

Airbus : Les institutions politiques européennes devant leurs responsabilités

L'audition du 28 mars 2007, à Bruxelles, présidée par Francis Wurtz, au nom du groupe gauche unitaire européenne/gauche verte nordique (GUE/NGL), et à laquelle participaient Peter Scherrer, secrétaire général de la fédération des métallurgistes (FEM) et Reiner Hoffmann, Secrétaire général adjoint de la confédération européenne des syndicats (CES) a réuni une quarantaine de responsables et de militants syndicaux d'Airbus de L'UE, de députés et des représentants d'institutions concernées par cette crise. Il s'agissait d'examiner les raisons de la crise actuelle et les solutions alternatives ainsi que le rôle des institutions européennes.

Francis Wurtz qui ouvrait les travaux a notamment déclaré en accueillant les participants: *« Je me réjouis particulièrement de voir réunis à cette initiative des représentants syndicaux français, allemands, britanniques, espagnols et belges. À un moment où les tentatives se multiplient d'opposer entre eux les salariés d'Airbus, c'est un symbole fort. »* Il a poursuivi en caractérisant l'enjeu de la rencontre: *« À mes yeux, « Power 8 » est inacceptable. Nous en demandons le retrait. La cause profonde de la crise actuelle doit être recherchée dans le poids exorbitant des actionnaires privés dans le capital d'EADS. Les États ne doivent pas se défaire. C'est pourquoi il est nécessaire d'engager une montée en charge du capital public dans EADS. Il faut aussi initier des modes de financement nouveaux pour libérer l'entreprise de l'emprise des marchés financiers. La Banque européenne d'investissement (BEI) doit s'impliquer sans emprunter sur les marchés financiers avec un refinancement de la BCE à moindre coût. Des droits nouveaux d'intervention dans la gestion et la stratégie doivent aussi être développés. Airbus doit redevenir une grande ambition industrielle européenne. »*

Peter Scherrer a réitéré le rejet des métallurgistes européens du plan Power 8. Refus des ventes de sites, des réductions d'emplois mais aussi volonté de voir mis en œuvre un vrai plan industriel basé sur l'innovation et le savoir faire des salariés. Il a appelé à une politique industrielle européenne soutenant l'aéronautique, notamment en terme de recherche et de développement, services qui sont essentiels à ce secteur. Il a rappelé qu': *« EADS est une société très européenne. Sa main d'œuvre hautement qualifiée constitue son principal atout. Je suis dès lors étonné qu'elle n'accorde aux représentants des travailleurs aucun siège au sein de son conseil d'administration, ce qui leur permettrait d'avoir une influence sur le processus de décision au sein de l'entreprise. »*

Reiner Hoffmann dénonce *« les profits énormes des grands groupes alors que les emplois disparaissent »* et *« le besoin de*

réponses européennes à des défis que l'on ne peut pas relever qu'au niveau national ». Il invite à *« réfléchir à rendre le modèle européen plus étanche au profit à court terme »* et considère que *« les marchés financiers ont trop d'influence »*. Il s'interroge sur le fait que *« la Commission européenne ne voit pas la nécessité de réglementer ce genre de pratique alors que des emplois sont en jeu »*. Il accuse le patronat européen organisé dans l'UNICE de ne pas respecter l'accord signé en 1999 avec les syndicats de salariés sur les contrats atypiques, dont le préambule précisait que ces formes d'emploi ne devaient être qu'exceptionnelles.

Il montre en s'appuyant sur l'exemple d'EADS que l'information ne suffit pas et pose le problème de droits effectifs pour les salariés : *« Seule une participation active des représentants des travailleurs dans le processus de restructuration permettrait d'éviter des répercussions sur l'emploi et les conditions de travail. »* Il a demandé par exemple des améliorations rapides des textes européens sur les comités d'entreprise européens en ce sens avec, notamment, une représentation appropriée des syndicats dans les processus de prises de décision de l'entreprise et pas seulement à titre d'information après coup.

Le débat qui a suivi a donné l'occasion à des syndicalistes d'illustrer ces exigences. Les syndicalistes des différents pays ont montré les ravages, pour l'emploi mais aussi pour la capacité industrielle du groupe, du plan Power 8 et cela alors même que le carnet de commande est plein. *« Plus de 6 ans de travail et un chiffre d'affaires de 250 milliards ! »*

Ils ont, à force d'exemples, fait ressortir les ravages sociaux et économiques du plan et ont montré son incohérence notamment du point de vue de la capacité future d'EADS à rester un grand acteur en ce domaine. Tant en ce qui concerne les questions d'argent, qui ne manque pas dans l'entreprise, que de financements à taux réduits pour le développement de programmes et d'investissements créateurs d'emplois et de

richesse, ils ont affirmé la possibilité de mettre en œuvre d'autres choix.

S'inscrivant dans la débat, **Helmut Markov** député européen de la GUE/NGL a tenu à noter la pertinence des exigences qui ont été formulées dans le débat. Les relevant point par point, financement, carnet de commandes, emploi et nécessité de maintenir et d'accroître les activités, participation des salariés et des États aux décisions. Il affirmé non seulement qu'elles rejoignent les siennes mais qu'il y a dans ces propositions

de nombreuses possibilités de s'engager dans une autre voie. Ce sont des propositions trop sérieuses pour être ignorées. Il a rappelé le besoin d'une politique industrielle proactive de l'Europe.

Prolongeant cette question, différents syndicalistes présents ont voulu profiter de leur présence dans cette institution pour interpeller et s'adresser aux hommes et femmes politiques européens et nationaux sur le besoin de prendre leur responsabilité concernant le devenir d'un dossier au cœur de la politique industrielle en Europe ■

Airbus : Impliquer les banques publiques et le systèmes de crédit jusqu'à la BCE et la BEI⁽¹⁾

Frédéric Boccaro

Airbus se trouve pris dans une « tenaille » par les marchés financiers : par les prélèvements du capital sur la valeur ajoutée et par la pression dans les gestions.

Par les prélèvements du capital : par exemple, les actionnaires ponctionnent cette année la valeur ajoutée d'Airbus à hauteur de 2 milliards d'euros de dividendes qui viennent de leur être versés. Et cela n'est pas la première fois.

Mais en interne à l'entreprise, c'est toute la gestion qui est contaminée et souffre de la pression de la recherche de rentabilité, pression contre les coûts salariaux et pression pour l'intensification du travail avec la recherche à tout prix de la productivité apparente du travail maximale ... au détriment de l'efficacité productive.

Sortir de la tenaille des marchés financiers...

Les moyens disponibles ne sont pas utilisés prioritairement pour les investissements, la recherche, les qualifications. Ce qui passe avant tout c'est cette recherche de rentabilité. L'ancien PDG Noël Forgeard se félicitait il y a peu d'avoir économisé 1 milliard d'euros de R&D au profit de ces mêmes actionnaires. ! Effectivement, Airbus souffre d'une insuffisance des dépenses de recherche – pour les nouveaux projets comme dans les composites – pour le développement – avec l'affaire des logiciels de câblage hétérogènes entre les différents sites – et pour les salaires, la formation, l'emploi.

On fait des économies de « bouts de chandelle » sur les salaires et les qualifications, on précarise les équipes. À l'arrivée c'est toute l'entreprise et son efficacité qui sont fragilisées, avec les retards engrangés sur les livraisons de l'A380 et la révision à la baisse du programme de développement des appareils futurs.

On accroît le rendement du capital (Profit/capital), mais il n'est

pas du tout sûr qu'on accroisse son efficacité (Valeur ajoutée/capital matériel et financier), et bien sûr on pousse au maximum la productivité du travail (Valeur ajoutée/salarié). Et ce sont les salariés qui écoperaient avec le plan Power 8 !

Réduire les autres coûts que ceux du travail, comment ?

Quels coûts réduire, si ce n'est ceux des prélèvements des actionnaires et ceux des banques – y compris sur les sous-traitants –, les coûts du capital. Que paient les salariés d'Airbus et de ses sous-traitants, si ce n'est les non-dépenses en qualifications, recherche et formation ?

Le développement de l'A350 nécessiterait, nous dit-on, 10 milliards d'euros nouveaux.

– Si ce sont les marchés financiers — des actionnaires — qui les apportent, alors il faudra leur verser chaque année une dîme de 1 à 1,5 milliard d'euros. Car ils voudront leur 10 à 15% de rendement !

– Si c'est un crédit bonifié, avec la puissance publique, à taux zéro cela fait 1 à 1,5 milliard d'euros supplémentaires pour le développement des qualifications, des recherches, la sécurisation et le développement de l'emploi, bref tous les facteurs modernes de l'efficacité réelle.

Cela changerait l'utilisation des profits des actionnaires. Leurs profits seraient, en effet, utilisés pour rembourser ces emprunts, et donc, pour investir vraiment, et pour investir efficacement.

Car il faut que cette « bonification » soit conditionnée au développement de l'emploi, des qualifications et des richesses réelles (la VA). Il doit être, en effet, hors de question que ce type de financement vienne, d'une façon ou d'une autre, en accompagnement d'une logique financière qui développerait, comme aujourd'hui, le cancer de la précarité et de la baisse des dépenses salariales et sociales.

Impliquer les banques publiques et le système de crédit jusqu'à la BCE et la BEI

Ce crédit bonifié (2) pourrait être réalisé de la façon suivante, qui converge avec les propositions que nous a présentées F. Wurtz

- D'une part, la BEI (banque européenne d'investissement) financerait les investissements nécessaires à taux zéro, en conditionnant cette bonification à l'amélioration des qualifications, au développement de l'emploi dans les pays de l'UE et à la création partagée de Valeur Ajoutée disponible dans l'Union Européenne, voire en coopération avec le Sud et l'Est.
- Afin de moins dépendre des marchés financiers pour lever les fonds, la BEI pourrait, d'autre part, impliquer un réseau de banques, notamment les banques publiques existant dans les différents pays de l'Union Européenne. On peut citer la Caisse des Dépôts (CDC) française ou les Banques publiques des Länder allemands, voire la Banque KfW.
- Enfin, La Banque Centrale Européenne, la BCE, s'engagerait à refinancer à taux préférentiel les crédits en question, ceci d'autant plus que les investissements respecteraient les critères ci-dessus (qualification, emploi, valeur ajoutée territoriale).

Actuellement la BCE fait tout le contraire : elle accompagne, incite et finance très largement les exportations de capitaux hors et intra Union Européenne (un solde net de - 65 milliards en 2006 pour la France), soit sous forme de placements financiers (bons du Trésor US) soit de délocalisations et de rachats d'entreprises (fusions-acquisitions), bien évidemment contre l'emploi. On évoque souvent le modèle américain de flexibilité et de firme souple, mais il faut bien voir son autre versant : la recherche y est abondamment financée, et ceci par « nos » propres exportations de capitaux.

Une convergence pour exiger de pouvoir parler des investissements...

J'observe une convergence remarquable des interventions précédentes. Cette convergence n'est pas anodine. Elle n'aurait pas non plus complètement de soi.

Quelle est-elle ?

D'un côté, **les syndicalistes CGT** de la filière aéronautique réclament des pouvoirs nouveaux des salariés dans la gestion pour faire reculer les critères de rentabilité et dénoncent les disponibilités financières de trésorerie (4 milliards), de l'autre, Reiner Hoffman et Peter Scherrer, **responsables syndicaux européens de la métallurgie ou de la CES** nous disent « *on veut pouvoir parler des investissements* », avoir des droits de décision dessus, ce qui est n'est pas le cas actuellement et ce qui est nouveau, Reiner Hoffman, de la CES, nous dit « *il faut des investissements autres, des dépenses en ressources humaines* » que « *les institutions européennes devraient appuyer* », « *porteurs de formation, et de sécurité de l'emploi* ». Peter Scherrer insiste sur « *l'implication des travailleurs à tous les niveaux* » et pose la question « *quels investissements ?* ».

Le **syndicaliste britannique** a, quant à lui, souligné que, « *plutôt que de venir sur le terrain de la répartition des emplois et des charges entre pays* », le mouvement progressiste et syndical devrait « *se préoccuper beaucoup plus de la question des investissements* ». **M. Schui, député au Bundestag**, insiste lui aussi sur le besoin de mobiliser les banques publiques, tandis qu'enfin le groupe GUE met en débat des propositions précises pour un financement nouveau.

... et donc de nouveaux pouvoirs dans les gestions

Mais pour cela, il faut d'autres pouvoirs de décision. Ces pouvoirs s'appuieraient sur la possibilité de mobiliser du crédit.

Il faut aussi suivre ce qui est fait des crédits : comment sont réalisés les investissements : sont-ils effectivement porteurs d'une amélioration de l'emploi, des qualifications etc. ? Il faut donc, des pouvoirs jusque dans la gestion, à tous les niveaux.

Dans ce domaine les actionnaires publics d'EADS peuvent innover et montrer la voie.

1. Le hors Europe

J'ai évoqué le besoin d'envisager des objectifs de production et de Valeur Ajoutée partagée avec le Sud et l'Est, mais à condition que cela développe les conditions sociales et l'emploi ici et là-bas.

Je voudrais parler aussi de la monnaie. Je pense qu'il faut poser la question d'une autre monnaie de facturation que le dollar plutôt que de pousser à une manipulation du taux de change de l'euro, qui tend à nous faire entrer dans une logique de dumping social par « l'arme » monétaire.

On pourrait réfléchir à combiner deux choses : une facturation dans un panier de monnaie, où l'euro jouerait un rôle important, et une coopération monétaire avec nos voisins proches (Est et Sud) du type serpent monétaire. Je sais que certains économistes, comme J. Sapir, posent, eux aussi, ce type de question.

2. L'actionnariat

L'actionnariat public (sous diverses formes) doit monter. Il doit affirmer ses pouvoirs de décisions, et agir dans la transparence. Mais ceci pour poursuivre d'autres buts que la rentabilisation du capital et le profit le plus élevé. Car les critères de rentabilité s'opposent à ce que nous recherchons. Sur ce

point, nous avons peut-être un point de réflexion et de débat à poursuivre les uns et les autres.

Mais il y a aussi les actionnaires privés actuels. S'ils doivent laisser la place au public, on ne peut pas les laisser « partir » purement et simplement. Ils doivent être « responsabilisés ». D'autant que rendre Airbus 100 % public, cela peut coûter très cher. Le rachat aux actionnaires privés, si rachat il y a, ne peut se faire au prix du marché financier.

Ils ne doivent pas s'en tirer comme cela. Il faut réfléchir aux conditions de leur indemnisation. On peut aussi les impliquer dans les nouveaux investissements, implication qui pourrait se poursuivre sur la base du respect d'obligations de résultats en matière d'emploi et de Valeur Ajoutée produite dans les territoires.

Leur non-respect pourrait donner lieu à des pénalisations, tant sur leur rémunération que lorsqu'ils voudraient céder leurs capitaux.

3. Etablir dès à présent un rapport de forces sur « l'argent »

En conclusion, je voudrais insister sur le fait que l'on peut, dès à présent, mettre la pression sur le système de crédit européen et sur le SEBC (Système Européen de Banques Centrales).

Car cette piste peut être engagée immédiatement sans préalable, même si elle est porteuse, en réalité, de changements profonds et donc structurels qui peuvent venir ensuite, dans le mouvement.

Cela nécessite de construire le rapport de forces sur ces questions, l'orienter vers ces questions, pour que la BEI, les banques publiques et les Banques centrales nationales (BCN), donc la BCE, qui gèrent l'argent des européens, agissent immédiatement.

4. Un potentiel de convergence avec le mouvement social dans les Banques

On peut s'appuyer pour cela sur tout le réseau existant de banques publiques des différents pays européens, avec un mouvement social fort en son sein. Ceci d'autant plus qu'il est menacé par la Commission Européenne qui souhaite le privatiser : les banques publiques allemandes de Länder sont parmi les premières visées.

Deuxièmement, il existe un appui possible avec le *Standing Committee*, rassemblant des syndicalistes des banques centrales d'Europe, qui s'est prononcé dans un Mémoire européen pour une « *responsabilité sociale des banques centrales* », pour une politique monétaire « *sélective* » : les prêts « *encourageant les investissements qui favorisent les créations d'emploi et l'élévation de la qualification des travailleurs* » étant « *octroyés à des taux inférieurs aux taux du marché* » (3)

La liberté face aux marchés financiers est au cœur du projet social européen voulu par les peuples. Sa conquête, comme l'a montré l'économiste indien prix Nobel d'économie, Amartya SEN nécessite que les acteurs sociaux aient à leur disposition des « ressources » véritables : ressources d'information mais aussi ressources financières.

Conquérir des droits sur ces ressources, voilà un projet qui peut être mobilisateur et moderne.

Conclusions de Jacky Hénin pour l'Audition Airbus

La crise d'Airbus et le plan de casse Power 8, ne concernent pas que le groupe EADS et ses sous-traitants. C'est l'avenir de toute l'industrie aéronautique européenne qui est en jeu.

La vocation industrielle de l'Union européenne et son indépendance technologique par rapport aux États-Unis sont menacées. En effet, dans les domaines de l'électronique, de la robotique, des nouveaux matériaux, de la conception assistée par ordinateur (CAO) ou du dessin assisté par ordinateur (DAO), la construction aéronautique tire l'ensemble de l'industrie européenne en matière d'innovation technologique.

L'Europe a besoin d'une industrie aérospatiale, puissante, à la pointe de l'innovation et créatrice d'emplois. Et sa force repose sur le savoir-faire de ses salariés. Tout doit être fait pour le préserver et le développer.

Le plan Power 8 est un danger non seulement pour Airbus mais aussi pour toute l'industrie aérospatiale européenne. Power 8 n'est pas simplement un plan de restructuration. Il s'agit de mettre en œuvre un changement en profondeur des modes de production dans l'industrie aérospatiale européenne.

Il substitue une logique financière de concurrence à une logique industrielle de coopération.

Là où on mettait en synergie les hommes, les sites de production, les réseaux de sous-traitants, les potentiels industriels nationaux, Power 8 met en concurrence à outrance, les salariés, les sites, les sous-traitants, les nationalités.

C'est inacceptable ! C'est dangereux !

On laisse entendre qu'il n'y aura pas de licenciements secs en particulier dans les secteurs de la production et des études. Mais à terme, quelle garantie pour l'emploi des salariés des sites industriels qu'EADS cédera à ses partenaires ?

40 % des salariés parmi les plus qualifiés d'Airbus vont partir à la retraite dans les dix ans. Avec Power 8, vont ils être « remplacés » par des contrats précaires et par des mesures d'externalisations ou de délocalisation hors des frontières de l'Union européenne, entraînant ainsi une terrible perte de savoir faire pour l'entreprise ?

On ne peut qu'être inquiet lorsqu'on rapproche l'ampleur de ces départs à la retraite, de l'objectif que se fixe Power 8 de réduire de 40 % les coûts de développement d'Airbus.

Cette logique, focalisée sur la soif de dividendes des actionnaires, compromet l'avenir de la filière aérospatiale européenne en étant source de gâchis, de perte d'indépendance technologique, de disparitions de savoir faire stratégique.... Power 8 doit être retiré, c'est incontournable.

Le futur de l'Europe de l'Aérospatiale ne peut se résumer à un mecano financier entre EADS, BAE system, Finmeccanica, Aero Vodochody, Dassault, Safran, MTU, Rolls Royce et d'autres.



À sa création en 1999, EADS n'a pas été conçu comme un projet industriel européen créateur d'emplois comme l'avait été en son temps le GIE (4) d'Airbus. EADS n'a été qu'une réponse étroitement financière et défensive aux méga fusions outre-atlantique des années 90.

Les gouvernements français et allemand de cette époque portent une responsabilité accablante dans cette affaire : ils ont privatisé les profits dégagés par l'A320, sans donner à Airbus les moyens d'investir dans les nouveaux programmes.

D'autres voies sont possibles et nécessaires pour qu'EADS et l'industrie aérospatiale européenne puissent répondre aux formidables défis technologiques que constituent la révolution des matériaux composites, la lutte contre l'effet de serre ou la fin annoncée du pétrole. **Ce qui pose la question d'une propriété et d'un financement majoritairement publics ou parapublics.**

Il est de la responsabilité politique de l'Union européenne de créer les conditions économiques et sociales pour que ces autres voies se concrétisent. En effet, sans la volonté politique de certains États, jamais de grands programmes européens comme Airbus ou Ariane n'auraient pu voir le jour.

Lorsqu'en avril 2005, à quelque mois du référendum français sur le traité constitutionnel européen, l'A380 effectuait son premier vol, M. BARROSO, M. BARROT et tous les partisans de l'Europe ultra-libérale paraissent devant le bel avion comme si c'était leur œuvre, l'œuvre de la Commission européenne.

Or il y a tromperie sur la marchandise, car si Airbus a vu le jour et s'est développé au point de devenir l'égal de Boeing, c'est grâce à la volonté politique de coopération entre États européens.

Les bureaucrates de Bruxelles n'y sont pour rien, ils ont même parfois mis des entraves au développement des programmes d'Airbus au nom de leur dogme de la concurrence libre et non faussée.

Aujourd'hui, alors qu'Airbus et ses salariés sont dans la difficulté, c'est : « Courage fuyons ! ». Il a fallu que notre groupe bataille ferme pour obtenir un débat de 30 misérables petites minutes au Parlement européen sur l'avenir de la construction aéronautique lors de la dernière séance plénière.

La Commission, le Conseil, le Parlement européen, ne peuvent se contenter de laisser faire, laisser passer, ils doivent agir.

La Commission européenne doit faire du dossier des avances remboursables un casus belli à l'OMC. Les avances remboursables constituent une forme saine de financement des grands programmes aéronautiques.

Il est indispensable de porter à un niveau équivalent à celui des États-Unis, les crédits alloués à la R&D aérospatiale par le Programme européen cadre de recherches et de développements technologiques (PCRD).

Une directive doit être présentée et adoptée au Parlement européen, pour donner aux salariés les pouvoirs d'interventions nécessaires pour empêcher que se reproduisent des catastrophes industrielles semblables à celle de l'A380. L'expertise des salariés doit supplanter l'avidité des actionnaires. La Commission, le Conseil, le Parlement européen doivent imposer à la Banque centrale européenne (BCE) l'abandon de sa politique de l'Euro fort.

Ils doivent créer les conditions pour que l'industrie aéronautique puisse bénéficier de prêts massifs à taux très faible de la Banque européenne d'investissement (BEI). Celle-ci se « refinancerait », non pas sur le marché financier, mais directement à partir de création de monnaie de la BCE.

Ce dispositif, auquel se joindrait un tour de table des banques commerciales participant au capital de la BEI, serait conçu de façon telle que le taux d'intérêt de ces nouveaux crédits serait d'autant plus abaissé que les utilisations déboucheraient sur un développement de l'emploi et de la formation.

L'action de l'Union européenne se doit d'être à la hauteur de l'excellence professionnelle des salariés de son industrie aérospatiale. Les parlementaires de mon groupe s'engagent à mettre à votre disposition les moyens d'interventions que nous permettent nos mandats de députés européens.

C'est pourquoi, je vous donne d'ores et déjà, rendez en juin au Salon international de l'aéronautique du Bourget pour y faire le point, y compris avec les 3 000 journalistes de la presse internationale fréquentant cette manifestation et pour y rencontrer les différents acteurs industriels et institutionnels afin de leur faire entendre vos propositions et vos revendications ■

(1) Frédéric Boccara, économiste et syndicaliste, membre du réseau associatif « La monnaie et la finance pour l'emploi », qui comprend des syndicalistes de banques

(2) Cette présentation s'appuie sur les travaux de l'économiste Paul Boccara (voir l'article page 10).

(3) (cf. www.scecbu.org).

(4) Groupement d'intérêt économique.