

Airbus : 2007 ou l'année de tous les paradoxes

Yann Le Pollotec

Si une figure de la mythologie grecque devait symboliser l'année 2007 pour Airbus et EADS, il faudrait choisir celle du dieu Janus qui avait deux faces.

D'un côté une entreprise à la pointe de la technologie qui se partage avec Boeing le monopole mondial de la production des avions de ligne de plus de 100 places, qui sort plus de trente avions par mois de ses chaînes d'assemblages et qui a un carnet de commande pour les six ans à venir plein à craquer. De l'autre une entreprise qui met en œuvre un plan de restructuration impliquant la suppression de 10.000 emplois, le gel des salaires et des embauches, le non renouvellement des CDD, la réduction drastique du nombre de sous-traitants de premier rang, la session ou la fermeture de six sites de production., une entreprise qui ne fait pas mystère de délocaliser une partie de ses activités d'études et développement en zone dollar.

Une entreprise où les salariés cultivent la passion pour leur métier alors que dans le même temps leurs cadres dirigeants, via leurs stock-options, ont massivement participé à une opération géante de délit d'initiés pariant sur l'échec d'Airbus.

Lorsque le 28 février 2007, la direction d'Airbus rendait publique son plan de restructuration Power 8 censé redresser l'entreprise après les retards de production de l'A380 et les succès commerciaux de Boeing en 2006, l'eurodéputé communiste Jacky Héning déclara que «le plan Power 8 constituait une purge inutile et dangereuse pour l'avenir d'Airbus». Il affirmait que «Power 8 n'était qu'une copie servile des recettes utilisées, il y a quelques années par Boeing pour redresser sa rentabilité financière.» en notant que «Boeing risquait lui aussi avec son 787 Dreamliner de rencontrer des problèmes de retard pour les mêmes raisons de fond qu'Airbus». Et pour finir il s'interrogeait sur ce que ferait «la direction d'Airbus si le dollar continuait à se dévaluer ? Supprimerait-elle encore des milliers d'emplois, des sites de production et des sous-traitants ? Délocaliserait-elle en Russie, en Chine, au Brésil ?»

Malheureusement, à l'orée de cette année 2008, les faits n'ont donné que trop raison à Jacky Héning, puisque maintenant Louis Gallois argue de la chute sans fin du dollar pour justifier une intensification du plan Power 8 et de futures délocalisations touchant même les activités de développement et d'études.

Mais quel est le véritable impact de la chute du dollar lorsque Airbus incorpore 40% de matériels d'origine américaine dans ses appareils, facture ses sous-traitants en dollar, installe une chaîne d'assemblage d'A320 en Chine et d'A320-Cargo en Russie, qu'Airbus a des couvertures sur la variation du taux de change euro/dollar, et que 70% des fournitures d'un avion sont payées en dollar (moteurs, matières premières, etc.) ?

Dans le même temps, malgré la chute du dollar, Boeing emploie comme fournisseurs les entreprises françaises Dassault Systèmes, Labinal, Messier, Snecma, Latécoère, Zodiac, Radiall, Thalès...y compris pour son Dreamliner.

Comme «un train peut en cacher un autre», le problème réel de la chute du dollar dissimule aussi l'incapacité des groupes privés

Lagardère et Daimler Benz à investir à long terme et à prendre des risques dans le domaine de l'aérospatiale.

Déjà en 1984, c'était les investisseurs privés allemands qui s'opposaient au lancement du programme A320, considéré comme l'avion «politique» du ministre communiste Charles Fiterman. Ce rappel historique est assez cruel lorsqu'on sait que l'A320 est à l'heure actuelle l'avion de ligne qui se vend le mieux au monde avec plus de 5000 commandes pour la famille A318, A319, A320, A321. En 2005, pour satisfaire la soif de dividendes des actionnaires privés d'EADS, Noël Forgeat avait refusé d'investir quelques dizaines de millions d'euros dans la mise en place d'un logiciel de CAO/DAO, entraînant plusieurs mois de retard dans la production de l'A380 et plusieurs centaines de millions d'euros de pénalité.

Pour les mêmes raisons le programme A350 a été bloqué, sous dimensionné, puis retardé ce qui a laissé pendant plusieurs dizaines de mois le champ libre à son concurrent le Dreamliner de Boeing. Il est à craindre que le successeur de l'A320 connaisse les mêmes vicissitudes. **Ainsi ce qui a permis à Boeing de reprendre des parts de marché sur Airbus, ce n'est pas son plan de redressement qui a inspiré Power 8, ni même la chute vertigineuse du dollar depuis 6 ans, mais les atteroiements des actionnaires privés d'EADS concernant le lancement de l'A350.**

Cerise sur le gâteau, le refus d'EADS et de Thalès d'investir dans GALILEO, a contraint la Commission européenne à manger son chapeau en substituant au financement initialement d'origine privé un financement 100% public.

Il est vrai le développement d'un programme comme celui de l'A380 représente un investissement équivalent à celui du coût du tunnel sous la Manche. On comprend donc que l'industrie aéronautique fasse fuir les spéculateurs et les amoureux de l'argent facile. Le groupe Lagardère aura, grâce, malheureusement, au gouvernement de gauche plurielle de 1999, bénéficié à peu de frais de la manne de l'A320, mais maintenant qu'il s'agit d'investir, il n'y a plus personne. Ainsi Arnaud Lagardère, se déclare peu intéressé par l'industrie et l'aéronautique en particulier. Il ira même jusqu'à avouer au journal *Le Monde* en 2006, qu'il avait «le choix entre passer pour quelqu'un de malhonnête ou de passer pour un 'incompétent qui ne sait pas ce qui se passe dans ses usines. J'assume cette deuxième version».

Mais ne serait-il à la fois incompétent et malhonnête ?

Le plan, Power 8 sera-t-il efficace pour contrer la chute du dollar ? La réponse est bien-sûr non !

Or c'est justement, de l'aveu même du chef de projet du Dreamliner, ce type d'organisation industrielle qui est à l'origine des graves difficultés de développement et de production rencontrées par Boeing avec cet appareil.

Alors pourquoi, copier servilement auprès des américains, un type d'organisation qui est en train de faire faillite ? Pourquoi céder les établissements de Meaulte et St Nazaire qui sont nécessaires à la souveraineté d'Airbus ? ■