

Le premier vol d'Airbus A380 a été présenté en grande pompe, en avril 2005, en présence du chef d'État français et des chefs d'États européens des pays partenaires du projet. Cet événement était utilisé pour conforter la campagne électorale en faveur du projet de constitution européenne.

1. Depuis, EADS a annoncé la vente de filiales et la fermeture de Sogerma à Bordeaux. Mille salariés directs et 4000 sous-traitants sont concernés par cette dernière décision.
2. Depuis, EADS a annoncé des retards importants de livraison de l'A380, faisant chuter le cours de l'action de l'entreprise et Noël Forgeard coprésident du groupe s'est fait prendre la main " dans le pot de confiture ". Peu de temps avant ces annonces, alors que l'action s'envolait vers les sommets, il s'est construit une jolie petite fortune personnelle d'au moins 2,5 millions d'euros en vendant ses stock-options.

La nomination comme nouveau PDG de M. Gallois, salué comme un homme d'industrie intègre, va-t-elle changer fondamentalement les choses ? Peut-être quelques-unes, mais rien d'essentiel ne le sera sans remettre en cause l'objectif central d'enrichissement des actionnaires et les critères de rentabilité financière immédiate des capitaux qui déterminent chaque acte de gestion. Ce sont ces critères qui ont conduit M. Gallois à initier en 1990/91, les premiers d'une longue série de plans sociaux qui ont conduit à la suppression de milliers d'emplois à la Snecma (constructeur de moteurs d'avions).

Promouvoir une autre vision et d'autres choix de gestion dans EADS.

Le succès de la famille Airbus s'est construit dans une coopération entre entreprises industrielles allemande, française, espagnole et anglaise à l'intérieur d'un GIE (groupement d'intérêt économique). Cela a été facilité par le fait que le groupe français concerné, l'Aérospatiale, était une entreprise nationalisée.

Par la suite, l'Aérospatiale a été privatisée, fusionnée avec Matra détenu par Lagardère et le GIE a été transformé en une entité EADS introduite en Bourse.

L'objectif affiché est devenu avant tout, la création de valeur pour les actionnaires. Cela a conduit M. Forgeard à annoncer, en 2003, deux plans successifs de 1,5 milliards d'euros/an " d'économies " avec plein effet en 2006.

Ce dernier plan d'économies nommé « route 06 » a désorganisé les programmes A380 et A350. Avec la réduction des cycles d'études et de production et le rationnement des moyens pour la recherche, les retards de l'A380 comme l'insuffisance des avancées technologiques sur l'A350 étaient prévisibles !

L'annonce de retrait partiel du cartel des actionnaires de Lagardère et de Daimler-Chrysler, fragilisant le capital, ont

fait le reste.

L'aéronautique est une industrie pleine d'avenir : le transport aérien va tripler avec 20 000 avions supplémentaires d'ici 2020. Elle doit faire face à de nouveaux défis technologiques, notamment pour préserver l'environnement : pollution, nuisances sonores, étude pour de nouveaux carburants... et des moyens considérables, financiers et humains vont donc devoir être mobilisés.

Au lieu de promouvoir les capacités humaines et les coopérations, les ténors de cette industrie font le choix:

- ✓ du dumping social avec une féroce mise en concurrence des salariés en France et dans le monde,
- ✓ de la pression énorme sur les entreprises de sous-traitance, sommées de partager les risques industriels et de réduire fortement leurs coûts de fabrications..

De toutes autres réponses, d'autres propositions doivent être avancées articulant dans un triptyque indissoluble :

1. Des objectifs sociaux et industriels porteurs d'emplois, salaires, qualifications, formations...
2. Des conquêtes de pouvoirs pour les salariés et les citoyens, non seulement sur les plans dit " sociaux " mais surtout, en amont, sur la stratégie et les critères de gestion des entreprises.
3. La maîtrise citoyenne des financements avec un secteur public financier et des crédits bancaires liés à des critères clairs d'efficacité sociale et les moyens de leur contrôle. La caisse des dépôts, mais aussi la **Banque centrale européenne** pourraient jouer ce rôle.

Naturellement tout cela demande aussi des conquêtes juridiques pour les salariés. Comme l'a montré une initiative en région parisienne, un système de sécurité d'emploi ou de formation dans l'aéronautique serait une réponse pertinente aux nouveaux défis auxquels est confrontée l'industrie de l'aéronautique.

Par la maîtrise des trois volets cités que cette proposition articule, on voit qu'il ne s'agit pas de jouer les « pompiers » lorsque la gestion capitaliste a mis le feu à l'emploi, mais de maîtriser les choses bien en amont et d'en assurer la sécurité et la promotion tout au long de la vie. Cela passera aussi par des luttes rassembleuses et une toute autre orientation politique faisant prédominer le progrès social contre la rentabilité financière.

Gisèle Cailloux

Sommaire

• Edito

✓ **EADS : changer les critères de gestion**
Gisèle Cailloux

• **Quelques citations qui en disent long**

• **EADS quelques chiffres**

• **A propos des aides publiques**

• **Proposition sur le site de Sogerma**

• **Quelques réflexions sur EADS**

Yann Le Polletec

Le changement d'homme à la tête d'EADS va-t-il changer en profondeur la stratégie du groupe ? Depuis 1989, M. Gallois successivement PDG des entreprises Nationales Snecma, Aérospatiale et SNCF a poursuivi le développement des critères de gestions préparant les privatisations.

Voici ce que dit Didier Le Reste, secrétaire général de la CGT cheminots à l'occasion des 2^e rencontres du transport régional organisées par l'Humanité, l'Élu d'aujourd'hui et le Cidefe :

" Nous constatons des privatisations dans le groupe SNCF: Sernam (messagerie), Société hydroélectrique du Midi (SHEM), gestion des approvisionnements des ateliers du matériel, Telecoms développement.

La SNCF conduit une réorganisation interne par branches d'activité qui vont devenir autonomes, indépendantes les unes des autres, voire concurrentes.

Ce remodelage d'inspiration libérale s'accompagne d'une modification des critères de gestion de l'entreprise.

D'une gestion dédiée au service public, à la satisfaction

des impératifs d'aménagement du territoire et d'une réponse de qualité aux besoins de transports des usagers, nous glissons vers une gestion axée sur la recherche de la rentabilité.

De la même manière, l'automatisation, l'informatisation doivent améliorer le transport ferroviaire et les conditions de travail et non pas la rentabilité financière.

Nous revendiquons l'abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF. Il est impératif de réaliser les programmes d'infrastructures ferroviaires des contrats de plan État-régions.

Nous demandons la création d'une direction nationale des transports terrestres pour assurer une mise en cohérence des choix de créations d'infrastructures. Il s'agit de mettre fin à la concurrence entre modes de transport et de permettre leur complémentarité. Afin de faire face au financement de ces infrastructures, nous proposons un pôle financier public pour permettre à l'Etat de conserver la maîtrise de ses infrastructures.

Ce pôle offrirait des taux d'intérêt très bas permettant de mobiliser les financements nécessaires "

QUELQUES CITATIONS QUI EN DISENT LONG

Lors de la présentation à la presse le 14 mars dernier, le Président du GIFAS Charles EDELS-TENNE n'avait pas de mots assez forts pour qualifier le bilan 2005 de l'industrie aéronautique et spatiale :

" l'année 2005 est un millésime remarquable avec un chiffre d'affaires non consolidé de 28,1 milliards d'euros, soit une croissance de 7,5%... "

Les premiers vols de l'Airbus A 380 et du Falcon 7X, la reprise des lancements d'Ariane 5ECA et sa qualification et les premières commandes export de l'A400M....

En terme de commandes, 2005 est une année faste avec 51,7 milliards d'euros soit une croissance de 48% par rapport à 2004...

Le carnet de commandes est de plus de quatre années de travail".

Mais pour les dirigeants D'EADS ce n'est pas encore assez ! *" EADS enregistre des résultats records... A l'avenir nous entendons renforcer davantage la rentabilité d'EADS... EADS a réalisé un exercice fiscal sans précédent et nos actionnaires doivent en récolter les fruits "* c'est ce qu'ont déclaré les responsables d'EADS Thomas Enders, Noël Forgeard et Hans Peter Ring lors de la présentation des résultats le 8 mars dernier

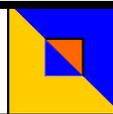
J_P Casamayou dans Air et Cosmos du 7 juillet :

" ...reste que pour la communauté aéronautique se pose la lancinante question de savoir comment un tel cataclysme industriel a pu se produire alors que les carnets de commande sont pleins... pour un haut dirigeant d'aérospatiale les réponses sont à chercher à l'origine même de la création du groupe européen... C'est d'abord la faute à l'actionnaire étatique français qui lors de la fusion Aérospatiale/Matra " a confié à un industriel privé la gestion de ses intérêts, refusant de voir les risques de confusion entre ses actifs personnels et ceux de l'État " ... Enfin et surtout il y a eu les fusions successives... d'abord la fusion d'Aérospatiale, entreprise nationale au riche passé industriel centenaire avec Matra.... prise

de pouvoir par les " Lagardère's boys " très brillant mais peu expérimentés au détriment des cadres historiques pétris d'une culture aéronautique très " service public et qui ne se seraient jamais compromis dans une aventure comme l'affaire " Clearstream " ... Ou dans des levées de stock-options inopportunes. "

EADS quelques chiffres :

- ✓ EADS, née de la fusion en 2000 des groupes français Aérospatiale/Matra Daimler (Dasa) et l'espagnol Casa.
- Actionnariat 30% Sogead (15% Etat français, 15% Lagardère), 30% Daimler, 5% holding publique espagnole Sepi.
- ✓ Avril 2006, Daimler et Lagardère annoncent leur intention de se séparer de 7,5% chacun de leurs parts. Réalisée pour Daimler, cette décision sera effective en 2009 pour Lagardère (2,5%/an).
- ✓ Chiffre d'affaires 2005 : 34,2 milliards d'euros
- ✓ R&D : 2,1 milliards d'euros
- ✓ **Profits : 1,68 milliards d'euros (+39%)**
- ✓ 113210 salariés fin 2005
- ✓ Airbus : détenu à 80% par EADS et 20% l'anglais Bae qui négocie son retrait
- ✓ devra payer **2,75 milliards** d'euros pour racheter les 20% de Bae
- ✓ Noël Forgeard quitte EADS avec un parachute doré de près de 3 ans de salaires (1M d'euro/an)
- ✓ Toulouse, sur le site Airbus 11000 salariés sous contrat Airbus, mais plus de 9000 sous-traitants, intérimaires...



Chacun sait que la question des Aides Publiques est particulièrement sensible pour les Communistes et renvoie à des actions concrètes contre la logique libérale, ultra- ou sociale-, et la financiarisation de la Société qui constitue l'axe dominant du Capitalisme mondialisé.

Chacun a en tête les Aides Publiques variées perçues par les Entreprises, les Grandes Firmes multi ou transnationales, souvent accordées avec des objectifs abstraits tout à fait louables ("défense de l'emploi") et qui ont, dans les faits, servis à tout autre chose.

Chacun a en tête la loi dite "HUE" de contrôle des Aides Publiques qui donnait droit aux Pouvoirs Publics (à quelque niveau que ce soit) à retirer les fonds alloués dès lors qu'il était prouvé que ces fonds n'avaient pas été utilisés à ce pour quoi ils avaient été prévus, avec, notamment les Commissions Nationales et Locales de Contrôle des Aides Publics.

Chacun sait que l'annulation de cette loi a été l'un des premiers actes du Gouvernement RAFFARIN. Chacun sait enfin que le Groupe SNECMA n'est pas le dernier à bénéficier des Aides Publiques et, dans le même temps, à externaliser, délocaliser et supprimer des emplois.

Or, dans le tract de milieu de semaine émanant de LO-LCR, il est indiqué une proposition "révolutionnaire" : SUPPRIMER LES SUBVENTIONS ACCORDEES AUX ENTREPRISES. Il ne s'agit pas d'un écart de langage puisque cette position est reprise nationalement. L'HUMANITE, dans son édition du JEUDI 17 MARS, analyse cette question,

Il est important de signaler que pour le PCF, cette proposition est totalement contre-productive et anti-progressiste.

Pourquoi ?

Elle s'apparente à ce vieux courant d'idée qui considère que le meilleur moyen de ne pas se faire "polluer" par l'argent est de "ne pas y toucher". Outre cette idée quelque peu ringarde, il n'est qu'à voir l'application de la proposition de LO-LCR dans l'Aéronautique et à la SNECMA. Cela reviendrait ainsi, tout bonnement, à supprimer les AVANCES REMBOURSABLES ou les CONTRATS D'ETAT. Les conséquences en seraient totalement suicidaire et contraire au développement d'un pôle public de l'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE que nous revendiquons.

La conception du PCF :

La conception que développe le PCF est aux antipodes de cette conception "anarcho". Elle consiste à exiger et à donner les moyens d'ingérence dans les critères d'attribution et dans le contrôle de l'utilisation des fonds publics. Ainsi, la conception de la Droite dans le droit fil du MEDEF est de DIMINUER LE COUT DU TRAVAIL pour rendre plus COMPETITIVES les Entreprises.

La conception du PCF est qu'il ne faut pas diminuer le coût du travail, mais DIMINUER LE COUT DU CAPITAL. Ce dernier existe bien, puisqu'il suffit de voir les dividendes

versés, ainsi que les prélèvements effectués par les Institutions Financières et le Marché Financier, dès lors qu'il est question d'INVESTIR.

A cette fin, plusieurs dispositifs sont possibles. Le PCF en propose un, dans le cadre des prérogatives qui s'offrent aux CONSEILS REGIONAUX : **créer dans chaque région un fond régional pour la promotion de l'emploi et de la formation.** Ces fonds seraient alimentés, dans un premier temps, par une partie des sommes affectées dans le budget des Conseils Régionaux au développement et à l'action économiques.

Il s'agirait, avec ces fonds, de prendre en charge de façon sélective, tout ou partie des intérêts versés par les Entreprises aux banques et institutions financières lorsqu'elles empruntent de l'argent pour financer des investissements : plus ceux-ci programmeraient de créations d'emploi et de mises en formation, et plus ces intérêts seraient diminués.

A terme, ces fonds régionaux pourraient être les piliers d'une nouvelle institution, un fond national décentralisé pour l'emploi et la formation qui serait doté, en plus des ressources régionales, d'autres fonds pu-

blics constitués par les 20 milliards d'euros d'exonérations de cotisations sociales patronales attribuées par l'Etat aux Entreprises au nom de la soi-disante lutte pour l'emploi.

Cette divergence de fond entre LO-LCR et le PCF est, bien entendu, soumise à la sagacité des salariés, des citoyens et des électeurs.

Elle montre clairement la différence qui existe entre la simple démarche de protestation et de dénonciation, accompagnée d'une faiblesse criante sur le plan des contre-propositions,

Et l'autre démarche, celle du PCF reprise, en l'occurrence par la liste de la gauche populaire & citoyenne, celle qui se dit prête à prendre des mesures résolument anti-capitalistes, constructive et réaliste.

Bien entendu, ce que la droite et le Medef craignent par dessus tout, c'est bien le potentiel et la force attractive des propositions du PCF et de la gauche populaire & citoyenne.

Ce que le parti socialiste craint également dans une autre mesure, c'est de devoir tenir compte d'un résultat au premier tour qui rende incontournable les propositions de la liste gauche populaire & citoyenne, dans la perspective d'une fusion inéluctable entre les 2 tours. D'où son soit-disant appel au "vote utile".

Il est clair, la aussi, que le vote utile au 1^{er} tour, c'est la gauche populaire & citoyenne.

Des propositions sur les Aides Publiques qui puissent faire concrètement de nos régions un pôle de résistance utile et efficace pour les salariés et la population, voilà ce dont nous avons besoin.

Les industries aéronautiques comme Airbus, la Snecma reçoivent des aides publiques notamment sous forme d'"avances remboursables" pour développer les moteurs, les cellules d'avions. L'Etat finance à hauteur d'un certain pourcentage l'étude et le développement du nouveau projet et l'entreprise rembourse quand (si) elle vend ce nouveau produit. (Jusqu'à présent, les remboursements ont toujours été respectés !)

Dans le cadre du débat sur la maîtrise des financements, un tract du PCF de la Snecma Villaroche du 18/03/2004

I - Activité « remise au standard A380**Les charges potentielles**

Le potentiel estimé pour assurer les chantiers de remise au standard « compagnie aérienne » de **4 A380** (MSN 002, 004, 007, 009) de développement, dont **deux en 2007 et deux en 2008** est d'environ **100 000 heures par avion** soit l'équivalent de l'activité annuelle d'un hangar EADS Sogerma Mérignac.

Le cycle estimé est de dix mois par avion. La programmation des travaux, par Airbus, permet à EADS Sogerma d'accueillir **deux chantiers successifs**, soit **20 mois d'activité** pour environ **100 personnes**. Pour réaliser ces charges Airbus doit prendre en compte les atouts de EADS Sogerma Mérignac.

Les atouts de EADS Sogerma Mérignac**1. Le sérieux de son dossier technique, qui:**

✓ **Confirme la faisabilité**, en collaboration avec la CCIB, des conditions d'accès et d'accueil au bâtiment HF/HG;

✓ **Définit les besoins** en équipements et les investissements (limités à 1,5M€).

L A LUTTE DES SALARIÉS DE LA SOGERMA CONTINUE. IL FAUT QUE LE NOUVEAU PDG LOUIS GALLOIS ANNULE LA DÉCISION DE FERMETURE. DES PROJETS D'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE EXISTENT ET PEUVENT PARFAITEMENT RÉPONDRE AU MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET DES EFFECTIFS SUR LE SITE

2. La disponibilité de ses infrastructures (hall HF/HG A380) alors que:

✓ À Toulouse, les études projet sont réalisées pour augmenter la capacité A 380; mais, la réalisation en moins de dix mois est-elle envisageable?

✓ A Hambourg, Lufthansa, qui dispose déjà des installations, serait suffisamment occupée à préparer la mise en exploitation commerciale de l'avion.

3. Son expertise technique:

✓ Dès 2004, **Airbus nous a fait confiance**, avec succès, pour la remise au standard de l'A340-500 MSN 394.

✓ Depuis le 2 novembre 2005, **30 techniciens EADS Sogerma renforcent les équipes Airbus** sur chaîne A380 pour assurer l'exécution directe

de travaux majeurs et conduire la maîtrise d'œuvre de prestations confiées à des partenaires.

4. L'évaluation d'Airbus:

La compétence, la disponibilité des équipes de EADS Sogerma sont reconnues et appréciées par les managers et équipes opérationnelles Airbus.

Cliquer sur les liens ci-dessous pour connaître la suite des propositions d'activité sur le site de Sogerma

http://217.167.240.36/dscgi/ds.py/Get/File-2528/Argumentaire_BOMBARDIER_D_7.pdf

http://docushare.dmz.pcf.fr/dscgi/ds.py/Get/File-2529/Argumentaire_Conversion_C_2.pdf

<http://docushare.dmz.pcf.fr/dscgi/ds.py/View/Collection-316>

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR EADS

Les communistes ne peuvent être indifférents à la question du futur d'EADS et d'Airbus, car à partir des choix stratégiques et industriels de cette entreprise, se joue le sort de 200 000 emplois en France, mais aussi l'avenir de l'industrie de notre pays et de l'Union européenne. Il s'agit, aussi de respecter le savoir faire, le travail, l'investissement personnel des salariés d'EADS, d'Airbus et de leurs entreprises sous-traitantes, en empêchant qu'ils soient réduits à néant par l'incurie et la veulerie du patronat et du gouvernement.

I) Un peu d'histoire ou comment EADS fut une construction financière mais non industrielle.

Airbus a préexisté à EADS sous la forme d'un GIE (Groupement d'Intérêt Économique associant français, allemand, espagnol et anglais). La naissance d'EADS a été précédée en France de la fusion entre MATRA (Missiles et satellites) entreprise privée et Aérospatiale (Airbus, ATR, hélicoptères, missiles, Ariane,...) entreprise 100% publique qui fut de fait privatisée. Cette fusion privatisation, comme la création d'EADS fut l'œuvre commune de Dominique Strauss Kahn, de l'entourage de Chirac et de Jean-Luc Lagardere. L'objectif affiché était de répondre à la fusion outre-atlantique entre Mc Donnell-Douglas et Boeing par la création d'un géant européen.

Mais plus prosaïquement, lorsqu'on voit l'actuel désen-

gagement¹ des deux principaux actionnaires privés d'origine : Matra et Daimler Chrysler, on ne peut que se demander s'il ne s'agissait pas avant tout de profiter de la véritable rente de situation que constituait l'A-320², best seller de l'aviation civile. En effet, Airbus réalise plus de 80% du chiffre d'affaires d'EADS et l'A-320 représente depuis le début des années 90 l'essentiel des ventes. Après avoir financé par l'investissement public, le programme de l'airbus A-320³, on privatise les profits qu'il génère lorsque le programme arrive à maturité⁴.

En juillet 2000, EADS est créé par Sogead (groupe Lagardere et État français), Daimler Chrysler (Allemagne, via sa filiale DASA) et SEPI (État espagnol). EADS une société de droit néerlandais; En 2004, l'actionnariat se répartissait entre SOGEADE 30%, DASA 30%, SEPI 5,5% et 34% d'actionnaires privés divers (fonds de pension anglo-saxon, particuliers...). Depuis avril 2006, la répartition des parts est la suivante : 22,5% SOGEADE (7,5% Lagardere, 15% État), 22,5% DASA, 5,5% SEPI et 49,5% actionnaires privés divers. Thalès (ex-Thomson), SNECMA, Turbomeca, SAGEM⁵, Dassault⁶ ont été exclus du processus, ce qui a conduit à des guerres franco-françaises et des alliances contre nature au niveau européen ou avec les États-Unis.

Yann Le Pollotec

Cliquer sur le lien ci-dessous pour la suite de ces réflexions

http://docushare.dmz.pcf.fr/dscgi/ds.py/Get/File-2531/quelques_réflexions_sur_EADS1.tif