

<https://fakirpresse.info/Lagardere-et-Airbus-vol-d-un>



Lagardère et Airbus : vol d'un saigneur

- Le Journal - Décrypter -



Date de mise en ligne : dimanche 1er avril 2007

Copyright © Journal Fakir - Tous droits réservés

C'est l'histoire d'un pillage financier, d'une incompétence industrielle, d'une faillite des élites, que va vous raconter Fakir.

Une histoire que vous ne lirez pas ailleurs. Et pourquoi ? Parce que derrière l'affaire Airbus, derrière l'inquiétude des salariés de Méaulte se cache un nom : Lagardère. Un nom qui détient des parts dans la moitié des médias français, qui « fraternise » avec Nicolas Sarkozy. D'où, malgré le scandale, le silence des uns et la complaisance des autres.

A Méaulte, ce mercredi, ils sont venus, ils sont tous là : les micros de *Europe 1*, les stylos du *Parisien*, les caméras de *i-télé* et y a même un gars de *L'Huma*. Demain dans leurs colonnes, et ce soir au jité, leurs reportages déborderont d'émotion ici, de colère à Saint-Nazaire, d'inquiétude à Toulouse. Mais les causes, en revanche, on ne les évoque qu'à demi-mots, ou derrière les embrouillaminis franco-allemands, ou on les passe carrément sous silence.

Car derrière l'affaire Airbus, se cache un nom au premier rang des coupables : Lagardère. Un nom qui détient des participations dans la moitié, environ, de la presse française - dont *Le Monde*, *Canal Sat*, *Paris-Match*, des dizaines de quotidiens régionaux, plus les médias cités plus haut. Un nom qui, en à peine un septennat, a transformé la poule aux oeufs d'or Airbus en un malade exsangue.

Autant pour le textile, on s'était résignés. Pour les lave-linge, les autos, même les chips, on acceptait doucement. Mais il nous restait les avions. Ca, c'était du solide. On se bâtissait un avenir là-dessus : avec « *un triplement du trafic passagers d'ici à vingt ans* », le secteur s'avérait en plein essor. D'autant que dans l'aéronautique, la Chine n'allait pas nous concurrencer avant longtemps.

Mais même ça, non, même ça, ils vont réussir à nous le bousiller. Même cette industrie de pointe, installée dans la Somme depuis 80 ans, presque le berceau, ils vont la délocaliser discrètement. Pas tout, des bouts, petit à petit. Alors qu'Airbus assurait, dans le coin d'Albert, des emplois qualifiés, durables, avec des salaires corrects, pas smicardisés, ils vont revoir tout ça à la baisse.

C'est qui, ils ? Ce sont les socialistes, qui ont livré Aérospatiale au privé. C'est la Banque Centrale, qui s'accroche à son euro fort et préfère ajuster les emplois que la monnaie. C'est Sarkozy, c'est Breton, c'est Larcher qui protègent Arnaud Lagardère, leur « *ami* », leur « *frère* », plutôt que de le dénoncer.

Fakir revient, en détails, sur ce dépeçage réussi.

De l'après-guerre aux années 80 : une volonté politique

A l'initiative du gouvernement français, Airbus-Industrie est créé en 1970. Ce groupement d'intérêt économique rassemble Aérospatiale et Deutsche Aerospace, avant que ne s'y rallient Espagnols et Anglais. Mais ce projet ne

démarré pas sur du vide : dès l'après-guerre, en 1955, la France a lancé le paquebot des airs, la Caravelle. L'année suivante, en 1956, elle a démarré le programme Concorde. Malgré un échec commercial, des savoirs-faire sont engrangés et nos bureaux d'études possèdent alors au moins une longueur d'avance en Europe. Le premier Airbus décolle en 1972 et suscite alors la méfiance : « *Il fallut imposer à Air France, compagnie nationalisée, l'achat des six premiers appareils* » (conférence de Georges Sarre aux Ponts et Chaussée, 28/04/05).

Lentement mais sûrement, l'avionneur européen connaît ensuite une croissance de ses ventes, jusqu'à « *conquérir 35 % des parts du marché mondial des avions de plus de 100 places en vingt-cinq ans* » (*Le Monde*, 20/02/98). C'est donc à force de patience, de volonté politique, d'investissements publics que s'est construit Airbus, mais aussi la fusée Ariane, ou le missile Exocet - tous issus d'Aérospatiale. En un quart ou un demi-siècle, cet outil est devenu plus que rentable : juteux. Et en un sens, voilà le problème...

Années 90 : privatisation inéluctable

Désormais rentable, il fallait donc que l'on privatise Aérospatiale. Et c'est le gouvernement socialiste de Lionel Jospin qui s'en est chargé : « *Il s'agit, nous apprend Le Monde, de se débarrasser le plus vite possible de l'image d'entreprise étatique d'Aérospatiale, souvent utilisée par ses concurrents pour la dénigrer* » (8/05/99). Qu'importe que, jusqu'alors, l'« *entreprise étatique* » n'ait guère connu de défaillances : c'est l'air de l'époque qui veut cela, et dans les mêmes mois on « *ouvre le capital* » de France Télécom (qui n'avait pas non plus démérité), l'on offre Thomson à Alcatel, etc. « *Les Anglais et les Allemands ont réussi à imposer l'idée que seules l'indépendance de gestion et l'autonomie financière permettraient à Airbus de poursuivre sa course conquérante* » (*Le Monde*, 20/02/98). Et le PDG d'Aérospatiale, Yves Michot, s'y est résolu, expliquant que « *les Etats ont joué un rôle déterminant dans la construction de l'industrie aéronautique nationale depuis la guerre. Aujourd'hui, ils n'ont plus forcément les moyens de poursuivre. Nous vivons dans un contexte d'internationalisation où les règles du jeu sont différentes. Il faut nous adapter. D'ailleurs, pour mener à bien l'intégration européenne, nous devons nous rapprocher du statut de nos partenaires. Vous n'arriverez jamais à faire accepter aux Britanniques d'être actionnaires d'une société détenue à 37,9 % par un gouvernement* » (*Le Monde*, 14/01/97). On n'a pas le choix. C'est une fatalité.

1999-2000 : EADS, le privé privilégié

Avec quel partenaire, privé, Aérospatiale va donc s'allier ? Avec Matra. Après un accord signé en 1999, l'Etat détient 48 % de la nouvelle entité, Jean-Luc Lagardère 30 %, les salariés 2 % et 20 % sont confiés à la Bourse : « *C'est un tournant majeur pour Airbus, s'enthousiasme Le Monde. Le consortium européen, créé au début des années 70 sous la tutelle bienveillante mais directive des états, va pouvoir se transformer en société privée, obéissant plus au marché qu'à la volonté politique* » (8/05/99). Une excellente nouvelle, donc, « *un jour très heureux pour l'aéronautique française* », comme le notera Dominique Strauss-Kahn, alors ministre des finances.

Lagardère ne se plaindra jamais de cette opération : sa participation, d'abord, ne lui coûte pas bien cher - à force de paiements échelonnés, de révisions à la baisse, etc., autant de gestes perçus comme des « *cadeaux* » (*Le Monde*, 17/10/99), l'entrepreneur bénéficiera d'une ristourne de 6 milliards de francs. Surtout, bien qu'actionnaire minoritaire, c'est lui qui « *détient les commandes d'Aérospatiale-Matra* » : un vrai tour de force, quand on sait que sa famille ne détient, elle-même, que 4 % de Matra (*Le Monde*, 24/07/98).

L'année suivante, en 2000, intervient une nouvelle fusion : Aérospatiale-Matra s'allie à l'allemand Daimler-Chrysler. Est alors fondé le géant EADS : l'État en détient 15 %, mais se retrouve « *interdit de gestion* », absent du conseil d'administration. Ses intérêts sont représentés par Lagardère, qui possède lui aussi 15 % du nouveau groupe (*Le Monde*, 19/01/07).

L'équation apparaît alors clairement : gouvernements = mauvais gestionnaires. Tandis que les privés se présentent comme des modèles de vertu, de bonne gouvernance. La validité de ce théorème va rapidement se vérifier...

2000-2005 : la poule aux oeufs d'or

« *Cinq années de dividendes* », comme le résumera *La Tribune* (07/03/07). Airbus connaît alors une période faste : le chiffre d'affaires double en cinq ans, les carnets de commandes débordent, le fabricant européen dépasse l'américain Boeing en 2003. Et les actionnaires sont gâtés : non seulement des dividendes réguliers sont versés, mais le cours d'EADS grimpe alors de 70 %. Ceci alors que, sur la même période, le CAC a baissé de 30 % ! (Document destiné à « *La réunion d'information des actionnaires 2006* »).

Les actionnaires, néanmoins, en demandent davantage : alors que, « *la marge opérationnelle* » s'élève à 7 %, eux souhaitent qu'elle « *atteigne les 10 % le plus vite possible* ». Noël Forgeard, patron d'Airbus, annonce alors des « *plans de réduction des coûts* » successifs : en 2002, « *6 000 réductions d'emplois sont prévues dans le groupe par des départs volontaires, par la suppression d'emplois à temps partiel, de travail temporaire, de contrats de sous-traitants.* » Puis « *Route 06* » en 2003, « *qui prévoit 1,5 milliard d'euros d'économies par an* » (*L'Humanité*, 6/03/07).

2006 : le pilote quitte à moitié l'avion (avec un parachute en or)

Entre les hommes de Lagardère, entre Jean-Louis Gergorin, Noël Forgeard, Philippe Camus, Philippe Delmas, la guerre des chefs dure depuis des années : qui sera le super-boss ? Mais voilà qu'avec l'affaire Clearstream, ces coups bas éclatent au grand jour : à l'évidence, le management se souciait moins des performances aéronautiques que de devenir calife à la place du calife.

EADS a d'ailleurs vécu, jusqu'alors, sur les acquis d'Aérospatiale, sans investissements massifs dans les usines, ou en Recherche et Développement. Mais l'heure approche où il faudra remettre de l'argent au pot, « *recapitaliser* », pour lancer l'A 380 sur le marché.

Puisqu'il ne suffit plus de traire la vache, Lagardère et Daimler-Chrysler cèdent chacun la moitié de leurs parts, en avril, au moment où l'action se trouve à son sommet : 32 euros. Chacun s'en tire avec 850 millions d'euros de plus values. Gentiment, c'est l'Etat français, via la Caisse des Dépôts et Consignations, qui rachète à ce prix fort.

De son côté, le PDG d'Airbus, Noël Forgeard, fait jouer ses stock-options, et s'en procure d'autres devant notaire pour ses trois enfants, un placement « *légitime à l'approche de la soixantaine* ». Il rafle 2,5 millions d'euros pour lui, et 400 000 euros pour chacun de ses fils.

Coïncidence : quelques semaines plus tard, début juin, l'avionneur annonce « *un nouveau retard de six à sept mois* » : des commandes seront annulées, des pénalités seront appliquées, et dans la journée le titre EADS perd 26 % de sa valeur en Bourse.

Devant ces hasards du calendrier, on suppose, donc, que Arnaud

Lagardère savait, qu'il connaissait ces difficultés et que, initié, il a préféré revendre avant la tornade : « *J'ai le choix de passer pour quelqu'un de malhonnête ou d'incompétent qui ne sait pas ce qui se passe dans ses usines, résume-t-il dans *Le Monde*. J'assume cette deuxième version.* » Voilà un grand patron modèle qui se déclare

lui-même « *incompétent* », qui « *ne sait pas ce qu'il se passe dans ses usines* » : la bonne gouvernance du privé est prouvée, une fois pour toutes... Mais qu'importe : pour Lagardère, « *financièrement, l'opération est bonne* » (*Le Monde*, 12/10/06).

2007 : « les remèdes traditionnels »

Devenu PDG d'EADS, Louis Gallois l'annonçait, en novembre dernier, dans sa « *Lettre à nos actionnaires* » : « *Pour restaurer la compétitivité et compenser la dégradation financière de ces retards, Airbus lance le programme 'Power 8' destiné à générer des économies annuelles durables d'au moins deux milliards d'euros à partir de 2010.* » Au programme, on le sait : « *une réduction de 30 % des coûts de fonctionnement... une réorganisation des 16 sites* », avec à la clé « *quelques 10 000 postes en moins* » dont « *4 300 en France* » (*L'Express*, 19/02/07). La recette est connue depuis vingt ans : Michelin, Renault, Danone, Arcelor, etc., l'ont goûtée avant EADS.

Aussitôt, le ministre de l'économie, Thierry Breton, a salué tant de bon sens : « *Louis Gallois a passé beaucoup de temps pour aller voir, discuter, rencontrer l'ensemble des parties prenantes (...) de façon à construire un plan qui est équilibré et équitable* » (28/02/07, sur *Europe 1*, radio de Lagardère). Cette « *équité* », pourtant, même les journaux économiques en doutent à demi-mots : « *On a soigné les effets de la crise en appliquant à Airbus et à ses salariés des remèdes traditionnels, fait-on observer chez EADS, mais on n'a pas du tout soigné l'origine du mal* », c'est-à-dire « *le dilettantisme de l'actionariat* » (*La Tribune*, 7/03/07).

Tandis qu'on sabre le quart de la main d'oeuvre, en effet, qu'advient-il de l' « *actionariat* » ? Passe encore que les propriétaires perçoivent, en 2007, des dividendes comme si de rien n'était. Qu' « *après cinq années de présence et de dividendes, [Lagardère et Daimler Chrysler] rechignent à jouer leur rôle* » et à « *recapitaliser* », pourquoi pas (*La Tribune*, 7/03/07). Mais non contentes de couler Airbus au passé, ces firmes entravent son fonctionnement au présent, compromettent son avenir, avec la bénédiction des gouvernements : « *Il y aura bien une augmentation de capital mais elle sera limitée, selon nos informations, à seulement 2 milliards (soit 10 % du capital, environ). Pourquoi une telle modestie, alors que les besoins évoqués atteignaient de 5 à 12 milliards d'euros ? Pour permettre à Lagardère Groupe, qui n'apportera pas un sou, de demeurer au-dessus des 6 % du capital, et donc de continuer à codiriger EADS, alors que l'Etat français, les banques allemandes et les Länder mettront la main au portefeuille. Qui plus est, Lagardère a obtenu que le nouveau représentant de l'état français au conseil d'EADS soit Michel Pébereau, un ami de son groupe* » (*Marianne*, 10/03/07).

Leurs intérêts à eux, actionnaires, pourtant responsables du désastre, sont sagement préservés. Voilà donc pour l' « *équilibre* »...

Alors, quel but vise « *Power 8* » ?

Philippe Camus, ex-directeur d'EADS en convient du bout des lèvres : « *délocaliser* » (*France Culture*, 10/03/07). Ce que dévoile, sans détour lui, l'économiste bien en cour Elie Cohen : « *L'A 350 sera codéveloppé pour certains de ses composants avec des partenaires russes, indiens, chinois, américains. Et dans l'A 350, la part de valeur développée et fabriquée en Europe tombera aux environs de 50 %. Ce qui, par parenthèse, est le niveau du 'Dreamliner' de Boeing, qui n'est conçu, développé et fabriqué qu'à hauteur de 50 % aux Etats-Unis* » (*LeMonde.fr*, 7/03/07). Un soupçon s'immisce, devient certitude : le PDG a profité des troubles autour d'Airbus pour opérer, bien déguisée, une banale délocalisation. Mais est-ce dans le but de sauver l'entreprise, comme il le prétend, ou pour garantir aux marchés financiers - qui détiennent désormais 40 % d'EADS - une rentabilité à deux chiffres ?

Dès l'entrée de Lagardère dans Aérospatiale, en fait, le ver était dans le fruit. La privatisation était à peine entamée,

et que promettait déjà Philippe Camus, « futur directeur général » d'une entreprise qui n'existait même pas encore ? De bâtir les avions du futur, moins pollués ? Non : de « faire passer la marge d'exploitation de 4 % à 8 % en cinq ans » (*Le Monde*, 08/05/99). La logique financière l'emportait, déjà, sur les objectifs industriels. Et les ploutocrates gloutons salivaient par avance. Avec cette logique financière, jamais Airbus n'aurait existé.

Cette logique financière perdure avec « Power 8 » et sa hâte à dégraisser qui, outre des existences, détruira les compétences : « Un PDG allemand des années 90 déclarait alors que si nous étions en train de rattraper Boeing, c'est parce que Boeing licenciait par dizaines de milliers quand il n'avait pas de travail, en Europe, nous ne le faisons pas. Notre savoir et notre expérience ont été maintenus, et nous en avons profité pour développer des formations » (*L'Humanité*, 27/04/05). Les temps changent, et l'Europe s'aligne sur le modèle américain...

L'autre « frère » de Nicolas Sarkozy

Malgré les lourdes responsabilités d'Arnaud Lagardère dans ce désastre, malgré les talents de prédateur qu'a démontrés sa famille, son nom demeure imprononçable. A peine cité, jamais accusé. Ainsi Lionel Jospin et Dominique Strauss-Kahn, dans leur tribune du Monde, parviennent-ils à ne jamais le nommer. Quant à Nicolas Sarkozy, plus en verve lorsque la « racaille » ne porte pas des costumes Dior, il n'évoque que vaguement un « problème d'actionariat », critique ces « Etats qui ne sont pas les actionnaires les plus avisés », sans un mot sur les investisseurs privés.

On comprend sa pudeur : en avril 2005, le président de l'UMP était l'invité d'honneur d'un séminaire du Groupe Lagardère à Deauville. Arnaud Lagardère, le présenta « non pas comme un ami, mais comme un frère ». Un mois plus tard, le PDG affichait cette fraternité en participant à un meeting de Nicolas Sarkozy en faveur du « oui » à la Constitution européenne. C'est le candidat de l'UMP en personne qui a choisi quel journaliste, pour *Europe 1*, la radio généraliste de Lagardère, le suivrait durant la campagne électorale. En juin 2006, une photo paraissait à la Une de *Paris Match* (journal du Groupe Lagardère), présentant Cécilia et son compagnon de l'époque : elle déplut à Nicolas Sarkozy et le directeur l'hebdomadaire fut aussitôt débarqué.

Il est vrai que la lignée Lagardère doit, de son côté, de fiers services à Nicolas Sarkozy. Comme avocat, et alors qu'il deviendrait ministre du Budget, c'est son cabinet qui conseilla Jean-Luc Lagardère après la faillite de La Cinq. Et une fois au ministère de l'Economie, en 2004, c'est Nicolas Sarkozy qui démêla le conflit d'héritage qui opposait Arnaud Lagardère à sa belle-mère Betty : « On signe ton truc fiscal et on passe à autre chose », aurait dit le ministre, sitôt nommé à Bercy (sur tous ces liens fraternels, lire *Le Monde diplomatique*, septembre

(article publié dans Fakir N°32, mars 2007)