Airbus EADS

Commission Europe

d'Attac Toulouse

Avril 2007

-I-

Du Consortium à EADS

Avant 1970: Les Sociétés d'origine

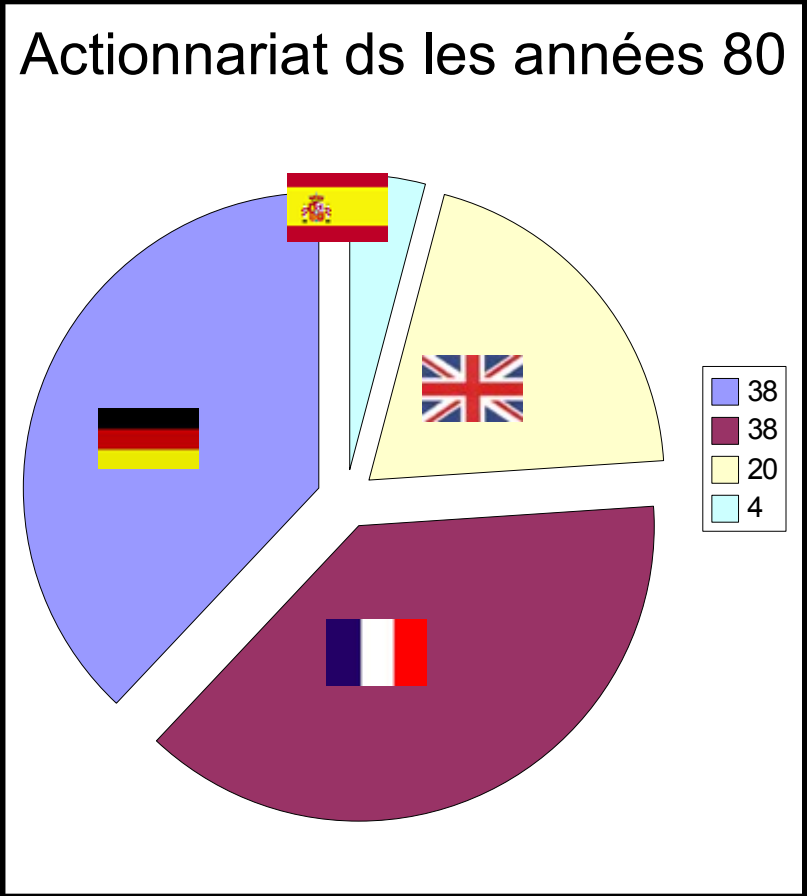
- Sud Aviation créée en 1957 de la fusion entre la société nationale de construction aéronautique du Sud-Ouest (SNCASO) et du SE.
- Sud Aviation + Nord Aviation + SEREB(Engins Balistiques)

- Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) désigne le groupe aéronautique allemand créé en 1969 et résultant des fusions successives, en 1965 des industries aériennes allemandes, Junkers, Messerschmitt, Blohm-Voss, Hamburger Flugzeugbau et Heinkel.

Deutsche Airbus

1970 : La création du GIE

- A l'origine 2 états France+ RFA
- l'Aérospatiale et la Deutsche Airbus
- CASA (Espagne) rejoint en 1971
- BAe British Aerospace entre dans le GIE en 1979
- Forte volonté politique des gouvernements de l'époque



Développement d'Airbus en 30 ans

- En 1988, Airbus sortie de l'A320 le premier avion civil à commandes de vol électriques, et le premier à être piloté à 2 au lieu de 3 auparavant. C'est maintenant l'avion de ligne le plus produit dans le monde.
- Les cadences de production n'ont cessé de progresser : 5 avions /mois en 1980, 16/mois en 1991, 20/mois en 1995.
- En 2006 436 avions fabriqués soit une moyenne de 36/mois.
- Airbus partage grosso modo, pour moitié avec Boeing un marché mondial en croissance de 5% par an.

Les années 80: Montée du libéralisme

- Allemagne: en 1989, Helmut Khol privatise Deutsche Airbus. En confiant à Daimler-Benz la restructuration des activités aéronautiques et d'armement. (société holding DASA).
- U.K. : BAe élargit ses domaines d'activité à l'immobilier et à la téléphonie mobile. Au fur et à mesure de cette expansion, l'entreprise se transforme en s'éloignant de sa culture aéronautique initiale pour devenir le chantre du libéralisme dans le système Airbus.

1999 en France: La grande année des privatisations!

La société nationale Aérospatiale fusionne avec Matra Hautes Technologies du groupe privé Lagardère

Attac.ico

Apport de l'ETAT

45,7% de DASSAULT AVIATION

Valeur = entre 70 et 150 Mds F

Apport de LAGARDERE

MATRA

(Haute Technologie)

Valeur = entre 5 et 10 Mds F

+ soulte de 850 Millions de Francs

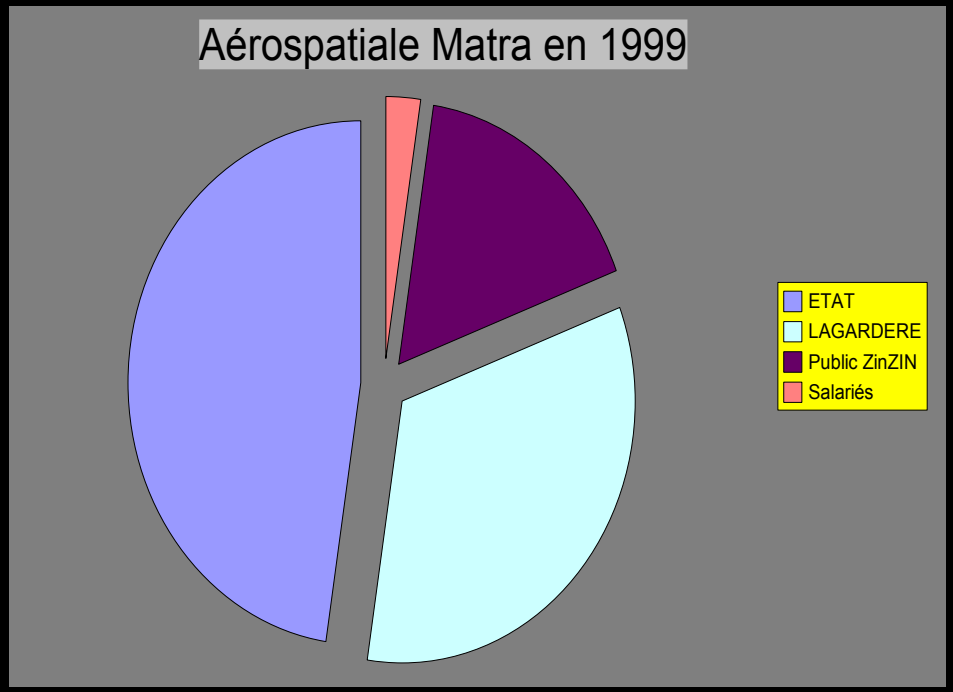
Constitution de la Société

AEROSPATIALE MATRA

Introduite en bourse en juin 1999

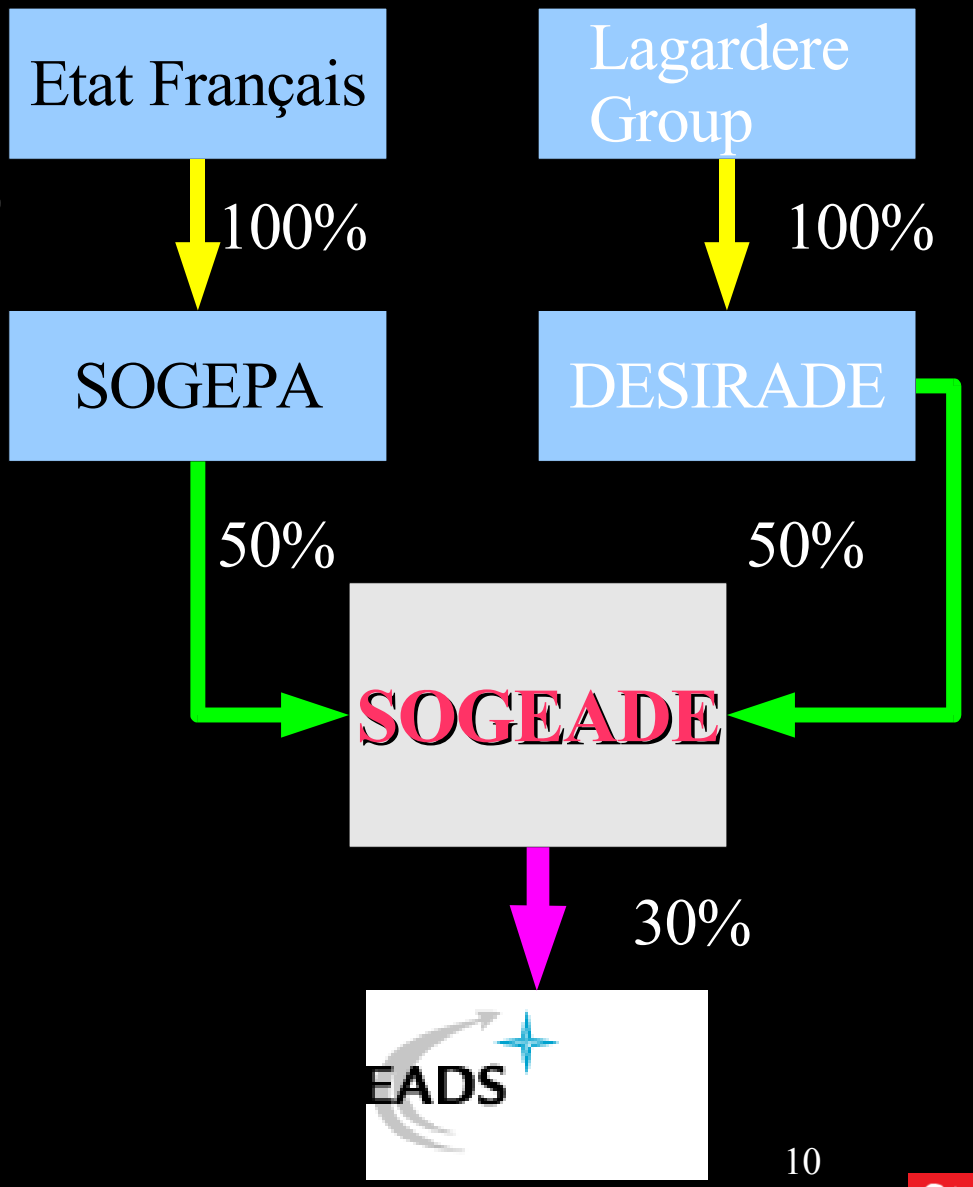
Avec une Mise de fonds 7 à 12 Mds F, Lagardère devient propriétaire de 33% d'une société valant entre 80 et 160 Mds F !

- Le groupe Lagardère a apporté Matra-Hautes Technologies à Aerospatiale. En outre, le groupe Lagardère a versé à l'État une soulte de 850 Millions F, et s'est engagé à lui verser un montant pouvant aller jusqu'à 1,15 Milliards F, en fonction de la performance relative du titre Aerospatiale-Matra et du CAC 40. Ces opérations ont permis au groupe Lagardère d'acquérir 33 % du capital d'Aerospatiale-Matra

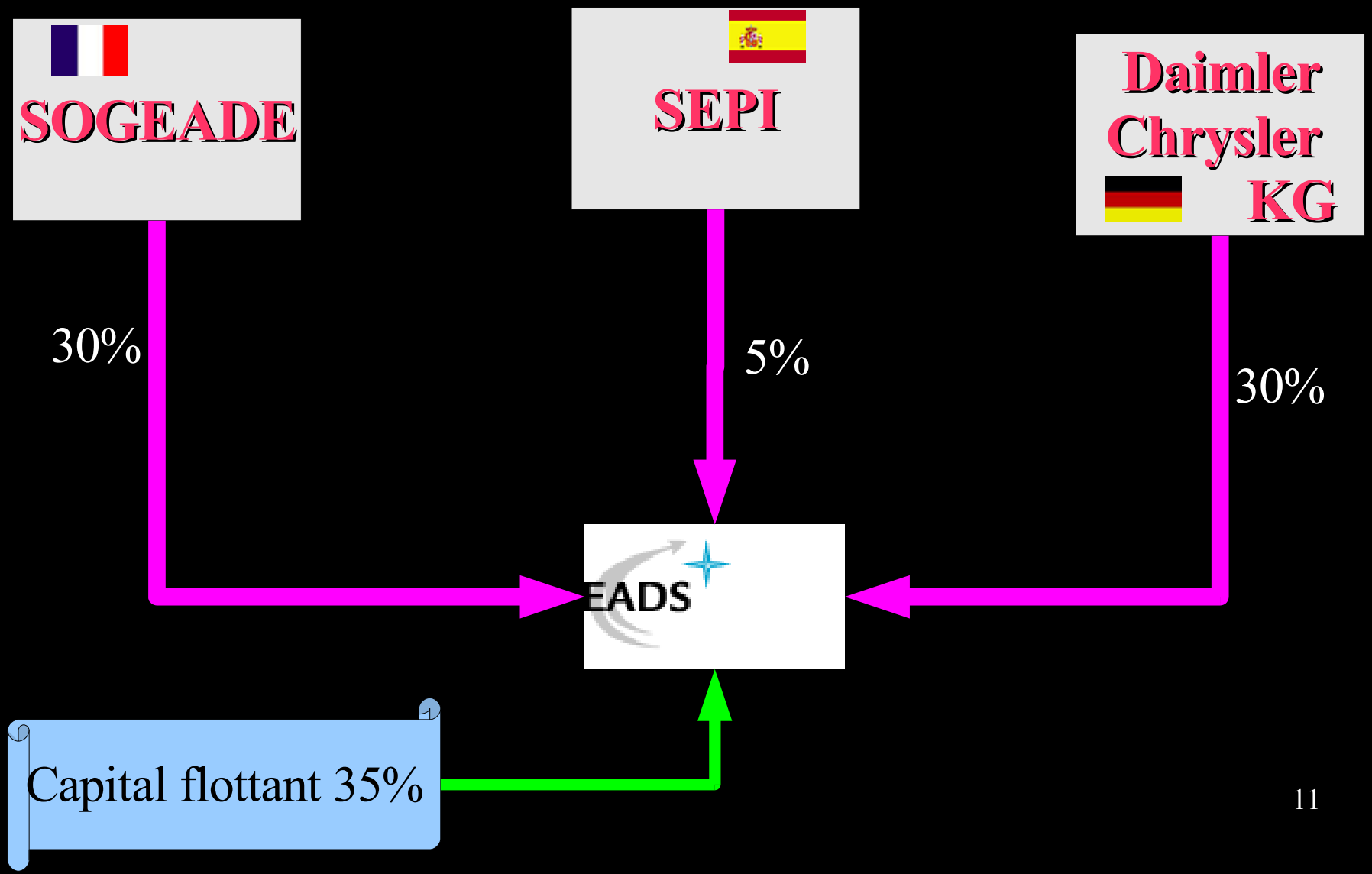


2000 : Création de EADS

- EADS (European Aeronautic Defence and Space company) société de droit néerlandais et quasi privée(15% seulement du capital appartient à l'état français) a absorbé les activités d'Aerospatiale Matra de DaimlerChrysler Aerospace AG et de CASA.
- Airbus est possédé à 80% par EADS et à 20% par BAe



Avec un Contractual Parnership de droit néerlandais qui contrôle 65% du capital



Donc en 2000 désengagement des états qui confient au privé le soin de s'occuper des industries aéronautiques, spatiales et de défense.....

- On maintient l'image: Airbus l'Europe qui réussit .....comme avant, quand la préservation de l'indépendance nationale, la sauvegarde de secteurs d'activité déterminants étaient une raison fondamentale de la construction du consortium.

- Mais: Nouvelle « GOUVERNANCE » d'entreprise.
- Capitaux privés, rentabilité du capital investià minimum 15%, créer de la « VALEUR » pour l'actionnaire....
- La commission de Bruxelles rappelle les dogmes de l'OMC exigeant l'abandon du système des avances remboursables.

François Morin: Le nouveau mur de l'argent (Seuil)

- Les investisseurs par la puissance de leurs participations au capital des firmes côtées peuvent imposer aux directions l'exigence d'une rentabilité financière sur fonds propres de 15 %
- La gestion en est bouleversée: Avant il fallait réaliser le meilleur résultat possible. Aujourd'hui c'est une exigence indépendante de l'économie réèlle, de la croissance du marché etc..
- Une fois produite, cette survaleur doit revenir aux actionnaires, comme toute valeur supplémentaire créée par la firme.
- pour s'assurer de la bonne « gouvernance » des dirigeants il faut qu'ils aient les mêmes intérêts que les actionnaires généralisation des « Stock-Options » et des parachutes dorés en cas d'echec.
- Par ce type de comportement, il y a une vision de l'entreprise qui devient ainsi un pur patrimoine financier dont il s'agit de valoriser l'actif.

-II-

La crise.....

Quelle crise?

Avec les retards sur l'A380 et sur le développement de l'A 350, voilà l'occasion de restructurer et d'aligner enfin la gestion d'Airbus sur celle de Boeing

La succession des évènements

- Airbus poursuit sur sa lancée jusqu'en 2005 : Noël Forgeard et Thomas Enders annoncent les succès commerciaux de l'année 2005 : une hausse de 8 % du chiffre d'affaires et un niveau exceptionnel de prises de commandes d'avions. Chiffre Affaires 34,2 Milliards d'€ et surtout un carnet de commandes à 253 Milliards d'Euro en augmentation de 40% C'est plus que 5 Années de fabrication !
- Mais en juin 2006 Airbus annonce un nouveau retard des livraisons de l'A380, prévoit toujours de livrer le premier A380 à la fin de l'année à la compagnie Singapore Airlines, ne pourra en fournir en 2007 que 9, au lieu des 20 à 25 prévus initialement.
- Le groupe britannique BAE Systems souhaite céder au groupe européen sa participation de 20 % dans Airbus.EADS,Les allègements au capital d'EADS, des principaux actionnaires font mauvaise impression: Daimler-Chrysler cède entre 6 et 10% du capital (officiellement pour regonfler sa branche automobile)

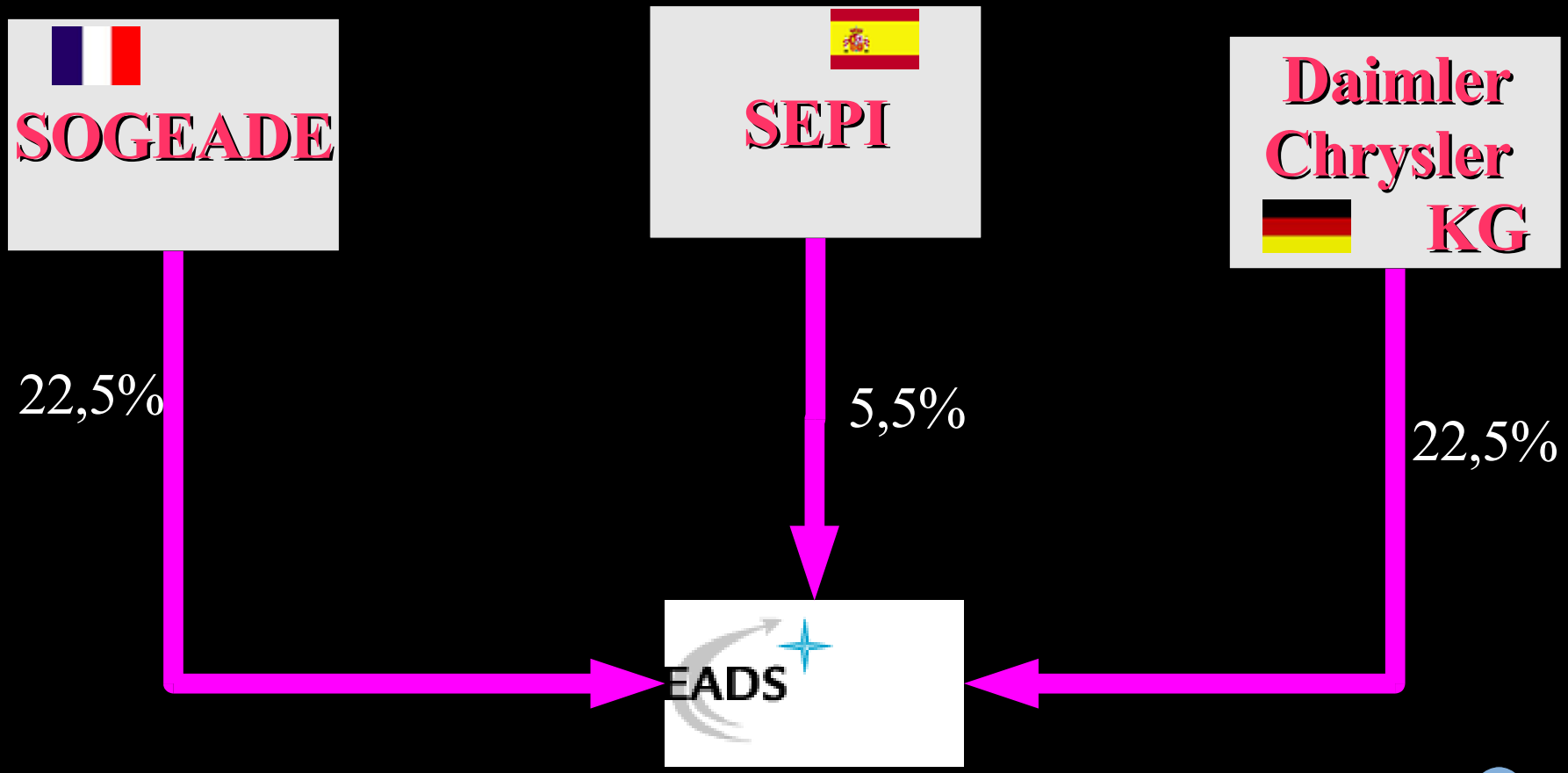
Un bon partenariat privé pour l'état français?

- Arnaud Lagardère, au journal « Les Echos »: « les médias m'intéressent mais pas l'aéronautique »
- En avril 2006, il revend la moitié de ses actions avec une coquette plus value de 890 Millions €, en même temps que Noël Forgeard et d'autres cadres dirigeants d'EADS réalisent leur stock options.
- Il ne possède plus que 7,5% des actions, mais c'est au nom des 15% de l'Etat français, qu'il occupe le poste « français »de Chairman d'EADS.
- Et il n'a pas peur de déclarer, quand on le soupçonne du « délit d'initié » « J'ai le choix entre passer pour quelqu'un de malhonnête ou d'incompétent, qui ne sait pas ce qui s'est passé dans ses usines, j'assume cette deuxième version. »
- Et récupérant par cette vente 3 milliards d'euros il achète 20 % de Canal Plus et de Time Warner!

2006 : les mauvaises nouvelles

- Au même moment, on apprend que AIRBUS va installer une ligne de montage en Chine, à Tianjin, pour fabriquer des AIRBUS A-320.
- L'A350 d'Airbus, futur long courrier du constructeur européen ne plaît pas, les premiers clients exigent de profondes modifications de l'appareil, qui ne serait pas erformant que son compétiteur, le 787 de Boeing.
- Dépôt de plainte pour délit d'initié contre Noël Forgeard. Il devra à 60 ans partir en retraite avec un chèque de 8,5 Millons € et 100,000 € mensuels de revenus
  - Le 20 Avril 2006 le cours du titre EADS est à 35 € et s' effondre à 18 € le 14 juin
-

Recomposition du Capital à l'été 2006 après la vente de 7,5% des actions par Lagardère et Daimler



Capital flottant 49,5%
dont 5% par banque publique russe Vnechtorgbank

Adobe Reader - [lesechos 04.10.06 p 1.pdf]
Fichier Edition Affichage Document Outils Fenêtre ?
Enregistrer une copie Sélectionner 98% Aide Adobe Reader

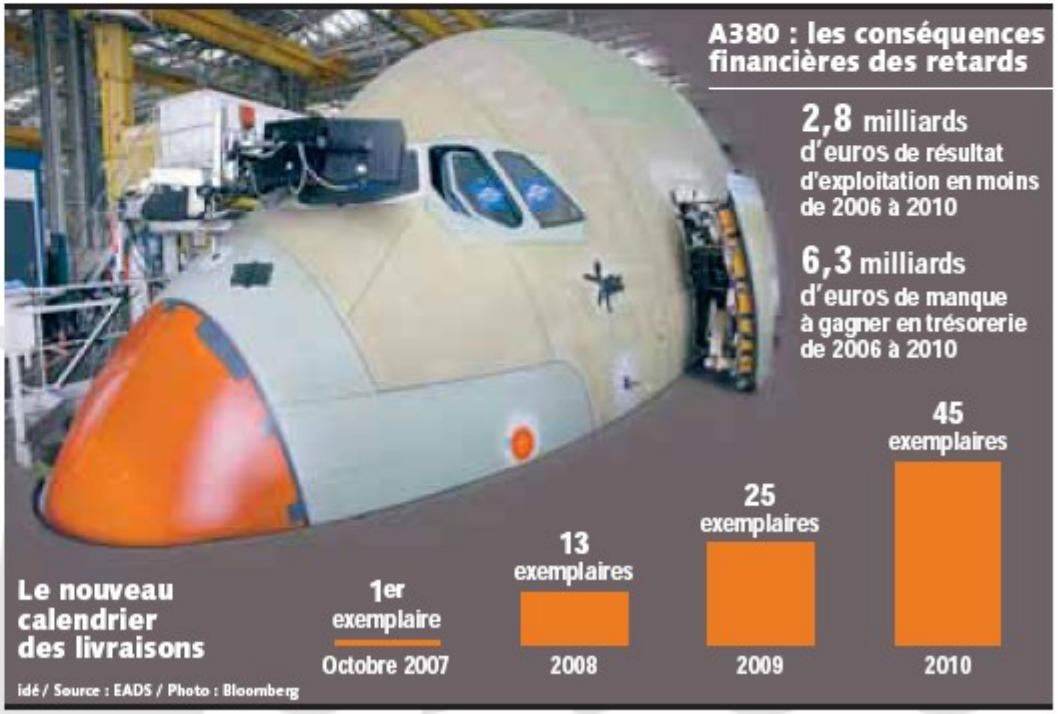
Les Echos
04/10/06
P. 1
Une

EADS impose un traitement de choc à sa filiale Airbus

- Les livraisons de l'A380 encore décalées d'un an
- Une réduction des effectifs est à l'ordre du jour
- L'impact financier estimé à 2,8 milliards d'euros d'ici à 2010

A L'ISSUE de trois jours de réflexion supplémentaires, le conseil d'administration d'EADS, maison mère d'Airbus, a levé le voile hier sur les retards encore plus importants que prévu du programme A380 et sur ses conséquences pour sa filiale. L'avionneur ne pourra finalement livrer le premier exemplaire de son très gros porteur à Singapore Airlines qu'en octobre 2007, soit avec un an de retard sur le calendrier de juin dernier. Le retour à la normale de la production n'est pas prévu avant 2010. L'impact financier de ces reports supplémentaires sur le résultat d'exploitation atteindrait 2,8 milliards d'euros de 2006 à 2010. Pour compenser ces pertes, Airbus va devoir subir un traitement de choc, avec des réductions d'effectifs en perspective au siège, et de possibles transferts d'activité. En outre, le plan vise à ramener de sept ans et demi à cinq ans et demi la durée de conception et de développement des futurs appareils. Les modalités de la réorganisation industrielle seront arrêtées d'ici quatre à cinq mois. De la réussite de ce plan dépend notamment le lancement du futur A350 non encore arrêté.

Lire page 23



Tous droits réservés – Les Echos – 2006

En réalité les retards pris sur l'A380 sont l'alibi pour une vaste restructuration de l'industrie aéronautique au plan européen

- Christian Streiff ne reste que 3 mois mais son plan de restructuration « Power 08 » sera validé par le Conseil d'administration de EADS et repris par Louis Gallois..
- Réduction de 30% des effectifs du siège à Toulouse et 10 000 emplois sur l'Europe, réduire le nombre de sous traitants par regroupements de ces sous traitants et délocaliser une partie de la sous traitance
- Ramener de 7 ans et demi à 5 ans et demi la durée de conception et de développement des futurs appareils.
- Fermeture de certaines unités de production en Europe, installer des chaînes de montage en Chine et peut être ailleurs « Zone Dollar »

2Md € par an d'économies et réduction de 10 000 emplois en Europe

- 4.300 interviendront en France,
- 3.700 en Allemagne,
- 1.600 en Grande-Bretagne
- et 400 en Espagne.
- Les sites de Méaulte (Somme), de Nordenhalm (Allemagne) et de Filton (Royaume-Uni) seront ouvert à des partenaires industriels tandis que ceux de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), de Laupheim (Allemagne) et de Varel (Allemagne seront cédés à des fournisseurs du groupe.

A Cette présentation par la direction, les politiques et les médias, on peut opposer un autre éclairage:

- Donc voilà une entreprise(EADS), possédant une filiale (AIRBUS) sur un marché mondial en croissance de 5% par an,où il n'y a que 2 fournisseurs, avec chiffre d'affaire record 39,4 Mds€ en 2006
  - Dont les livraisons d'avions (434 en 2006) ont battu le record absolu
- Dont la trésorerie nette est de 4,22 Milliard d'€ en 2006;
  - Dont le carnet de commande représente,aujourd'hui, 6 années de travail.
- C'est cette entreprise qu'on prétend en crise?

- III -

Power 8 accident de parcours ou choix stratégique?

Louis Gallois le dit sans détours:

- (Power 8), que nous engageons, est un plan de transformation profonde d'Airbus qui va modifier le modèle industriel, culturel et économique.
- Airbus fait trop de choses en interne. Nous ne sous-traitons que 25% de notre activité, contre 80% pour Boeing
- Notre objectif est d'aller vers 50% pour le nouvel A350. C'est un vrai levier de compétitivité.

(Interview dans Le Figaro 20/02/2007)

Editorial de « L'Humanité » Maurice Ulrich 01/03/2007

- Entre 1998 et 2005, les effectifs de Boeing sont passés de 100 000 à 50 000 salariés. Des sites de premier plan ont été vendus.
- .....La majorité de la production est désormais confiée à des sous-traitants internationaux. Ce pari sur la mondialisation vise à comprimer les coûts de production, à gagner en souplesse en reportant les gains de productivité sur les sous-traitants, à contourner les acquis sociaux qui sont ceux d'un grand groupe industriel dans un pays riche. Ce n'est pas sans conséquences.....
- Airbus a des difficultés, c'est vrai, mais le groupe n'est pas en difficulté. « Notre carnet de commandes est considérable et assure la charge de travail de nos usines », déclarait Louis Gallois.
- Au point que l'on en arrive à ce paradoxe apparent : alors qu'Airbus a besoin de tous ses salariés pour honorer ses commandes, on annonce que l'on va licencier et brader, en ce qui concerne la France, les sites de Méaulte et de Saint-Nazaire. Pour quelle raison si ce n'est financière ?

Communiqué d'EADS du 28 Février 2007

- « A défaut de mettre en œuvre Power8 rapidement, la **rentabilité risquerait d'être en décalage sensible par rapport aux standards de l'industrie et aux attentes légitimes**. Cette situation est insupportable et inacceptable»,
- on comprend parfaitement que la seule légitimité prise en compte dans les attentes soit celle des actionnaires

François Ruffin Le Monde Diplomatique Mai 2007

- Sous le bruit de fond des vilains nationalismes et des méchants états, c'est une tout autre histoire que raconte cette affaire Airbus:
  - D'abord c'est la débâcle d'un privé qui en à peine 7 ans à force de désinvolture, de courte vue et de goinfrerie a saigné une poule aux oeufs d'or.
  - C'est ensuite le projet industriel d'hier, sacrifié sur l'autel de la finance.
  - C'est enfin non pas un cas particulier, mais un cas d'école: le symbole d'une Europe hier pourvue d'une volonté industrielle et dont la politique se réduit aujourd'hui à un laisser-faire des marchés.