

## Chroniques européennes du large

N° 23

### 29 mai 2009 – A la hauteur d'Airbus ou au ras des pâquerettes ?

Les Pères fondateurs l'avaient imaginé\*. Airbus, 40 ans aujourd'hui, l'a fait : avec plus de 50 % du marché mondial, l'Europe s'est dotée d'une industrie aéronautique indépendante. Boeing ne contrôle plus ce secteur stratégique.

Dans l'usine de St Nazaire, les noms des clients sont apposés sur chacun des tronçons d'avion en construction. D'Océanie au Golfe persique, d'Europe à l'Amérique, des compagnies aériennes du monde entier volent en Airbus. La mondialisation, ce sont aussi des pays émergents qui s'équipent en biens fabriqués en Europe. En Loire-Atlantique, sur deux sites, Airbus fait vivre des milliers de familles, sans parler de la sous-traitance. Et la compagnie possède aussi des usines à Toulouse, dans le Nord de notre pays, ainsi qu'en Angleterre, en Allemagne, en Espagne. C'est un grand employeur européen. Qui pourrait imaginer, en montant dans un avion Airbus, que les ailes ont été fabriquées dans un pays d'Europe, la partie centrale dans un deuxième, les aménagements intérieurs dans un troisième ? Qu'une créature aux formes étranges, dite le Béluga (en fait, un Airbus remodelé), transporte d'un bout à l'autre du continent, des morceaux de carlingue « en kit » jusqu'à l'assemblage final, à Toulouse ?

Les hausses du prix du kérosène et la crise mondiale se font sentir dans le carnet de commandes, même si, vu les délais de fabrication d'un avion, les effets du ralentissement actuel ne seront vraiment sensibles qu'en 2010 et plus tard. D'ici là, pour assurer son avenir, Airbus continue à innover en développant des matériaux composites ou des moteurs plus sobres. Airbus, c'est à la fois de la recherche de pointe et du travail « à la main » : car le plus frappant, c'est qu'aucun robot ne travaille sur les chaînes. Chaque rivet est posé de main d'homme.

Entre le lancement d'un programme industriel et le travail donné à des ouvriers, ce sont des années, parfois des décennies qui s'écoulent. Comment préparons-nous l'avenir à 40 ans ? A l'évidence, mal. Sans souffle ni dessein. Les emplois de demain dépendent de notre attitude aujourd'hui. Or dans la crise, les gouvernements européens pensent étroit, national. La France assiste Renault ou Peugeot, sans contreparties, ni conditions en termes d'innovation. De la même manière, l'Allemagne tente de remettre Opel sur pied. Les Italiens voudraient racheter la société allemande mais le gouvernement fédéral pourrait leur préférer des Canadiens ou des Chinois pour éviter que Volkswagen ne souffre d'une concurrence de Fiat. Où est l'Europe dans tout cela ? Où est la vision stratégique ? On court boucher des trous dans des bilans alors même que la crise touche le produit : il est temps de fabriquer d'autres voitures, plus vertes. A ce jour, seuls des Japonais vendent des automobiles « hybrides » qui combinent propulsion électrique et classique. Il est temps de donner des moyens plus élevés à la recherche dans ce secteur mais aussi sur les économies d'énergie, l'énergie marine, la santé, le végétal etc.

Notre avenir est européen. Préparons-le ensemble. Concevons ensemble un grand programme de relance fondée sur des projets à moyen et long terme, ambitieux, financés par des fonds communs, tournés vers le durable, employant des équipes de chercheurs européens.

Retenons la leçon d'Airbus. Et allons même plus loin car la logistique extraordinaire de la compagnie aéronautique ne doit pas cacher l'une des faiblesses des projets européens à ce jour : les gouvernements remettent des frontières dans les équipes de management, dans les bureaux et les labos. Même pour le motif légitime de préserver l'emploi local, les Etats ne doivent pas compliquer la « gouvernance » des entreprises que l'on dit par ailleurs européennes. Si nous voulons des entreprises de grande envergure, laissons leurs dirigeants prendre des décisions dans l'intérêt commun qui n'est pas forcément l'addition des intérêts nationaux. Pensons large. Volons haut.

Sylvie Goulard

\* Ils en avaient fixé l'objectif dans l'introduction du rapport Spaak qui a imaginé le marché commun.