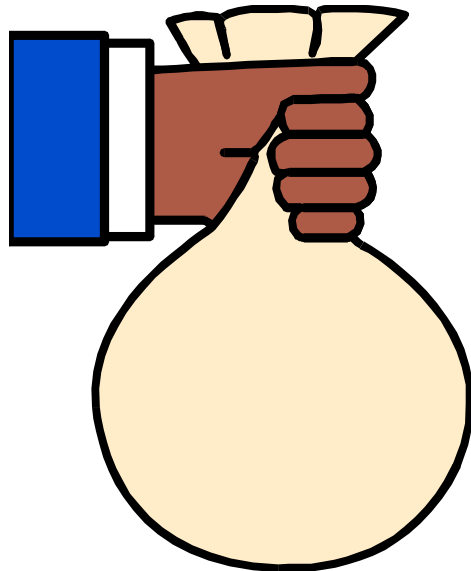
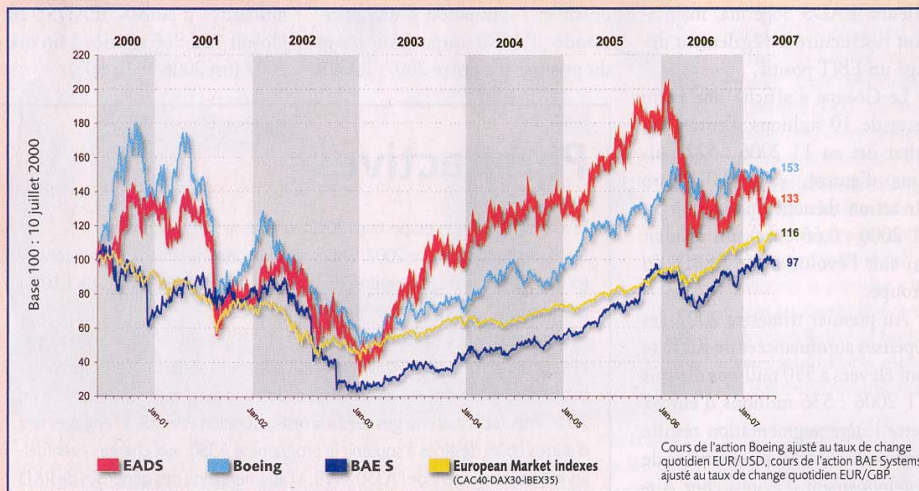


UN PEU D'ÉCONOMIE



ÉVOLUTION DU TITRE EADS

Evolution du cours de l'action



Entre le 8 mars et le 4 mai 2007, l'action EADS a effacé une part des pertes substantielles subies à la suite des résultats annuels de 2006 et de l'annonce des perspectives 2007. En fin de séance, le titre terminait à 23,27 € (-1,8 % au cours de la période). Cependant, la courbe de l'action EADS est restée

nettement en deçà de celle des indices CAC40 (9,9 %) et DAX (12,0 %).

Après l'annonce officielle du bilan 2006 d'EADS le 9 mars dernier, l'action a cédé 4,6 % pour s'établir à 22,60 € en clôture (contre un gain de 0,25 % pour le CAC40 ce jour-là). Globalement, les éléments d'orientation et les perspectives à

long terme ont été jugés décevants. De plus, l'application du plan Power 8 a été perçue comme une source de préoccupation majeure dans ce qui est considéré par les analystes comme un environnement fortement syndicalisé et politisé. Cinq courtiers ont abaissé leur objectif de cours après la publication des résul-

tats annuels et, actuellement, 73 % des analystes financiers recommandent de ne pas investir dans le titre.

Vers la fin du mois de mars, l'action EADS a regagné un peu de terrain, en concordance avec la tendance générale des marchés et un newsflow plutôt positif. EADS a en effet signé une série d'accords avec la Russie, dont un partenariat à risques partagés concernant l'A350 et une intention d'achat de 22 A350 XWB. Par ailleurs, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie ont ratifié l'accord de développement des capacités air-sol de l'avion de combat Eurofighter.

Courant avril, aucune nouvelle particulière n'est venue influencer le cours de l'action, cependant la détérioration de la parité euro-dollar et les rumeurs de possibles accords de fusion-acquisition entre les concurrents européens du Groupe ont quelque peu déstabilisé les investisseurs d'EADS. Le titre a poursuivi un léger repli jusqu'à l'Assemblée Générale Annuelle du 4 mai.

PERSPECTIVES ... (Suite)

Vous avez été plusieurs à me poser des questions sur le texte publié dans le semestriel n°36 et je vous en remercie.

Effectivement, les sujets que j'ai évoqués peuvent nous conduire à de nombreuses interrogations. Alors dans ce bulletin, je voudrais vous donner d'autres éléments vous permettant de vous forger votre point de vue, votre meilleure opinion.

Mais avant de parler du sujet qui est pour l'essentiel responsable des malheurs d'EADS, vous avez tous deviné qu'il s'agit de l'A380, quelques informations extraites de la conférence de presse d'AIRBUS INDUSTRIES tenue au début de cette année 2007.

- En 2006 AIRBUS a enregistré 790 commandes	BOEING	1004
AIRBUS a livré 434 appareils *	BOEING	398

* 86 A330 - A340 cadence supérieure à 7 par mois
340 mono couloir cadence supérieure à 28 par mois

- Le carnet de commande est de 2533 appareils représentant 75,1 Mds \$ soit environ 5 années de production.
- L'A350 XWB dans sa nouvelle définition (concurrent direct du BOEING 787) a été lancé.
- Pour 2007 les prévisions de livraisons sont comprises entre 440 et 450 appareils. On notera un glissement de 3 mois sur le programme A400 M. Par ailleurs, il sera mis en place des moyens complémentaires pour qu'à fin 2008 les avions mono - couloir (A318 - A319 - A320 - A321) puissent être produits à la cadence de 36 par mois compris la ligne d'assemblage en Chine pour cadence 4.

Ce n'est quand même pas rien, même si on peut toujours penser que l'on aurait pu faire mieux, enfin ce n'est que mon avis !!!

Alors maintenant revenons à l'A380.

Dans notre précédent bulletin, il venait d'obtenir le 12 décembre 2006 la certification FAA. Pendant ce premier semestre 2007, les équipes ont été plus qu'actives, tout d'abord pour régler le problème industriel du câblage et cela est fait, ensuite, et je dirais en parallèle poursuivre les vérifications nécessaires à son exploitation commerciale.

A ce titre l'A380 a entrepris une campagne démontrant sa maturité en réalisant dès le 19 mars dernier un programme d'essais spécifiques.

L'exemplaire MSN7 a effectué trois vols de plus de 15 heures chacun sur des routes reliant plusieurs grandes plates - formes de correspondance mondiales, avec 500 passagers à bord !!!



La première étape de ce périple faisait escale à l'Aéroport international John F. Kennedy de New York, où l'A380 a touché le sol américain pour la première fois. Puis ce fut Chicago O'Hare le 20 mars, avec un retour à Francfort le 21 mars.

Nouveau départ vers Hong Kong le 24 mars avant de remettre le cap sur Washington le 27 mars puis revenir en Europe.



Photo C. et P. Desvignes

Quasiment au même moment, l'A380 de développement MSN1 s'est posé sur l'Aéroport international de Los Angeles afin de démontrer sa compatibilité avec les infrastructures au sol. Et il n'y a pas que les campagnes officielles, car nos Amis Christiane et Paul DESVIGNES ont vu l'A380 en vol de démonstration à Johannesburg.

Pendant cette même période, n'oublions pas que deux lancements Ariane 5 ont été réalisés avec succès et que le troisième de cette année est prévu mi juillet... Trois autres sont programmés d'ici la fin de cette année. Et l'on parle déjà d'augmenter la cadence en 2008 et 2009 afin de

tenir compte des récents succès d'ARIANESPACE qui, il est vrai bénéficie de l'échec en février du lancement sur la plate forme Sea launch.

La roue tourne, rappelez-vous, il y a peu de temps nous subissions les conséquences de l'échec de la configuration 10 tonnes.

Enfin il serait injuste de ne pas signaler les succès remportés par EADS au dernier Salon du Bourget dont

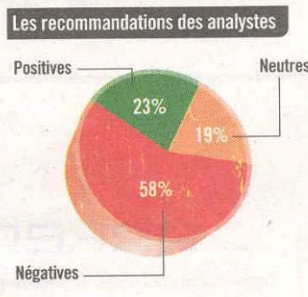


La famille des A320 reste la vache à lait d'Airbus. Sur les 339 appareils commandés le premier jour du salon, 202 appartiennent à cette catégorie de monocouloirs.

nous aurons dans les semaines à venir des informations concrètes. J'ai cru comprendre que BOEING essayait de minimiser ces faits... mais ils sont là.



Le Bourget a fait son effet sur le cours, qui a gagné 5,3% depuis début juin.



Avec 58% d'avis négatifs sur EADS, les analystes restent très prudents.

Bien entendu ce que je viens de vous exposer a des contre parties peu agréables sur le plan humain, je veux parler du plan POWER 8 qui se fera, c'est une certitude, mais qui est encore très discuté et même contesté et qui a fait pendant de nombreuses semaines l'objet de divergences réelles entre les partenaires franco-allemand. Dans la même conférence de presse de début d'année Louis Gallois annonçait une perte de compétitivité de 20% depuis 2000 due essentiellement au ratio Euro/Dollar.

Enfin, il ne faut pas éluder le problème de la vente des stocks options par certains cadres et dirigeants d'EADS. On me disait récemment que cela concernait 800 personnes et 2 Mds € ce qui

correspond à peu près aux objectifs de gain de POWER 8 !!! Coïncidence ? Tout ce que l'on entend n'est pas tout à fait vrai pas tout à fait faux non plus. Enfin soyons rassurés dans son édition de fin mai, l'hebdomadaire d'information Le Point confirmait par la voix de Monsieur Noël FORGEARD qu'il ne rendrait pas les quelques 8 M € car cela correspond à l'application stricte de son contrat de travail... dont acte.

Et maintenant et nous avec nos actions et/ou les quelques qui nous restent on fait quoi ?

Tout d'abord, j'ai vu qu'en mars EADS a lancé auprès des salariés un plan de rachat d'actions avec une remise de 20% (ESOP EMPLOYEE SHARE OWNERSHIP PLAN du 15 au 23 mars 2007). Cela m'a fait réagir et j'ai écrit un courrier à Louis GALLOIS pour lui signifier qu'il serait bon de ne pas oublier les Anciens qui ont " apporté " au moment de la privatisation.

Plus concrètement que faire ? Le titre est toujours aux environs de 23 € et la tendance des analystes est de rester à l'écart, ce qui veut dire pour le moins prendre ses bénéfices et au pire vendre pour se replacer sur repli. Pour ma part, je dirais simplement que, si le titre piétine c'est que la visibilité n'est pas bonne. Je garde néanmoins une grande confiance dans la capacité des femmes et des hommes d'EADS à régler les problèmes soulevés.

Le couac du développement de l'A350, n'est pas encore totalement réglé car il faut trouver une dizaine de milliards d'euros. Nos dirigeants récemment élus ont déclaré qu'ils " *ne laisseraient pas tomber AIRBUS* " et que si nécessaire, ils mettraient en place un plan d'accompagnement du style ALSTOM, eh bien tant mieux.

Maintenant que vous savez tout, ou à peu près, enfermez-vous à nouveau dans votre cabinet noir et décidez en conscience.

Denis MANSOUX

*Sources : Conférence de presse du 17. 01. 2007
Forum de mai 2007- Le Point n°1811*

Cinq femmes, cinq positions clés dans la production d'Ariane, posant ici dans le hall d'intégration des Mureaux juste à côté de l'EPC. De gauche à droite : Sylvie Launay, Catherine Vatel, Nathalie Dias, Sandrine Josse et Claudia Flôte.



Les femmes d'Ariane 5

Elles ont toutes les cinq des positions clés dans la production d'Ariane. Cinq femmes qui occupent des postes vitaux à la matérialisation et à la préparation du lanceur. Cinq femmes qui évoluent dans le monde difficile de la production. Un monde rythmé par les cadences de livraison au client, un monde où le slogan « On time, on quality » est ici plus que de propos, un monde enfin où les idées reçues voudraient que la femme n'y ait pas à sa place. Et pourtant, elles sont bien là, totalement intégrées à cette équipe de production d'EADS Astrium. Zoom sur cinq « drôles de dames »...

■ Gaëlle Barouillet. Les Mureaux

En tailleur mauve cintré, Sandrine Josse traverse le hall d'intégration des Mureaux, le site parisien d'EADS Astrium. Une image très féminine, plutôt insolite dans nos schémas classiques et pourtant, toute naturelle et complètement « intégrée » dans cet environnement. Sandrine, responsable module d'activité EAP et EPC*, y occupe un des bureaux depuis qu'EADS Astrium est devenu Maître d'œuvre unique, c'est-à-dire responsable de la livraison à Arianespace d'un lanceur intégré et testé en sortie du BIL** à Kourou : « Mon poste a été créé à ce moment-là. En fait, c'est du pilotage technique et économique au niveau du Competence Center. Et sincèrement, le fait d'être une femme ne me gêne pas. D'ailleurs, personne ne me l'a jamais reproché. Ce qui compte, c'est que la compétence soit reconnue. » Bien qu'encore minoritaires dans les rangs de ce programme, elles sont toutes de cet avis et, comme le souligne Catherine Vatel, responsable analyse de mission Ariane 5 : « Il faut arrêter avec cette image de la femme qui doit avoir un fort caractère pour s'imposer dans le monde de la technique. Elle n'est pas vraie. Tout se passe très bien avec nos collègues masculins... »

Quant à Sylvie Launay, responsable programme intégration EPC, elle sait que ce qui l'avantage dans son travail, ce n'est pas sa condition de femme, mais bel et bien le réseau qu'elle s'est créée depuis 13 ans de travail sur Ariane. Elle avoue que la période des études a été plus difficile et que certains professeurs lui faisaient comprendre qu'elle n'y arriverait pas parce qu'elle n'avait pas les bons atouts. Et pourtant, après une formation très technique, un DUT en génie mécanique suivi d'un DEA en mécanique des fluides, elle ne regrette rien et affirme qu'une fois entrée dans le monde professionnel, cette différence s'efface. « En fait, ce qui est vraiment difficile dans mon travail, c'est de devoir gérer les plannings et toujours avec une qualité digne de ce nom. C'est une course contre la montre. » Son rôle est d'assurer le suivi de la production des étages

en intégration, et à en juger par le nombre de coup de téléphone qu'elle reçoit sur son portable, objet dont elle ne se sépare d'ailleurs que très rarement, Sylvie a un emploi du temps bien chargé : « Il faut toujours jongler entre les urgences de la campagne en cours en Guyane et l'intégration des étages en métropole. Nous devons gérer les priorités. La numéro une, c'est de respecter les dates de livraison lanceur en Guyane, la numéro deux, c'est de sortir les étages du bâtiment d'intégration, et en parallèle, nous devons faire le travail de fond. »

Une course contre le temps que relate aussi Nathalie Dias, responsable des activités programmes de vols Ariane 5 en développement et en production : « Dans le monde de la production, il faut réagir très vite face aux anomalies, car il est impératif de tenir les délais. Pour ma part, je dois gérer les priorités entre le vol qui va avoir lieu et les suivants. » Quand on lui demande si être mère de famille n'est pas un handicap, elle répond que de toute façon les pères d'aujourd'hui adaptent aussi leurs horaires à leur famille et qu'il faut définir l'équilibre. Un équilibre finalement trouvé par Sandrine qui avoue être quelqu'un de très planifié, ne laissant que peu de place à l'imprévu. Mais organisée, il faut l'être lorsque l'on est mère de deux enfants et que l'on doit être, pour le travail, une fois par

semaine en Aquitaine : « C'est très simple. Je commence à 7H30, ce qui me permet, le mercredi, de prendre l'avion de 13h, comme cela je n'ai pas les embouteillages. Je mange un sandwich à l'aéroport. A 15h, je suis à mon bureau en Aquitaine et peut donc prévoir des réunions jusqu'à 20h. Le jeudi, je reprends l'avion de 17h et suis donc à table avec ma famille à 19h30. »

Quant à Claudia Floete, responsable production EPS*** et ESC-A****, et prochainement de l'ensemble « Upper Composite », où VEB ***** et cône seront intégrés directement sur l'étage ESC-A à Brême, elle avoue qu'avoir un mari qui a son bureau professionnel à la maison l'aide beaucoup, parce qu'en Allemagne l'école se termine très tôt dans la journée. Claudia travaille à Brême mais se déplace souvent aux Mureaux : « Dans mon travail, j'aime le fait que les tâches ne soient pas répétitives. Il faut gérer la technique, l'agenda, la qualité et les coûts. Il y a donc aussi un aspect financier. On me donne une enveloppe budgétaire et je dois la tenir. » Un côté opérationnel qui plaît aussi beaucoup à Sandrine. Elle, qui voulait être pilote de chasse à une époque où les femmes n'avaient pas accès à ce métier, qui recherche toujours l'excellence par rapport à un métier, entre en phase de finalisation de la certification Black Belt. Une certification mise en place à

l'échelle du Groupe qui récompense les projets permettant l'amélioration d'un processus. « Quand le lanceur part avec succès, c'est plus qu'une satisfaction... Ce sont des milliers d'heures de travail, de la sueur, ce sont toutes les anomalies rencontrées auxquelles on a su faire face, ce sont toutes les contraintes techniques, c'est la pression de plus en plus grande du client pour rendre le produit à la date donnée. Finalement, c'est un devoir accompli. Le devoir de maintenir coûte que coûte la qualité. »

Catherine, dont le rôle est de préparer les données d'habillage du programme de vol en fonction des spécificités du client et d'élaborer les dossiers permettant de vérifier la compatibilité de l'environnement Ariane 5 avec les charges utiles, évoque avec pudeur la passion des personnes travaillant sur Ariane. D'ailleurs elle n'emploie pas ce mot, mais parle « d'une équipe stable parce que cela nous plaît énormément. » Et à la question « est-ce une fierté de travailler sur Ariane ? », c'est toujours avec retenue mais comme une évidence qu'elle répond : « bien sûr que oui... »

*EAP : Etage d'Accélération à Poudre

*EPC : Etage Principal Cryotechnique

**BIL : Bâtiment d'Intégration Lanceur

***EPS : Etage à Propergols Stockables

****ESC-A : Etage Supérieur Cryotechnique

*****VEB : Vehicle Equipment Bay

Une nouvelle ère dans les télécoms sécurisées

Le 11 mars dernier, le lancement par Ariane 5 ECA du satellite britannique de télécommunications militaires sécurisées Skynet 5A a été un grand jour pour EADS Astrium, puisqu'il s'agissait de la première mission impliquant l'ensemble de ses Business Units : EADS Astrium Space Transportation est en effet maître d'œuvre de tous les lanceurs Ariane 5 ; EADS Astrium Satellites a conçu et fabriqué le satellite et le segment sol associé, et EADS Astrium Services, via sa filiale Paradigm, révolutionne à cette occasion le concept même de fourniture de télécommunications militaires.

Le contrat Skynet 5 signifie que, pour la toute première fois, une entreprise privée offre une gamme complète de services de télécommunications sécurisées totalement cryptées à des personnels militaires dans le monde entier. Paradigm orchestre ces prestations non seulement au profit des forces armées britanniques, pour qui le concept a été mis en place dans le cadre d'une Initiative de financement privé (PFI) avec le ministère britannique de la Défense (MoD), mais également au profit d'autres forces armées internationales. En effet, un peu plus de trois ans seulement après la signature du contrat, Paradigm s'est engagé à fournir une gamme de services semblable auprès de six autres clients nationaux, dont l'OTAN, en vertu d'un accord tripartite, et entend à présent capter une part du marché américain très convoité. Le réseau Skynet poursuivra son expansion cette année avec le lancement de Skynet 5B prévu au second semestre 2007 et de Skynet 5C, satellite de réserve en orbite, en 2008.



Lancement des satellites Skynet 5A et INSAT-4B à bord d'une Ariane 5 ECA en mars dernier.



Les femmes d'Ariane 5 posant ici devant la jupe avant du lanceur.