 millions de dividendes annuels.

Depuis 2013, plus de 73% du capital est en bourse, la moyenne des dividendes annuels a été multiplié par 3 et s'élève à 911 millions !

A partir de 2013, le groupe a aussi englouti 2 milliards d'euros dans le rachat / destruction d'actions. Le nombre d'actions est ainsi passé de 828 millions à 785 millions. Mécaniquement, cela s'est traduit par une augmentation du cours de bourse. Voilà un autre moyen de distribuer à nos (très chers) actionnaires les richesses générées par le travail des salariés.

C'est pour continuer à augmenter la rémunération des actionnaires que les dirigeants choisissent et multiplient les plans d'économies : Pression sur la sous-traitance, délocalisation, arrêt de la R&D, pas d'investissement structurant... Malgré les aides publiques (CICE, CIR pour lesquels Airbus refuse de communiquer les montants perçus), des emplois sont menacés, les conditions de travail se dégradent, l'avenir industriel est remis en cause.



48%

DES BENEFICES NETS
SONT REVERSES EN
DIVIDENDES

UNE INDUSTRIE PORTEUSE D'AVENIR

Si on lui en donne les moyens

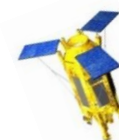
En France, selon l'INSEE, l'industrie aéronautique et spatiale représente le 1er poste pour l'excédent commercial avec 22,2 milliards d'euros. Elle contribue à fortement réduire le déficit commercial national (- 30 milliards d'euros).

Cette filière représente 380 000 emplois en France dont 50 000 dans le groupe.

Aujourd'hui, la production croule sous la demande mais qu'en sera-t-il demain si on stoppe innovations et investissements ?

Innover pour s'adapter aux besoins des clients tout en répondant aux enjeux environnementaux est une nécessité mise à mal par les économies décidées par la direction. De même réduire les fonctions supports. c'est se priver de capacité à répondre aux enjeux commerciaux.

Les salariés doivent être acteurs de l'avenir industriel de leurs entreprises



Pour la période 2016—2025 : 1560 satellites hors constellation (560 commerciaux; 880 gouvernementaux) représentant 250 Mds de \$.
(source Euroconsult)



16 000 nouveaux hélicoptères d'ici 2022, soit 154 milliards de \$ dont 31,5 pour le marché civil.
(source Rolls Royce)



D'ici à 2035, 32600 avions à construire représentant 5 000 Mds de \$
(source Airbus)

Airbus appartient aussi à ses salarié-es !

LES PROPOSITIONS

- 1 **Stopper immédiatement les suppressions de postes et les fermetures de sites.** Aujourd'hui quel que soit leur fonction, tous les salariés concourent au succès du Groupe. En supprimant des emplois, les charges de travail vont encore croître avec des conséquences dommageables sur la santé des salariés. **Chaque salarié qui part, doit être remplacé !**
- 2 **Des plans d'embauches dans les entreprises du Groupe.** De nombreux emplois sont occupés par des intérimaires (3500) et sous-traitants in situ. Rien ne justifie cette précarisation quand on voit les charges de travail auxquelles nous devons faire face. Il faut aussi anticiper le départ en retraite des salariés qui partiront à brèves échéances (1500). **C'est 5000 embauches tout de suite.**
- 3 **Investir dans les outils de production et l'amélioration des conditions de travail.** Pour faire face aux commandes, les salariés doivent travailler avec toujours plus de contraintes, toujours plus de pression. Il faut investir dans l'accroissement de nos moyens de production et mettre en place des méthodes de management motivantes.
- 4 **Etablir des règles strictes entre les entreprises AIRBUS donneuses d'ordres et le réseau de sous-traitance.**
- 5 **Investir dans l'innovation :** les enjeux environnementaux, énergétiques et sociaux sont très importants. L'industrie aéronautique et spatiale ne peut les ignorer et repousser aux calendes grecques les recherches qui permettront de passer des seuils qualitatifs et quantitatifs. Au lieu de fermer Suresnes, il faut en renforcer les capacités d'innovation.
- 6 **Lancer des grands projets structurants notamment dans l'aviation civile.** On ne peut pas reporter à 2030, comme l'annonce la direction, le lancement du remplaçant de l'A320. Le marché existe aussi pour un avion de transport régional turbopropulsé de 90 à 100 places. Ces projets garantiraient un positionnement innovant sur le futur et permettraient d'assurer le maintien des savoir-faire dans les bureaux d'études.
- 7 **Exiger une commission d'enquête parlementaire sur l'avenir de la filière aéronautique et spatiale en France et en Europe.** La financiarisation de notre groupe est inquiétante car elle remet en cause des décennies d'investissements publics qui ont permis de placer la France et l'Europe à la pointe d'une industrie stratégique.

***Pour refuser les plans sociaux
Pour préparer l'avenir de notre industrie***

MANIFESTONS LE 30 MARS DEVANT LE SIEGE AIRBUS

***12h-14h Rue Santos Dumont – Blagnac
Pique-nique sur place***