

A380 : quelle Europe pour coopérer ?

Pascal Borelly

Le dernier né de la gamme Airbus le gros porteur A380 vient d'effectuer avec succès ses premiers vols d'essai. Les partisans de l'adoption du traité constitutionnel ont tenté grossièrement de se saisir de cet évènement pour le mettre à l'actif de la construction européenne. Rien n'est plus faux !

A l'heure où le groupe européen vante ses avancées technologiques et ses retombées commerciales, il n'est pas inutile de rappeler les conditions qui les ont permises. Ni Airbus, ni d'autres grands programmes comme Concorde ou encore Ariane ne sont nés à Bruxelles. Leur réalisation n'est pas due à l'Europe de Maastricht. Ces avancées sont le résultat :

- de luttes importantes, dès la fin des années 60, pour des grands programmes civils développés en coopération entre plusieurs États,
- de décisions de parier sur l'avenir en développant : **l'emploi qualifié, la formation, la recherche, des technologies de pointe,**
- de l'existence de grandes entreprises nationales issues pour la plupart du Conseil National de la Résistance (Aérospatiale, Snecma, ONERA...etc),
- de **grands investissements publics** dans le civil comme dans le militaire des pays concernés sans lesquels **aucun programme n'aurait vu le jour**. Nous récoltons aujourd'hui les dividendes des efforts des décennies 60, 70, 80 ou encore 90,
- **d'un statut social élevé** qui a permis la mobilisation de tous les personnels. **Dynamisme social et dynamisme industriel** étant les deux composantes indispensables de la réussite.

La logique du traité constitutionnel contre les coopérations

La logique même du traité constitutionnel s'inscrit contre le développement de ces coopérations et ceci pour deux raisons :

1 - En érigeant en règle intangible le dogme d'«un marché intérieur où la concurrence est libre et non faussée» ce texte fait prédominer des critères **de rentabilité financière, de dumping social, de concurrence, de guerre économique**. Ce qui génère suppressions massives d'emplois, fermetures de sites, externalisations, délocalisations, privatisations...etc. C'est la réalité quotidienne que vivent des dizaines de milliers de salariés et notamment le tissu des entreprises de sous-traitance. Ces critères, le nouveau PDG d'EADS Noel Forgeard considère qu'il les a très bien appliqués puisqu'il s'est **félicité d'avoir économisé 1 milliard d'euros sur les investissements et le développement pour satisfaire les actionnaires**.

2 - Au nom de cette même règle répétée 64 fois dans le projet de constitution : les États se voient interdire de financer leurs industries. Or, ce type d'industrie demande des financements massifs en terme d'emplois, de formation, de recherche et développement, des dépenses qui ne sont efficaces qu'à long terme. Aucun groupe n'a aujourd'hui les moyens financiers de lancer un tel projet. Sans **financements publics ce sera l'obligation d'emprunter sur les marchés financiers avec en retour une pression accrue sur le travail vivant. Ce qui poussera à des gestions qui fragilisent les équipes, cassent la cohérence d'ensemble et, au final, créent les conditions du déclin !**

Une autre construction européenne pour développer les coopérations

A partir de ses atouts existants, l'industrie Aéronautique et Spatiale européenne a besoin d'autres choix pour son développement :

- Stopper les privatisations, restructurations, externalisations en cours ou programmées
- Réinvestir massivement dans l'emploi et la formation. Des dizaines de milliers d'emplois sont à créer immédiatement pour répondre aux carnets de commandes (six ans de travail chez Airbus industrie). Mettre en place de véritables filières de formation aux métiers de l'Aéronautique et du spatial : études, production, essais, maintenance, commercial...etc.
- Sécuriser l'emploi et la formation dans l'industrie Aéronautique et Spatiale pour répondre aux défis de la transmission des savoirs faire et du renouvellement des générations.
- Donner aux salariés et à leurs représentants de véritables droits décisionnels sur tout ce qui fait leur vie au travail : stratégie industrielle, organisation et conditions de travail, utilisation de l'argent.
- Réorienter le rôle de la Banque centrale européenne au service de l'emploi et du développement technologique.

La victoire du NON c'est l'acte positif pour continuer l'aventure des coopérations. ■

Airbus : un peu d'histoire : 1966 • Premières discussions entre Sud-Aviation, Hawker Sideley et un groupement de 5 industriels Allemands. 1969 • Signature de l'accord Franco-Allemand pour l'étude de l'A300B. 1970 • Création du GIE (Groupement d'Intérêt Economique) Airbus entre Aérospatiale et Daimler Benz Aerospace AG. 1972 • 1er vol de l'A300B. Entrée du constructeur Espagnol CASA dans le GIE Airbus. 1978 • Lancement de l'A310. Entrée du constructeur Britannique British Aerospace dans le GIE Airbus. 1984-1995 • Lancement de l'A320, l'A321, l'A330-200. 1999 • Ouverture du capital d'Aérospatiale. fusion avec Matra, puis fusion avec Dasa et Casa pour former EADS. 2005 • 1er vol du très gros porteur A380 lancé 5 ans auparavant.

Le GIE : un statut pour le développement d'Airbus. Dans un article publié sous le titre «Le cas Airbus Industrie» Philippe Simon, ancien Directeur des Affaires juridiques d'Aérospatiale, explique le fonctionnement du GIE Airbus. «Le GIE était une institution nouvelle et intéressantepour permettre à 4 partenaires européens qui découvraient la vie en consortium d'adapter, à leur mesure, le schéma dans lequel ils seraient amenés à travailler. ...Il n'était en principe pas permis de réaliser des profits, fût-ce au bénéfice des seuls membres du GIE... ». Les bénéfices dégagés servant à investir dans de nouveaux projets. Un mode de fonctionnement et des buts à des années lumières de l'objectif affiché aujourd'hui qui est de distribuer des dividendes aux actionnaires avec une rentabilité à deux chiffres !