

# Lutte de classe

## Airbus : capital contre travail !

Airbus a subi en 2006 une perte d'exploitation de 572 millions d'euros, après un bénéfice de plus de 2,3 milliards d'euros en 2005, donc la différence fait ressortir un bénéfice de 1,728 milliards d'euros sur deux ans.

Sur le plan commercial, Airbus a enregistré une hausse de 14% de son chiffre d'affaires à 25,19 milliards d'euros, après avoir livré un record de 434 appareils commerciaux. L'avionneur prévoit "entre 440 et 450 livraisons" cette année et un chiffre d'affaires stable.

Maintenant on nous dit qu'en 2006, les comptes d'Airbus ont été plombés par 2,5 milliards de charges liées à l'A380, 500 millions d'euros de charges liées à l'A350, ainsi qu'une provision de 352 millions « au titre d'imprévus liés à l'A400M », le programme d'avion de transport militaire. Donc il ne s'agit pas de pertes, mais d'investissements réalisés pour le développement de futurs avions. Ils ont déjà prévu le même scénario comptable en ajoutant le coût des restructurations pour ne rien oublier.

C'est donc bien par le biais d'un simple jeu d'écritures comptables et le refus (chantage) des actionnaires de mettre la main à la poche en piochant dans les bénéfices qu'ils ont empochés les années passées pour soutenir le développement d'Arbus, que la direction d'EADS a présenté une chute de 86% de son bénéfice d'exploitation annuel à 399 millions d'euros, et vu son résultat net ramener à 99 millions d'euros, contre 1,68 milliard d'euros en 2005.

Donc, tout va bien pour Airbus comme dans l'ensemble du groupe EADS, puisque le secteur de la défense a généré un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros en augmentation de 30%, et Eurocopter 3,8 milliards (+18%). La direction d'EADS a précisé qu'elle prévoyait pour 2007 d'enregistrer un bénéfice d'exploitation "stable" dans ces deux secteurs.

De son côté Airbus est rentable et son carnet de commandes est plein pour les cinq ou six prochaines années. Mais pour développer son activité, l'entreprise Airbus doit avancer ou provisionner des sommes importantes. Les actionnaires ont saisi ce prétexte pour se livrer à un chantage conditionnant l'avance de ces fonds à un plan de restructuration permettant d'engranger 2 milliards d'économies annuelles à partir de 2010 ont réaffirmé dans un communiqué les co-présidents exécutifs Tom Enders et M. Gallois. Inutile de dire que la majeure partie de ces 2 milliards d' « économies » tomberont dans les poches des actionnaires.

D'ailleurs, cela tombe bien, on vient d'apprendre par la voix du conseil d'administration d'EADS qu'il proposera le versement d'un dividende aux actionnaires lors de l'assemblée générale début mai, sans en préciser le montant. Comme quoi il s'agit bien d'un coup monté contre les salariés d'Airbus et rien d'autre pour que les actionnaires s'en foutent un peu plus dans les poches les prochaines années.

Dans un entretien que Strauss-Kahn a donné au *Monde* le 9 mars, il semble avoir lâché le morceau sur l'origine de l'épreuve de force entre la direction et les salariés d'Airbus/EADS, mais pas seulement :

« (...) la recapitalisation n'est pas le problème principal d'Airbus (...) » confirmant ce qu'à dit Gallois et ce que j'ai écrit plus haut. « (...) « Il y aurait beaucoup à gagner à discuter avec les organisations syndicales, sans oublier les sous-traitants, pour remettre à plat le plan Power 8. C'est un grand gâchis d'avoir construit ce plan sans les avoir suffisamment consultés. », un peu comme lors du passage en force du CPE.

Cela m'amène à la remarque suivante qui ne correspond pas tout à fait à l'analyse que des camarades avaient faite au printemps 2006 : En réalité, nous savons que les dirigeants syndicaux d'Airbus connaissaient parfaitement le contenu de Power 8 dès le début du mois d'octobre 2006 (voir les articles précédents sur le même sujet dans la presse et dans le site *Lutte de classe*), donc la question n'est pas là. On peut dire qu'ils ont été associés à ce plan dès cette époque.

La question se résume à ceci : l'ampleur des destructions programmées par le capitalisme et nécessaires à sa survie, nécessitent que les syndicats soient intégrés dans l'appareil d'Etat, ce qui n'est pas suffisamment le cas aujourd'hui, d'un autre côté, les structures à travers lesquelles s'opère la collaboration de classes avec le patronat ne sont pas suffisamment développées pour empêcher les salariés de se saisir de leurs

organisations pour se dresser contre le patronat. Cela explique d'ailleurs très bien le projet de les associer aux conseils d'administration des entreprises, comme cela se fait déjà dans les universités, afin de porter un coup final ou fatal à l'indépendance des syndicats.

Ce n'est donc pas parce que les syndicats n'ont pas été associés au plan du gouvernement et du patronat qu'ils se sont mobilisés (avec l'hypocrisie qu'on leur connaît), ce que je soupçonnais depuis longtemps, mais tout simplement parce qu'à cette étape de la crise qui frappe le capitalisme, les organismes ou les mécanismes de collaboration de classes déjà existants ne sont pas à la hauteur de la situation à laquelle le capital est confronté, face à la résistance du prolétariat.

On en revient toujours à la même question pour les militants ouvriers : la nécessité absolue de condamner sans appel toutes formes de collaboration de classes préconisée par l'idéologie réformiste pour le compte du capitalisme.

(source : AFP 09.03.07)