

Airbus ? It's a plane made in USA !



APRÈS SON USINE D'ASSEMBLAGE D'A-319 ET A-320 OUVERTE EN 2009 EN CHINE (Tianjin), AIRBUS DÉCIDE D'OUVRIR UNE PREMIÈRE USINE D'ASSEMBLAGE D'A-320 AUX ÉTATS-UNIS



Ce 2 juillet 2012, Airbus vient d'annoncer l'ouverture prochaine de sa première usine d'assemblage aux États-Unis, une mesure présentée comme symbolique et importante dans la compétition que se livrent le constructeur aéronautique européen et Boeing.

Airbus a précisé dans un communiqué que ce site de production, dont la construction devrait commencer durant l'été 2013 à Mobile, dans l'Etat d'Alabama (sud des États-Unis), sera "dédié à l'assemblage et à la livraison des appareils de la famille A320". Il représente un investissement de 500 millions d'euros.

L'assemblage des avions devrait débuter en 2015, et les premières livraisons depuis le site de Mobile devraient avoir lieu en 2016. Airbus prévoit une production de 40 à 50 appareils par an d'ici 2018 dans ces installations.

Robert Bentley, gouverneur républicain de l'Alabama et ancien commandant de l'US Air Force, s'est félicité que cette usine devrait employer à terme environ 1.000 personnes.

LES CONSÉQUENCES DE LA CHERTÉ DE L'EURO ET DE LA NÉCESSITÉ DE TRANSFÉRER DE LA VALEUR AJOUTÉE AUX PAYS ACHETEURS

Cette information est l'occasion de rappeler qu'Airbus a dû lancer, à partir de 2007, un plan drastique de restructuration baptisé "Power8".

Étalé sur les 4 ans 2007- 2011, ce plan visait à remédier à la cherté de l'euro par rapport au dollar américain, qui rendait les éléments de l'appareil fabriqués en zone euro beaucoup trop chers par rapport à ceux fabriqués en zone dollar (dont la majeure partie des éléments des Boeings).

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro~~
Ce plan "Power8" a ainsi conduit à la suppression de 10.000 emplois chez Airbus et la cession de trois de ses sites.

Il a notamment concerné la suppression, de 2007 à 2011 :

- de 4.300 emplois en France (dont 3.200 à Airbus France et 1.100 au siège toulousain de 'avionneur),
- 3.700 en Allemagne,
- 1.600 en Grande-Bretagne,
- et -400 en Espagne.

La cherté du taux de change de l'euro a été un élément décisif de cette stratégie mais il n'a pas été le seul. Il s'y est ajouté la nécessité de prendre une "couleur locale", en transférant une part du savoir-faire et de la valeur ajoutée sur les principaux marchés acheteurs du monde, afin de garder des parts de marché.

LA FORTE MONTÉE EN PUISSANCE D'AIRBUS CHINA

C'est dans ce double objectif de minimiser la part de fabrication en euro, et aussi de se rapprocher de ses clients, qu'Airbus s'était résolu, à la même époque, à ouvrir une usine d'assemblage en Chine (à Tianjin). Cette usine d'Airbus Tianjin est une co-entreprise ("joint-venture" en anglais) tripartite entre Airbus, la "Tianjin Free Trade Zone" et la "China Aviation Industry Corporation". Actuellement, Airbus Tianjin assemble les modèles A-319 et A-320.

Le premier avion Airbus A-320 assemblé dans cette usine chinoise a été délivré à la compagnie régionale Sichuan Airlines en juin 2009 et le rythme de fabrication la première année s'est monté à 10 appareils en 1 an.

Depuis lors, la cadence de fabrication a fortement augmenté puisque le rythme de départ (1 avion fabriqué toutes les 5 semaines) a été à peu près multiplié par 10 (1 avion fabriqué tous les 3,5 jours).

D'ici fin 2012, le nombre total des avions A320 assemblés par Airbus China sur la ligne d'assemblage final de la famille A320 dans l'usine de Tianjin devrait ainsi dépasser les 100 dans l'année.

On imagine à ce rythme ce que sera devenue la cadence de production d'Airbus China à la fin de la décennie.

AIRBUS N'EST PAS, ET N'A JAMAIS ÉTÉ, UN « AVION EUROPÉEN ». C'EST UN AVION INTERNATIONAL.

Interrogé sur les raisons pour lesquelles Airbus s'était finalement décidé à construire aussi une usine d'assemblage aux États-Unis, le PDG d'Airbus Fabrice Brégier a précisé :

« Cet investissement va nous permettre d'être vraiment considéré comme Américains. Acheter un Airbus finira par créer plus d'emplois aux États-Unis qu'acheter un Boeing. Boeing n'a eu de cesse de mener une politique de délocalisation en dehors des États-Unis. Au contraire, Airbus crée des emplois aux États-Unis. »

Le PDG d'Airbus révèle ainsi ce que je ne cesse d'expliquer dans plusieurs de mes conférences, à savoir qu'Airbus n'est pas, et n'a d'ailleurs jamais été, un avion « européen ». La propagande européiste sur le sujet est, là comme ailleurs, un mensonge éhonté.

Depuis les origines, Airbus a été conçu comme une coopération internationale. Elle n'a jamais eu le moindre rapport, ni de près ni de loin, avec la prétendue « construction européenne ».

La Commission européenne, le Parlement européen, la Banque Centrale Européenne, les Conseils européens Tartemuche et les Comités européens Barbemolle en ont été fort heureusement tenus, fermement et totalement, à l'écart.

Airbus est resté le fruit d'une coopération entre des États et des entreprises, sans considération de leur appartenance géographique : certains sont situés en Europe, d'autres en Asie ou en Amérique, tandis que des États ou des entreprises de la CEE, devenue UE, en ont toujours été exclus.

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie, en libérant la France de la prétendue union européenne, de l'OTAN et de l'euro~~
Par exemple, 14 des 27 États membres de l'Union européenne (soit plus de la moitié) ne jouent pas le moindre rôle dans la construction du super gros-porteur A-380 et n'ont aucune entreprise qui y participe (Portugal, Hongrie, Chypre, Irlande, Bulgarie, Roumanie, Grèce, Danemark, Luxembourg, Lettonie, Estonie, Lituanie, Slovaquie, Malte) ; en revanche, le Japon, la Chine, le Canada, la Malaisie, la Corée du sud, l'Australie et le Mexique y réalisent des pièces essentielles, tandis que les États-Unis, avec une part de fabrication pouvant aller jusqu'à 38% de la totalité de l'appareil, sont le premier pays fabricant de l'A-380.

LA CONFUSION MENSONGÈRE DE LA PROPAGANDE EUROPÉISTE

L'annonce de l'ouverture d'une usine de montage d'Airbus aux États-Unis est regrettable en termes d'emplois et de production industrielle en France et en Europe.

Même si elle était sans doute inévitable à terme pour gagner des parts de marché aux États-Unis, qui restent le premier marché aéronautique du monde avec la Chine, il est certain que la décision a été hâtée par la cherté de l'euro et par la dépression économique lancinante du Vieux Continent.

Quoi qu'il en soit, cette information permet de mettre une nouvelle fois en pleine lumière le mensonge des propagandistes de la construction européenne, qui confondent délibérément deux choses :

- le principe des coopérations internationales d'une part,
- et celui de l'intégration supranationale.

Or il s'agit de choses radicalement différentes et opposées.

C'est en mettant un coup de projecteur sur ces différences que l'on peut comprendre pourquoi la construction européenne est et restera toujours une erreur fondamentale.

L'UPR DIT OUI AUX COOPÉRATIONS INTERNATIONALES, TOUS AZIMUTS, SUR DES SUJETS D'INTÉRÊT COMMUN.

Les coopérations internationales sont devenues inévitables pour les grands projets industriels. Elles résultent de l'ampleur des coûts de développement, de la nécessité de rassembler des matières premières, des savoir-faire et des talents venus du monde entier.

On peut citer comme illustrations de coopérations internationales les exemples d'Airbus, de la fusée Ariane, du Tunnel sous la Manche, de la Coopération industrielle automobile franco-chinoise, de la fusion Renault-Nissan, etc., etc.

L'UPR applaudit des deux mains à ces coopérations internationales car elles ont deux mérites essentiels :

- d'une part, elles rassemblent les hommes de bonne volonté, d'Europe, d'Amérique, d'Afrique, d'Asie ou d'Océanie, sans considération oiseuse d'appartenance ethnique ou géographique. Elles sont donc généralement un facteur de progrès, d'ouverture sur les cultures du monde et de paix planétaire.

- d'autre part, elles donnent le plus souvent d'excellents résultats car tous les acteurs tirent dans le même sens, puisqu'ils ont tous intérêt à ce que l'objet final de la coopération réussisse.

L'UPR DIT NON AU PROJET IDÉOLOGIQUE D'INTÉGRATION SUPRANATIONALE EUROPÉEN, POUR LES RAISONS INVERSES.

En revanche, l'UPR condamne le projet d'intégration supranationale européen de façon parfaitement logique puisqu'il présente les caractéristiques exactement inverses :

- d'une part, la construction européenne prétend rassembler les hommes sur la base, ô combien suspecte, de l'appartenance commune à une convention géographique baptisée "continent européen".

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro~~
Fatalement destinée fatalement à séparer les "pays serviettes" (les pays de l'Europe moins la Russie) des "pays torchons" (le reste du monde) - c'est son objet même ! -, la construction européenne ne peut être, au bout du compte, qu'un facteur de régression sur un pré-carré artificiel, un réflexe de fermeture sur le monde, une menace pour la paix.

- d'autre part, l'expérience a prouvé qu'elle ne donne que des échecs, sinon des catastrophes.

Ce résultat est parfaitement logique, puisque tous les acteurs, qui n'ont été réunis facticement que sur la base d'une appartenance géographique, tirent dans des sens différents en fonction de leurs intérêts propres.

On peut citer comme illustrations de ces blocages ou de ces catastrophes en chaîne les exemples de :

- la Politique commerciale commune de l'UE à l'OMC,
- les délocalisations industrielles à l'Est,
- la crise continuelle de l'euro,
- les déchirements constants sur le budget de l'UE,
- les contradictions irréductibles sur le projet Galileo,
- les oppositions terribles sur la guerre en Irak,
- les conflits sur les OGM,
- les conflits sur la politique de la pêche,
- les conflits sur la politique agricole,
- les conflits sur la politique migratoire,
- les conflits sur l'Espace Schengen,
- les différences d'optique sur la politique des retraites,
- les oppositions sur la politique des services publics,
- etc., etc.

CONCLUSION : EN FINIR AVEC L'ERREUR EUROPÉISTE

Si l'on y réfléchit bien, depuis 55 ans qu'a été signé le traité de Rome, la construction européenne n'a abouti à... RIEN.

Depuis 55 ans, il n'y a pas un seul exemple de réussite industrielle qui soit le fruit de l'action de la Commission européenne, ou de la "construction européenne", et cela que ce soit à 6, 9, 10, 12, 15, 25 ou 27.

Ce néant abyssal résulte du fait que la construction européenne repose dès le départ sur une erreur de principe : puisqu'elle obéit à un objectif supranational absurde imposé par Washington, elle postule qu'il y a des intérêts communs là où il n'y en a aucun, et elle prétend fusionner tous les intérêts des pays du continent européen, contre tous ceux du reste du monde, alors que les intérêts vrais de chacun s'y opposent.

S'agissant d'Airbus, par exemple, le seul "apport" de la construction européenne aura été de nuire profondément à l'avionneur, du fait de la cherté du taux de change de la monnaie commune européenne. Point.

Décidément, il est grand temps, en matière industrielle comme dans les toutes autres, de faire sortir la France de l'erreur européiste.

François ASSELINEAU