

# Lutte de classe

## Grève illimitée avec occupation jusqu'au retrait du plan « Power 8 » !

Christian Streiff, l'ex-PDG d'Airbus dans un entretien au journal *Le Monde* du 5 octobre 2006 avait révélé les grandes lignes du plan de restructuration d'Airbus, telles qu'elles avaient été présentées deux jours auparavant lors de la réunion du conseil d'administration. Le plan approuvé le lundi 28 février, par les actionnaires d'EADS, la maison mère d'Airbus, a confirmé celui rendu public cinq mois auparavant.

Question : pourquoi les syndicats n'ont-ils pas mobilisé immédiatement les travailleurs d'Airbus contre ce plan ?

Lors du même entretien, l'ex-PDG d'Airbus avait précisé en quoi consistait sa démarche pour tenter de faire avaler la pilule en douceur aux salariés d'Airbus : « *Nous en sommes au tout début des discussions avec les représentants du personnel. C'est avec eux que nous allons définir le plan de marche d'ici novembre.* » Que les dirigeants syndicaux aient été parfaitement au courant de ce plan, cela ne fait aucun doute puisqu'il avait été rendu public dès cette époque, mais les propos de Christian Streiff allaient plus loin en expliquant que les dirigeants syndicaux seraient associés à l'élaboration du « plan de marche » qui devait aboutir à l'annonce de 10 000 suppressions d'emplois et à la cession de plusieurs sites, en France, en Allemagne, en Angleterre et en Espagne.

Pour bien comprendre comment le capitalisme et ses représentants au sein du mouvement ouvrier se disposent, poursuivons cet entretien fort intéressant. A la question suivante : « *Ne redoutez-vous pas un conflit comme Sogerma ?* », Christian Streiff avait répondu : « *Pour éviter ce scénario, il faut s'assurer que le dialogue ira jusqu'au bout à tous les niveaux.* ». Tout est dit en une phrase : c'est par le recours au « dialogue social », à l'association capital-travail, que la direction d'Airbus compte bien parvenir à ses fins, et éviter ainsi que l'ensemble du personnel d'Airbus ne se mette en grève et porte un coup fatal à son plan de restructuration.

Nous allons voir comment les salariés d'Airbus ont réagi dès l'annonce mercredi de ce plan, et de quelle manière les dirigeants syndicaux se disposent pour soutenir la direction d'Airbus. Pour finir, nous aborderons un volet de la partie économique de ce plan et la réaction du secrétaire national du PT dans l'éditorial d'*Informations ouvrières* du 28 février 2007.

La veille de la réunion du conseil d'administration d'EADS, le 27 février à Bruxelles, l'ensemble des organisations syndicales s'étaient rencontrées au siège de la Fédération européenne de la métallurgie pour soi-disant étudier les réactions au plan « Power 8 ». Et quelles ripostes ces dirigeants syndicaux ont-ils décidé d'organiser contre ce plan. Je vous le donne en mille : Peter Scherer, secrétaire général de la Fédération européenne des syndicats a dit que l'intersyndicale européenne prévoyait une journée d'action « *dans deux à trois semaines* », qui pourrait se traduire par des grèves. Il a précisé qu'il fallait du temps pour mobiliser les salariés des quatre pays d'Airbus sachant que leurs règles de fonctionnement sont différentes. Pourquoi pas dans trois mois, alors que l'on vient de voir qu'il était parfaitement au courant du contenu de ce plan depuis le début du mois d'octobre 2006.

En Allemagne, juste après l'annonce détaillée du plan de restructuration « Power 8 » devant le comité européen d'Airbus, mercredi 28 février, les ouvriers de trois usines de l'avionneur en Allemagne (Varel, Nordenham et Laupheim) ont cessé le travail et sont rentrés chez eux, a annoncé le syndicat IG Metall, précisant qu'ils ne devraient reprendre leurs postes que vendredi. Ils devraient être rejoints à partir de jeudi matin par les salariés du site de Hambourg, rapportait le correspondant du *Monde*. C'est mieux qu'une grève illimitée avec occupation d'usines jusqu'au retrait du plan de restructuration, le seul mot d'ordre capable de mobiliser l'ensemble des salariés et de vaincre, mot d'ordre que ne reprendra aucun dirigeant syndical en Allemagne comme en France.

En France, des débrayages spontanés et des manifestations ont eu lieu sur plusieurs sites du groupe. Dès mardi, à Méaulte où travaillent 1 300 personnes, en réaction à la menace d'externalisation, la quasi-totalité des salariés ont cessé « *spontanément* » le travail mardi à la mi-journée. Le mouvement, une « *initiative des salariés* », selon la CGT, est parti d'un atelier de mécanique et s'est ensuite « *étendu aux bureaux et aux lignes d'assemblage* », selon Force ouvrière. Interrogé par l'AFP, un porte-parole d'Airbus France a confirmé que l'usine était « *sur le point de tourner au ralenti voire de s'arrêter* ». Alors, pourquoi ne pas en profiter pour appeler à la grève générale illimitée jusqu'au retrait de ce plan ?

Environ 1 800 salariés ont cessé le travail à Saint-Nazaire sur les deux sites Airbus, un « *débrayage d'information* » des syndicats, qui ont qualifié d' « *inacceptable* » le plan « Power 8 ». Sur le site Airbus de Nantes, 1 200 employés ont aussi cessé le travail pendant une heure, par solidarité. Près de Toulouse, enfin, plus de mille salariés ont participé à des rassemblements devant deux usines de l'avionneur. Cinq cents cadres se sont regroupés devant le bâtiment où se tenait le comité central d'entreprise et le comité d'établissement. Alors que les salariés démontrent leur détermination à faire échec à ce plan, les dirigeants syndicaux organisent des débrayages d'une heure !

Pire, ils organisent dès à présent la division.

Pour Julien Talavan, délégué FO. « *C'est grave, c'est injuste. La France ne sait pas protéger ses industries* », regrettant notamment la décision d'Airbus d'augmenter la charge de travail sur le site de Hambourg, au nord-ouest de l'Allemagne, aux dépens de Toulouse. Un tel discours social-patriote était une perche tendue au stalinien Thibault qui a saisi la balle au bond : « (...) *La bataille syndicale ne peut pas se cantonner à rendre le scandale socialement supportable. Elle ne peut pas non plus se contenter d'opposer les salariés allemands, français, anglais et espagnols* », ne proposant rien dans la foulée, il faut le dire, c'était sans doute le but de la manœuvre des deux compères. Xavier Petrachi, délégué CGT, promet qu'il « *y aura des actions spontanées comme à Méaulte et d'autres non spontanées* », autrement dit pour ce lieutenant de la bourgeoisie, l'essentiel est de rien organiser de sérieux pour que le plan s'impose finalement.

En déclarant : « *l'unique motivation du plan est l'exigence d'un plus grand taux de rentabilité financière pour les actionnaires* », le secrétaire général de la CGT montre qu'il sait parfaitement de quoi il parle et que la politique de collaboration de la CGT avec la direction d'Airbus n'est pas un accident.

Nous abordons ici brièvement la question de la restructuration d'Airbus proprement dite, et commençons par redonner la parole à son ex-PDG.

Lors de cet entretien du 5 octobre 2006, à la question : « *Boeing a complètement externalisé tout ce qui ne relève pas de son cœur de métier. Airbus suivra-t-il ce modèle ?* », il avait répondu en se contredisant, en affirmant à la volée « *Ce n'est pas l'optique.* », tout en ajoutant : « *Nous céderons à des sous-traitants des produits qu'ils peuvent fabriquer moins cher mais nous conserverons ceux à valeur ajoutée. Nous allons accélérer ce mouvement.* ». On a donc là la confirmation que le plan de démantèlement d'une partie des usines Airbus était déjà arrêté à cette date.

Que dit ce plan précisément, selon l'article du *Monde* : il s'agit d'unifier la production, de mieux l'organiser et d'augmenter le recours à la sous-traitance comme l'a fait Boeing pour se concentrer sur son métier de base : la conception, l'assemblage et la vente d'avions. Si Boeing fait fabriquer 70 % de son 787 Dreamliner hors de ses murs, l'objectif d'Airbus est de monter de 30 % à 50 % pour le futur A350.

Il s'agit donc d'une guerre économiques et commerciales que se livrent deux concurrents du secteur de l'aéronautique, Boeing et Airbus/EADS, deux entreprises capitalistes, une américaine, une européenne dont des actionnaires français et allemands détiennent respectivement 22,5% du capital. Pour faire court, pour les actionnaires de ces deux entreprises, il s'agit de rentabiliser au maximum leurs investissements en abaissant les coûts de fabrication de leurs avions, afin de pouvoir les proposer ensuite au meilleur prix sur le marché mondial tout en empochant des profits substantiels, leur seul objectif au bout du compte. Bref comme dirait l'autre, on est en plein feuilleton capitaliste.

Dans cette histoire, comme les Etats français et allemand possèdent une part encore importante d'EADS, leurs rôles, leurs responsabilités et leurs décisions sont prépondérants dans la marche et l'avenir d'Airbus pour l'ensemble des salariés de ce groupe.

Et quelle a été la réaction de la chancelière allemande et du président de la République à l'annonce de ce plan inacceptable ? Dans un texte commun, ils ont déclaré qu'ils « *réaffirment leur confiance dans les décisions de la direction de l'entreprise qui sont la garantie d'un équilibre* ». « *Au moment où Airbus doit prendre dans les prochains jours des mesures pour conforter sa compétitivité, la chancelière et le président de la République lui apportent leur plein soutien et se déclarent vigilants sur l'emploi, les technologies et l'équilibre des compétences dans tous les pays concernés* ». Autrement dit, très logiquement en bons représentants du capital, ils passent la main aux actionnaires d'EADS.

Vous vous souvenez peut-être que Julien Tallavant, délégué FO d'Airbus avait déclaré début février : « *Nous en appelons à l'État français afin qu'il assume ses responsabilités en tant qu'actionnaire du groupe EADS*

*d'une part, et comme garant des intérêts des citoyens d'autre part* », en remettant à la préfecture à Toulouse une lettre adressée à Chirac. Au fait, mais de qui Chirac est-il le représentant ? Voici sa réponse : « *Le concept Airbus est fondé sur le principe de partenariat qui doit naturellement se trouver aussi à la base des efforts de l'entreprise pour s'adapter* ». Je n'ai même pas osé soulever la question de savoir si Chirac avait vraiment une légitimité dans ce pays.

Ce que ne disent pas les dirigeants syndicaux et qu'a révélé un article de *La Tribune* du 26 février, c'est que la direction d'Airbus envisagerait de passer de 35 à 40 heures de travail hebdomadaires sans compensation, ce que rapportait lundi le magazine allemand *Focus*. Un secret d'Etat entre Chirac, les dirigeants d'Airbus et les dirigeants syndicaux ? Nous le saurons dans peu de temps, si cette information était confirmée.

De son côté, le secrétaire national du PT a fait une fois de plus dans une sorte de social-patriotisme grotesque, teinté de nationalisme exacerbé pro capitalisme français. Et je vais vous le prouver. Le titre de son éditorial frôle le ridicule, pathétique et navrant à la fois : « *Sous la "bannière étoilée"... un champ de ruines ?* » De quoi s'agit-il ?

A propos d'Airbus, il écrit : « *Pour garantir le « retour sur investissement » aux fonds de pension, principalement nord-américains, qui contrôlent EADS, on démantèle l'entreprise et on supprime 10 000 emplois.* » Mais qui on ? Il faut être précis.

Gluckstein a cité un article du *Point*, je vais recopier ici un article de *La Tribune* du 15 septembre 2006 qui contredit ses affirmations.

*« En dépit des velléités de la Russie qui veut obtenir une minorité de blocage au sein d'EADS - alors quelle en a pris 5,02 % via la banque d'État Vnechtorgbank -, le capital du groupe européen est bien verrouillé. Juridiquement, aucun groupe ne peut en prendre le contrôle de façon hostile. Y compris en ramassant la totalité du flottant (35,48%). Hier, Lagardère (15%) et Daimler-Chrysler (22,3), actionnaires de référence, ont rappelé qu'EADS avait des règles de gouvernance " strictement définies " et que les droits des actionnaires de référence ne pouvaient pas être contournés par des tiers.*

*Regroupés dans un pacte d'actionnaires, Sogead qui regroupe la participation de Lagardère et de l'État français (29,74 %), Daimler-Chrysler (22,31 %) et le holding d'État espagnol Sepi (5,44 %) détiennent 57,49 % du capital d'EADS, société de droit néerlandais. Le groupe possède en autocontrôle 1,82 % de son capital et l'État français a un reliquat, hors le pacte d'actionnaires, de 0,06 %. Soit une participation verrouillée de 59,37 %. Et comme en droit néerlandais il n'existe pas de minorité de blocage, un groupe qui agit de façon hostile devra détenir 50,01 % du capital d'EADS pour en prendre le contrôle. Il reste à l'abri d'une opération hostile, y compris après le désengagement de 7,5 % que Lagardère va opérer d'ici à juin 2009.*

**Règles de contrôle.** *En outre, dans l'hypothèse où un groupe hostile " viendrait à détenir une participation égale ou supérieure à 12,5 % " du nombre d'actions détenues par les trois partenaires (soit un seuil de 7,5 % environ du capital total), ces derniers peuvent agir de concert pour organiser la défense du groupe, selon les règles de contrôle d'EADS. Les trois groupes " feront usage de tous leurs moyens de contrôle et d'influence dans EADS afin d'éviter que le tiers hostile n'accroisse ses droits ou pouvoirs au sein d'EADS ". Certes, ces moyens apparaissent limités : ils peuvent notamment opérer des rachats d'actions - ce qui est peu probable pour Lagardère et Daimler-Chrysler qui veulent se désengager. Mais ils ne peuvent pas s'opposer au ramassage de titres sur les marchés. En revanche, les législations française et allemande sur le contrôle des entreprises sensibles permettent à EADS de s'opposer à l'entrée de tiers hostiles au-dessus de 33,3 % en France et 25 % en Allemagne.*

*Avec 5 % d'EADS, un investisseur hostile ne détient que très peu de pouvoir. À partir de 1 %, il peut demander au conseil d'administration, qui peut lui refuser, de soumettre une résolution lors d'une assemblée générale. À 10 %, il détient en revanche un pouvoir de nuisance en ayant le droit de remettre en cause la gestion de l'équipe dirigeante devant la justice néerlandaise qui peut enquêter sur d'éventuels dysfonctionnements. Il peut aussi convoquer une assemblée générale. Par ailleurs, EADS doit notifier le franchissement du seuil de 10 % à l'État français, qui peut exercer une option de rachat des activités portant sur les missiles balistiques. L'État peut également revoir sa position lors des franchissements de seuils de 20 %, 30 %... Enfin, à 33,3 %, l'investisseur tiers doit déclencher une offre publique d'achat. »*

Que remarquez-vous à chaque paragraphe ? Le pouvoir de l'Etat français y est rappelé en clair. Cela signifie qu'au-delà du pouvoir des fonds de pension ou spéculateurs qui interviennent dans EADS sous couvert de Lagardère et Daimler-Chrysler et que je ne conteste pas, Chirac et son gouvernement ont la capacité d'intervenir pour empêcher la dérive d'Airbus, ce qu'ont bien compris les Mailly et Thibault. Rien ne dit non plus à la lecture de cet article que des fonds de pension, principalement nord-américains, contrôleraient

EADS, contrairement à ce qu'affirme Gluckstein, car posséder la majorité des parts ne signifie pas forcément détenir le pouvoir, nous le verrons plus loin.

Pour des militants révolutionnaires, il n'est évidemment pas question de demander quoi que ce soit à Chirac, mais de mettre en lumière son rôle de complice et de représentant des intérêts des actionnaires d'EADS et d'engager le combat politique sur cette ligne, au lieu de cet anti-américanisme primaire aux relents nationalistes. Si Chirac passe la main aux actionnaires, cela veut bien dire que jusqu'à présent, c'était lui qui avait encore le pouvoir de décision, et que c'était donc bien contre lui qu'il fallait se battre. J'ai envie de dire à Gluckstein que lorsque l'on monte dans un avion, on n'a rien à faire de la marque de l'avion ou de savoir à qui il appartient, quelle nation le construit où je ne sais quoi encore, car il appartient forcément à la maison capitaliste, au vieux monde qu'il faut abattre.

Après avoir dit « *Et nos dirigeants ? Eux qui nous serinent à longueur de temps que l'Union européenne serait un rempart face à l'économie nord-américaine ? Que font-ils ? Ils se mettent d'accord, gouvernement français et gouvernement allemand, sur... la répartition des suppressions d'emplois.* » Au lieu d'en tirer la conclusion qu'il faudrait se mobiliser contre le gouvernement, les institutions, il se lamente « *Ainsi donc, « la bannière étoilée flotte » non seulement sur le palais Brongniart, mais aussi sur Airbus, sur l'industrie et, finalement, sur l'économie tout entière* ». Et d'ajouter dans le même registre : « *« Une bannière étoilée » qui ne signifie rien d'autre que la politique de destruction dictée par les multinationales, les grandes banques et les grands fonds spéculateurs d'Outre-Atlantique, une politique de destruction qui traduit la décomposition et la faillite du régime fondé sur la propriété privée des moyens de production.* » Cocorico !

Ouf, Chirac peut souffler, les responsables sont Outre-Atlantique, la direction d'EADS peut avancer tranquillement son plan, les salariés d'Airbus ne sont pas prêts de traverser l'Atlantique pour renverser les responsables de tous leurs déboires !

Là où je pourrais faire le même constat que Gluckstein, c'est sur le fait que Lagardère et l'État français, Daimler-Chrysler et le holding d'État espagnol Sepi, ne peuvent pas s'opposer au ramassage de titres (capital flottant) sur les marchés qui se montent à 35,48%. Si on ajoute à ce capital flottant qui doit être détenu par les fonds de pension et spéculateurs en question, le pourcentage qu'ils ont déjà dans Lagardère et Daimler-Chrysler, on doit arriver ou dépasser 50% du capital de l'entreprise ou du groupe. Voilà pourquoi ils sonnent ou cognent à la porte en demandant ou exigeant une restructuration et des licenciements, mais pour que leurs vœux soient exaucés, il faut l'accord de Chirac impérativement, et de Merkel.

Les salariés d'Airbus ont beaucoup à perdre s'ils restent passifs face à cette agression directe. S'ils ont conscience que les avantages qu'ils défendent sont légitimes et devraient être les mêmes pour tous, ils peuvent faire la liaison avec les travailleurs qui se battent déjà pour les salaires, contre des licenciements, des fermetures d'usines ou d'entreprises, l'ensemble convergeant vers la grève générale.

Une dernière info qui devrait mener Gluckstein au bord de la dépression : *La Tribune* du 27 février 2007 vient de révéler qu'un fonds Qatari pourrait profiter du désengagement partiel du groupe Lagardère qui contrôle 15% du capital d'EADS pour en prendre une participation à hauteur de 10%. C'est la ministre française déléguée au Commerce extérieur Christine Lagarde qui a révélé que le chef de la diplomatie du Qatar devait se rendre à Paris cette semaine pour examiner l'éventuelle acquisition d'une part dans le groupe aéronautique européen. A en donner des insomnies au secrétaire national du PT.

(source : *Le Monde* 05.10.06, 23 et 28.02.07 ; AFP 26.02.07 ; Reuters et AFP 02.02.07 ; *La Tribune* 26 et 27.02.07)