Airbus malade?

Vous en connaissez beaucoup, vous, des entreprises qui ont un carnet de commandes supérieur à 5 années de travail pour l'ensemble de ses usines(262 Mds€ en 2006 contre 253 en 2005), qui n'ont qu'un seul vrai concurrent avec lequel elles partagent chacune pour moitié, un marché mondial en croissance de 5% par an, dont le chiffre d'affaire record de 2005 (34,2 Milliards €) a encore progressé de 5 Milliards € à 39,4 Mds€ en 2006, dont les livraisons d'avions (434 en 2006) ont battu le record absolu, avec une trésorerie nette de 4,22 Milliard d'€ et qui seraient tellement malades, qu'il faudrait une saignée d'au moins 10 000 emplois pour lui rendre un peu de santé? Ces chiffres 2006 sont ceux d'EADS, publiés dans un communiqué de presse le 9 Mars 2007.
Le groupe a du mal à cacher sa bonne santé, mais il faut bien qu'il justifie son plan de licenciements massif: « EADS a enregistré un chiffre d'affaires en hausse dans toutes ses divisions. Pour la première fois, le Groupe a atteint un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros dans son activité défense.« Deux observations contrastées ressortent de notre analyse de 2006 : la première est la vitalité d'ensemble du Groupe, comme en témoignent les performances commerciales substantielles de toutes les divisions. La seconde est un besoin urgent de mettre en oeuvre Power8 et de remanier notre division Airbus. Il faudra du temps, mais Power8 permettra à Airbus d'être nettement mieux intégrée et plus efficace », soulignent les Présidents exécutifs d'EADS, Tom Enders et Louis Gallois. « piloter des améliorations de notre exploitation, rétablir la crédibilité du Groupe et construire une EADS allégée et plus dynamique, sont nos priorités pour 2007. »

La maladie d'Airbus s'appelle Néo libéralisme!

Il est important de revenir sur l'histoire d'Airbus pour bien comprendre que cette lamentable affaire était prévisible, à partir du moment ou le transfert de pouvoir du public vers le privé, opéré-il faut le dire- par les gouvernements socialistes de Lionel Jospin et Gerhard Schröder, avec l'appui du travailliste Tony Blair s'est fait dans les conditions fort critiquables.

En premier lieu, il faut tordre le cou à quelques clichés, abondamment véhiculés par des médias paresseux, à la mémoire courte, et ne faisant pour la plupart que se faire les hérauts d'une pensée économique dominante et mortifère.

Argent public ou capitaux privés?

Les activités industrielles de l'aéronautique civile ou militaire,de l'espace, et en France des projets industriels comme le TGV, l'industrie nucléaire, le viaduc de Millau ne peuvent pas être appréhendées avec la même logique capitaliste d'un retour rapide sur investissement et d'un rendement maximum du capital investi (on parle aujourd'hui d'une "norme" de rendement du capital de 16% !). C'est la raison pour laquelle, toutes ces activités ont été voulues et crées par une volonté politique des états et financées par des fonds publics; Ainsi c'est la volonté politique de De Gaulle et Adenauer qui a été à la base de la création du consortium Airbus en 1970 , constitué à partir des sociétés nationales Aérospatiale et Deutche Airbus, rejointes en 1971 par la société nationale espagnole CASA, et par British Aerospace (BAe) en 1979.

. Donc la puissance publique est nécessaire au lancement de ces projets industriels lourds. Le retour sur investissement doit attendre plusieurs années. A l'appui de cette affirmation, l'autre grand projet, le tunnel sous la Manche réalisé par la Grande Bretagne et la France, est au bord de l'asphyxie, justement parce que Margaret Thatcher s'est obstinée à ce qu'il n'y ait pas de financement public (Not a public penny). Par ailleurs, quand il a fallu réaliser l'itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse indispensable pour acheminer les tronçons de l'A 380, dont le coût s'éleva à environ 1 milliard de

francs, qui a investi, sinon la puissance publique?

Airbus, l'Europe qui reussit?

Quand on présente Airbus comme une réussite européenne, ce n'est pas faux en soi, mais à condition de souligner que les institutions européennes n'y sont pour rien, et que la seule contribution qu'ait apportée la commission de Bruxelles, ce fût de rappeler les dogmes de l'OMC exigeant l'abandon du système des avances remboursables (en gros, des prêts publics à taux zéro) appliquant par là, l'idéologie libérale anti étatique, venant à point soutenir les intérêts des Etats-Unis et de Boeing, et souligner l'efficacité des lobbyistes « très officiellement en poste à Bruxelles » comme dit Jean Luc Mélenchon. La préservation de l'indépendance nationale, la sauvegarde de secteurs d'activité déterminants étaient une raison fondamentale de la construction du consortium, néanmoins cela n'a pas nui à la recherche de partenaires étrangers, qui ne sont pas tous Européens: les moteurs des Airbus sont toujours fabriqués en grande partie aux Etats Unis.

Airbus, pénalisé par l'éparpillement de ses usines?

Il n'est pas inhabituel pour les sociétés aéronautiques d'avoir des usines sur des sites très éloignés. La localisation géographique des différents sites d'Airbus, n'est ni un problème pratique ni une source de dépenses supplémentaires. Les logisticiens d'Airbus s'en sont très bien sortis jusqu'à présent. Chacune des usines fabrique un tronçon d'avion (les ailes en Grande Bretagne, l'empennage en Espagne, le fuselage en Allemagne, et le nez et la section centrale en France). Le tronçon est transporté ensuite vers le site d'assemblage final soit à Toulouse soit à Hambourg. Il n'y a que quelques éditorialistes martelant tous les jours leur crédo néo libéral sur les ondes publiques pour s'en offusquer, en pensant probablement que tout irait mieux si le tronçon en question venait de Chine, ou mieux encore si l'avion en entier était assemblé là bas!

Airbus ,retour sur une privatisation contestée.

Quand en 1999, grande année pour les privatisations et les libéralisations. l'État a d'abord apporté à Aérospatiale sa participation de 45,76 % dans Dassault Aviation, puis a fusionné cette même Aérospatiale avec Matra-Hautes Technologies, appartenant au groupe privé Lagardère, beaucoup d'observateurs se sont étonnés du déséquilibre énorme du montant des apports!

Le «Canard Enchaîné» dans son édition du 11/10/2006, avec son style inimitable, décrit cette opération comme « le plus beau hold-up jamais réalisé par une entreprise lors d'une privatisation: Le groupe Lagardère apportait ses actifs d'une valeur comprise entre 5 et 10 milliards de francs et devenait co-propriétaire d'un ensemble évalué entre 80 et 160 milliards de francs! La commission de privatisation avala sans hoquet la couleuvre présentée par Dominique Strauss-Kahn, qui a présenté comme solde de tout compte, une " soulte " de 0,85 Milliards de Francs et un engagement de versement d'un complément pouvant aller jusqu'à 1,15 MdF, en fonction de la performance relative du titre Aérospatiale-Matra et du CAC 40.

L'Aérospatiale-Matra, étant partiellement privatisée, le capital étant détenu à 47,7 % par l'État, à 33 % par Lagardère SCA, à 17 % par les particuliers et les investisseurs institutionnels, et à 2,3 % par les salariés, il ne restait plus qu'à créer EADS en y intégrant les activités de défense. Réunis à Strasbourg le 14 octobre 1999, Lionel Jospin, Gerhard Schröder, Dominique Strauss-Kahn et les présidents de DaimlerChrysler et du groupe Lagardère ont annoncé la fusion des activités d'Aérospatiale-Matra et de Dasa, créant ainsi l'European Aeronautics Defense and Space Company (EADS), Le 2 décembre 1999, à Madrid, Lionel Jospin, Gerhard Schröder, Jose Maria Aznar et les présidents de DaimlerChrysler et du groupe Lagardère, ont élargi cette alliance à l'entreprise publique espagnole Casa. Un holding détiendra 65,5 % de la nouvelle société, le reste du capital étant détenu par le public et les salariés. Les actions d'EADS seront détenues par l'intermédiaire du holding, pour 30 % par DaimlerChrysler, pour 30 % par une société française dont le capital sera lui-même partagé à parts égales entre des actionnaires privés (le groupe Lagardère et une institution financière privée française) et le secteur public français (la

Sogepa), et pour 5,5 % par le secteur public espagnol. EADS sera contrôlé par ses deux premiers actionnaires, la société française et Daimler- Chrysler.(sixième rapport au Parlement sur les opérations de transfert au secteur privé d'entreprises publiques, réalisées en 1998 et 1999)

Doit on préciser que cette holding est de droit néerlandais, pour des raisons évidemment fiscales.

Quant à Arnaud Lagardère qui déclarait selon « Les Echos » au moment de la privatisation, que les médias l'intéressaient mais pas l'aéronautique, était ce bien le partenaire qu'il fallait à l'Etat français? Pourtant, en plus de ses parts personnelles-dont il a déjà revendu la moitié avec une coquette plus value représentant 24 fois la fameuse « soulte » évoquée ci-dessus-, c'est au nom des 15% de l'Etat français, qu'il occupe le poste « français »de Chairman d'EADS, l'autre poste de « chairman allemand » étant occupé par Manfred Bischoff.

Voilà donc un secteur économique et technique, qui pour le grand public est associé à des noms prestigieux: Aéro postale, Mermoz, Latécoère, Caravelle, Concorde, à des écoles d'ingénieurs aussi prestigieuses qui ont fourni jusqu'en 2000 les dirigeants d'Airbus, associé à des métiers qui font la fierté de toutes les régions d'Europe où l'entreprise est implantée et qu'on a confié, en application de cette doxa néo libérale à des patrons économistes et financiers au petits soins pour les actionnaires et qui n'ont pas peur de déclarer, quand on les 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. » (Arnaud Lagardère en Juin 2006)

Est-il besoin maintenant de rappeler ce que tout le monde sait depuis l'été dernier?

Les retards sur l'A380 et les autres mauvaises nouvelles?

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.

Ces nouveaux retards sont uniquement dûs à des raisons industrielles", précise Airbus, confronté à des "engorgements" dans la production liés aux systèmes électriques de l'appareil. Selon le constructeur, qui doit revoir l'organisation de sa production, des mesures supplémentaires seront nécessaires pour assurer en 2008 et 2009 la reprise des cadences de l'A380.

En dehors de ces problèmes industriels, le constructeur Airbus est au centre de tractations entre EADS et le groupe britannique BAE Systems qui souhaite céder au groupe européen sa participation de 20 % dans Airbus.

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) Lagardère récupérant 3 milliards d'euros en vendant la moitié de ses 15 % dans EADS, fidèle à ce qu'il avait toujours déclaré, achète 20 % de Canal Plus et de Time Warner

Au même moment, on apprend 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 aussi performant que son compétiteur, le 787 de Boeing.

Dépôt de plainte pour délit d'initié: Noël Forgeard l'ex patron d'Airbus, ses trois enfants et plusieurs dirigeants français et allemands du groupe, ont vendu en mars des actions pour plusieurs millions d'euros après avoir levé des stock-options. Mais comme dans l'affaire Enron au Etats Unis, l'avenir montrera que le système néo libéral sait très bien se protéger en livrant à la vindicte populaire quelques hauts dirigeants maladroits n'ayant pas eu le temps de retirer la main du sac avant qu'on ne les apercût.....

Le 20 Avril 2006 le cours du titre EADS était à 35 € et s' effondrera à 18 € le 14 juin2006. Et en Août 2006, la banque publique russe Vnechtorgbank ramasse 5% des titres en bourse.

En quoi les salariés d'Airbus et des sous traitants, et tous ceux dont l'emploi dépend de l'activité induite par Airbus en Europe, et qui vont payer les pots cassés, sont ils responsable de cette gabegie? Et pourtant quand le Journal « Les Echos » titre le 11 Octobre 2006: EADS : Lagardère et Bischoff expliquent la crise d'Airbus: Les deux grands actionnaires privés, convaincus de la nécessité de restructurer Airbus! Un plan de réduction d'effectifs « en

France et en Allemagne » , il n'y a guère d'hériter de Zola pour crier « J'accuse »!
Qui souligne cette nov langue qui soutient la nécessité d'aller faire fabriquer en « Zone Dollar » quand on découvre que la « Zone Dollar » ce sont les pays à bas coûts salariaux, situés un peu partout dans le Monde, sauf aux Etats Unis?

Les transnationales capitalistes poursuivent inlassablement un seul but: augmenter le revenu du capital investi et donc diminuer la part qui revient aux salariés.

Quand on lit dans le communiqué d'EADS du 28 Février 2007, à propos de la mise en place du Plan Power 8: « 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 Tout est dit!

Il était prévisible que les « élites » néo libérales et les actionnaires, devant cette situation « parfaitement inacceptable » de décalage avec « les standards », n'aient que trop attendu le moment favorable de l'annonce des retards de livraison de l'A380 et de développement de l'A350 pour revenir sur des salaires trop généreux, des normes de travail trop favorables, une protection sociale trop élevée pour sonner l'hallali.....

Il était prévisible aussi, pour ceux qui sont touchés par ce malheur néo libéral, et quelques manipulateurs, de chercher d'abord à vérifier si la répartition des pots cassés est bien équitable de part et d'autre des anciennes frontières des pays de l'Europe.

Alors « Crise d'Airbus », vraiment? Ou Maladie néolibérale prévisible?

Attac Tarn

Mars 2007