

Fermeture de deux semaines de la chaîne Hélicoptères Légers :

une attaque contre nos collègues...
et un essai contre nous tous

La direction a convoqué un CSE extraordinaire la veille des congés, jeudi 18 décembre, en "urgence", pour proposer la fermeture de la chaîne Hélicoptères Légers jusqu'au 19 janvier, soit deux semaines.

La raison serait des problèmes d'approvisionnement en structures, venant d'autres sites.

Et que cela entraîne une baisse de charge, et qu'il faut fermer la chaîne, le temps que les structures arrivent.

Les "solutions" avancées par la direction, c'est de nous imposer :

- 5 jours de RTT,
- 2 jours de "formation" (?), et surtout
- 3 jours d'"excédentaires par anticipation", c'est-à-dire des jours à rattraper.

Cela veut dire venir le samedi "gratuitement" puisque ce sera du temps avancé, ou faire des journées de 10 heures, le tout sans majoration.

Mais le prétexte de la chaîne Hélicoptères Légers est aussi un ballon d'essai, de possibles futures attaques, dans d'autres secteurs.

La direction a insisté que la production allait passer de 400 à 500 hélicoptères par an, et qu'il fallait donc être "agile". Ce qui est présenté comme une "urgence" pour les Hélicoptères Légers, sera demain le prétexte de nous faire travailler à la carte, en chaîne Super Puma, à la mécanique ou ailleurs. **C'est inacceptable.**

Nous devons affirmer que les salariés n'ont aucune responsabilité dans l'organisation de la production, et que c'est sur les bénéfices,

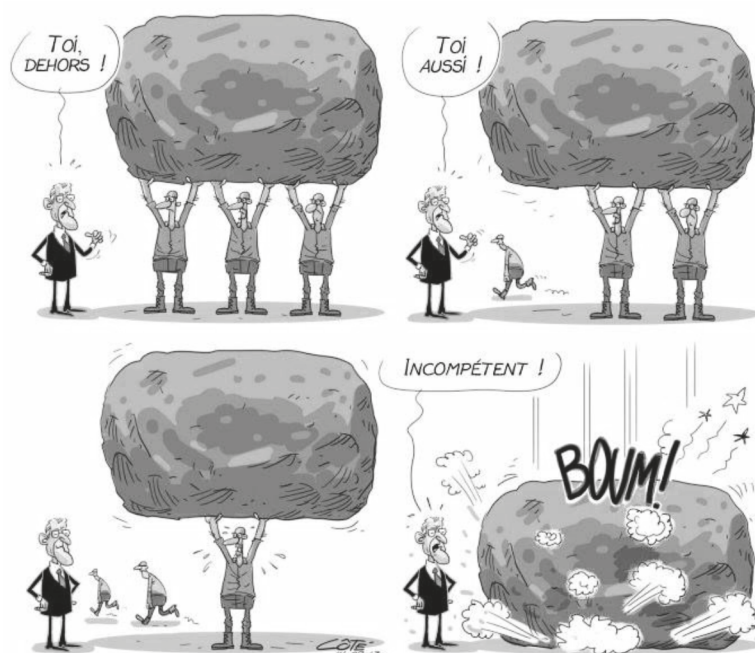
ou sur la trésorerie, qu'il faut prendre pour assurer nos salaires intégralement, charge ou pas.

Nous avons fait notre part. Nous avons été là, nous avons usiné les pièces, monté les structures, mis en vol les appareils, permis à Airbus de faire des milliards de bénéfices. S'ils ne sont pas capables de faire tourner leur propre système, ce n'est pas à nous d'en faire les frais.

"Les chiffres, ils leur font dire ce qu'ils veulent". Chacun de nous connaît ce proverbe. Mais il n'a jamais été aussi bien appliqué que par la direction en CSE :

La baisse d'activité en chaîne légers "a coûté à Airbus 500 000 euros par mois", nous ont-ils affirmé... sans justifier ni expliquer ce que signifiait ce chiffre.

Ils veulent nous imposer la flexibilité, et sont prêts à tout.



Fermeture de la chaîne hélicoptères légers (2) : Ni vu, ni connu...

La réunion pour décider du sort de nos 84 collègues de la chaîne légers a eu lieu la veille des congés. Et on a bien du mal à croire que ça a été préparé la veille : les problèmes de la chaîne sont bien connus, depuis des mois.

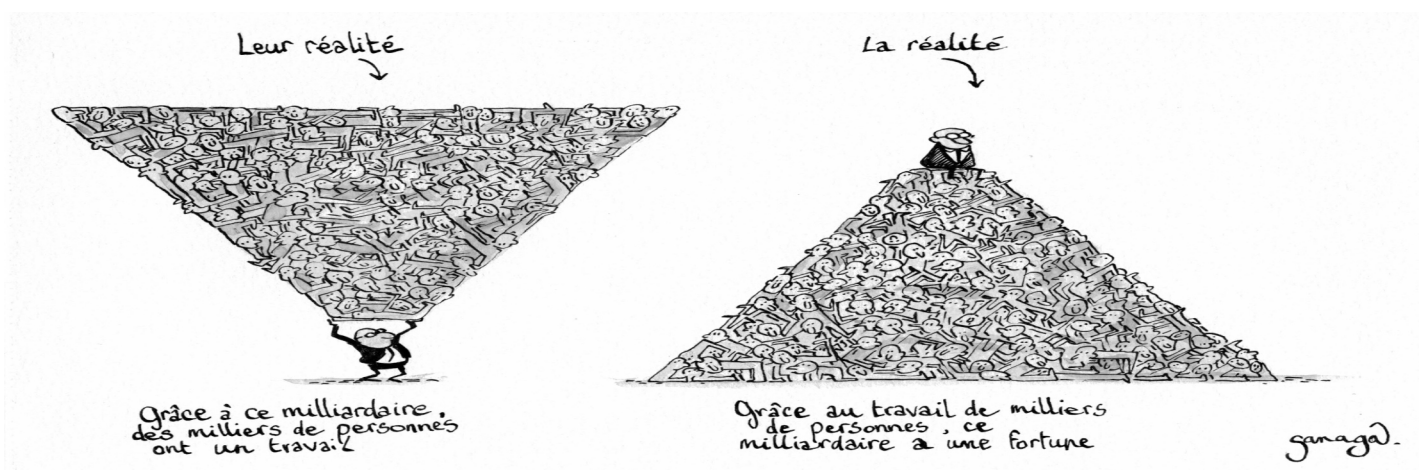
Alors, pourquoi présenter la fermeture au dernier moment, la veille des congés ? Pourquoi convoquer le jeudi 18 décembre un "CSE extraordinaire" ?

La convocation a été envoyée dans la soirée du mercredi, pour une réunion le lendemain à 8 heures. C'était un peu court pour aller demander

leur avis aux collègues concernés, les alerter.

Par ailleurs, la veille, la direction a convoqué les syndicats CFE-CGC, FO et CFTC, pour leur dire ce qu'elle attendait d'eux. **La direction a choisi de ne pas informer la CGT... sachant que la CGT aurait informé les salariés.**

La direction a plein la bouche du "dialogue social", se félicite de ces instances, mais a bien montré ce que valent ces paroles.



“Jours d'événements familiaux” : un “avantage”... compliqué

Avec l'accord Reload, les “jours d'événements familiaux” ont été présentés comme une “avancée exceptionnelle”. Mais quand on veut les utiliser, les ennuis commencent.

Contrôle de la part des RH, courriers, réclamations... et à la fin des jours de congés qui nous sont enlevés,

quand ce ne sont pas des menaces de sanction. Selon que c'est votre père ou votre fille, cela peut être “proche aidant” ou “événement familial”, difficile de savoir, et on peut accompagner quelqu'un à un rendez-vous... seulement s'il a une maladie incurable.

Prévision de bénéfice en hausse : et nos salaires ?

Airbus a annoncé fin décembre **un bénéfice pour 2025 avant impôt estimé à 7 milliards d'euros**. Cela représente une hausse de 29% par rapport à 2024.

Et... dans la nuit du 31 décembre 2025, que s'est-il passé ?

Eh bien tous les comptes sont remis à zéro.

C'est comme si l'entreprise n'avait jamais fait de bénéfice, et on repartira pour l'année 2026 en nous disant : "il faut faire plus".

Cet argent produit par notre travail, nous en recevrons autour de 10%, **le pourboire des primes d'intéressement et participation**.

Pour le reste, la plus grosse part ira aux actionnaires, dont le seul mérite est d'avoir assez d'argent

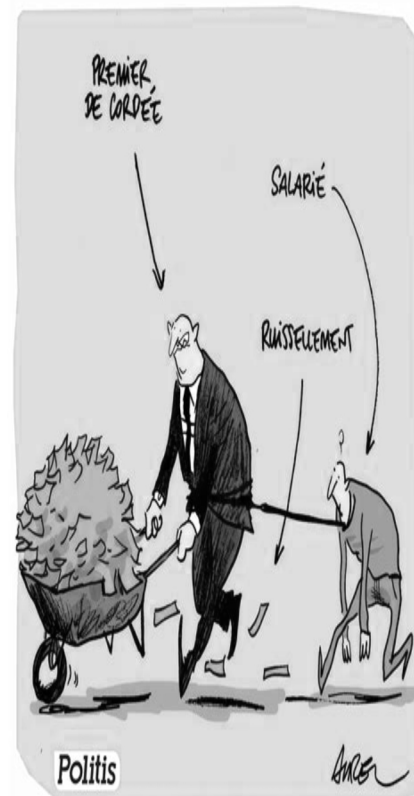
pour le regarder se multiplier sans travailler, sans transpirer ni risquer leur santé.

En 2026, il faudra nous organiser pour reprendre une partie de ce qui nous est volé à chaque seconde de travail.

Ne retenons qu'un seul chiffre : 7 milliards d'euros de bénéfice estimé en 2025.

Sur environ 160 000 employés, cela représente plus de 40 000 euros par personne, plus de 3 000 euros par mois. **Chacun de nous rapporte donc en moyenne 3 000 euros par mois. .. à comparer à l'augmentation générale des non-cadres de 30 euros en 2025, et pas d'augmentation générale pour les cadres.**

RAPPORT OXFAM
2/3 des bénéfices distribués en dividendes



Compétitivité : qui coûte cher ?

D'après le rapport financier d'Airbus, Airbus Helicopters contribue pour un peu plus de 10 % au chiffre d'affaires, mais pour plus de 20 % au bénéfice. Mais ça ne suffit pas !

La direction ressasse à longueur de journée qu'il faut augmenter la "compétitivité".

Il a été annoncé que le taux horaire des cols bleus (salariés des ateliers) avait augmenté de 17 % entre 2021 et 2024. Peut-être, mais sur la même période, le bénéfice a augmenté de 160 %. Si le profit augmente de 160 % pour un coût des « cols bleus » en hausse de 17 %, cela suggère que l'actionnaire coûte plus cher que l'ajusteur.

Non à l'agression impérialiste au Venezuela

Au prétexte de "juger" le président vénézuélien, Trump veut mettre la main sur les réserves de pétrole du Venezuela, récupérer des contrats gagnés par la Chine, et avertir le monde entier que pour gagner la guerre commerciale, il fera la guerre tout court. Les seuls intérêts défendus par Trump sont ceux des grandes sociétés des Etats-Unis, comme en Ukraine, comme en Palestine ou ailleurs, et cela passe par la guerre. C'est l'ensemble de ce système qui nous menace tous.

Aux origines de la CGT, il était affirmé la nécessité que les travailleurs devraient renverser le système, et diriger eux-mêmes la société, pour supprimer l'exploitation et les guerres qui en découlent. Un message qui nous semble aujourd'hui plus actuel que jamais.

Accidents du travail : un aveu

Selon le service HSE (Hygiène, Sécurité, Environnement), le nombre d'accidents du travail sans arrêt augmente, et le nombre de radios suite à ces accidents sans arrêt "explose". **Notons qu'il y a souvent un rapport entre les cadences, les délais à tenir, et les accidents.**

Si des médecins prescrivent des radios, ce n'est pas pour rien : c'est l'indication que l'accident du travail "sans arrêt" était suffisamment grave pour que l'on suppose une fracture.

Suite à diverses "incitations", beaucoup d'accidents de travail ne donnent pas lieu à un arrêt.

Le résultat ? il y a moins d'accidents avec arrêt ? Airbus soigne mieux les statistiques que les accidentés.

Nous voyons des collègues venir travailler en boitant, ou sous traitement. Ce n'est pas acceptable.

Quelles seront les séquelles dans dix ans pour les victimes de ces accidents "sans arrêt" ?

Un accident du travail doit permettre un rétablissement complet.

"Aides" de l'Etat...

Dans le cadre des aides de l'Etat à Airbus, Dassault, Safran, etc, plusieurs organismes interviennent. Le CORAC (COnseil pour la Recherche en Aéronautique Civile) est l'un d'eux.

Sur le CORAC, en commission d'enquête parlementaire, Guillaume Faury a déclaré (sous

serment) qu'il ne savait pas (!) à quelle hauteur Airbus est subventionné par l'argent public.

Il "estime" que c'est à hauteur de 35 à 40% "peut-être plus". Et il s'agit d'une enveloppe autour de 400 millions d'euros. Cela n'empêche pas Faury, et la direction d'Airbus Marignane, de réclamer sans cesse des aides d'argent public.



En 2025 le site de Marignane a reçu des millions d'euros de subvention pour l'amélioration du site, soit de la part d'un Ministre, soit de la part de la Métropole Aix-Marseille. **Cet argent devrait servir à l'école ou à l'hôpital. Airbus fait des bénéfices, qui sont largement suffisants pour investir dans ses propres sites industriels.**

L'argent public vient des travailleurs. Dans ce système, **les travailleurs financent les nouveaux bâtiments d'un site industriel privé qui fait des milliards d'euros de bénéfices. STOP !**

la
cgt
AIRBUS

Marignane

Secrétaire Général : Patrick Peretti - 07 71 72 27 97

NH 90 + CSE : Rémy Bazzali - 07 86 99 53 24

MRO : Cyril Métral - 06 23 00 81 73

NH 90 + CSE : Sébastien Baldacchino

Mécanique + CSE / CSSCT : François Roche - 06 83 93 38 21

Bureaux : Antonin Tokatlian - 06 66 60 35 11

Légers : Christophe Clavero

Super Puma : Jean-Baptiste Peretti



Tél. syndicat CGT : 04 42 85 93 01

Mail : cgt.ah.ma@gmail.com

Site : www.cgtairbus.fr