



# COMBATTRE POUR LE SOCIALISME

Supplément à  
CPS n°102-103  
7 mars 2007

"On ne peut aller de l'avant si l'on craint d'aller au socialisme" (LÉNINE)

**COMITE POUR** LA CONSTRUCTION DU PARTI OUVRIER REVOLUTIONNAIRE  
LA CONSTRUCTION DE L'INTERNATIONALE OUVRIERE REVOLUTIONNAIRE

## LES TRAVAILLEURS ONT BESOIN D'UN GOUVERNEMENT QUI INTERDISE LES LICENCIEMENTS ET NATIONALISE SANS INDEMNITÉ NI RACHAT

### EADS – AIRBUS : GRÈVES SPONTANÉES DES TRAVAILLEURS CONTRE LE PLAN POWER 8.

Mardi 27 février, la direction de l'avionneur annonce un plan de « restructuration » d'une grande brutalité, le plan « Power 8 » : 10 000 suppressions d'emplois sont prévus, dont la moitié vise des travailleurs intérimaires ou d'entreprises sous traitantes travaillant dans les usines d'Airbus!

Dès qu'ils ont pris connaissance de ces mesures, les travailleurs allemands ont spontanément cessé le travail alors que les grèves « spontanées » sont interdites en Allemagne. En France, les grèves et rassemblements spontanés se sont également multipliés, en particulier à Saint-Nazaire et à Nantes. Même un responsable de FO à Airbus est contraint de reconnaître : « *La colère est très forte (...) Les salariés sont surexcités, tout le monde est mobilisé* ». D'autres sites sont touchés comme EADS Astrium aux Mureaux (245 suppressions d'emplois). Les dirigeants syndicaux ont alors appelé à une journée de grève et manifestation : le mardi 6 mars 2007, entre 12000 et 15000 manifestants ont défilé à Toulouse. La grève a été massive : 85 % de grévistes à Toulouse et 90 % à Saint-Nazaire. Ceci exprime la volonté de combattre des travailleurs.

### UN PLAN NÉCESSAIRE AUX CAPITALISTES POUR PRÉSERVER LEURS PROFITS.

Des profits fabuleux sont réalisés par la plupart des grandes entreprises mais les capitalistes sont inquiets pour leur avenir : « coup de torchon » sur les places boursières, craquements sur le marché de l'immobilier américain, dettes vertigineuses des États-Unis. Dans le transport aérien, la concurrence internationale et la guerre des prix font rage, poussant Airbus à réduire ses prix tout en multipliant de nouveaux modèles fort coûteux en investissements.

Airbus, créée avec des capitaux d'État, avait été ensuite privatisée, pour l'essentiel au profit du groupe Lagardère (France) et de Daimler Chrysler (Allemagne). Cette privatisation a été conduite par le gouvernement de Jospin (gouvernement auquel participaient notamment le PCF et le Parti Radical). Les groupes privés obtenaient non seulement l'essentiel des actions, mais le monopole de la direction du groupe, le pacte prévoyant que l'État conservait une partie des actions mais sans aucun droit sur la gestion !

Ces actionnaires privés ont pu empêcher d'immenses bénéfices mais veulent maintenant se retirer car les profits ont chuté. Mieux : ils refusent de contribuer aux milliards d'investissements nécessaires, mais ils refusent aussi un financement par l'émission de nouvelles actions car ceci ferait baisser la valeur de leurs propres actions... D'ailleurs, Lagardère a déjà vendu, à bon prix, une grande partie de ses actions. L'objectif du plan « Power 8 » est donc simple : trouver 5 milliards d'euros en deux ans en diminuant le nombre de salariés et en aggravant les conditions de travail : ainsi, 5 milliards supplémentaires seront investis sur le dos des salariés et Lagardère (un ami de Sarkozy) et Daimler pourront vendre leurs actions à bon prix.

### RIVALITÉS INTER-IMPÉRIALISTES.

Dès octobre 2006, Louis Gallois annonçait un plan de restructuration d'Airbus « *inévitablement rigoureux* ». En janvier il précisait : le plan Power 8 devra « *faire le ménage* ». Si le contenu n'a été dévoilé que fin février, c'est pour trouver un « accord » entre les « intérêts » « allemands » et « français » : à la veille de la rencontre Chirac-Merkel à Berlin, Lagardère déclarait que l'État français serait « *intraitables sur les intérêts français* ». Finalement, trois sites de production (Laupheim et Varel en Allemagne, Saint-Nazaire-Ville en France) seraient cédés et « *des partenariats industriels* » seraient noués pour trois autres (Filton en Grande-Bretagne, Méaulte en France et Nordenham en Allemagne). Villepin comme Merkel se sont alors félicités de ce plan jugé « nécessaire ».

L'annonce du plan a immédiatement suscité, en France, des critiques, au nom des « concessions » que le gouvernement français aurait fait à l'Allemagne. Venant de représentants de la bourgeoisie française, ces accents « nationalistes » visent à camoufler que ce plan est fait pour les profits de Lagardère (grand bénéficiaire de la privatisation d'Aérospatiale en 1998-99). Venant de représentants du mouvement ouvrier français, de syndicats en particulier, de telles déclarations sont totalement inacceptables (ainsi la direction de FO considère que le plan en France est « *injuste* » et demande à Chirac de défendre les sites français contre ceux des autres pays) : ces déclarations doivent être dénoncées comme une tentative de soumettre les travailleurs français aux capitalistes français et au gouvernement. À l'inverse, seule l'alliance des travailleurs français, allemands, espagnols,

britanniques peut briser l'offensive des capitalistes.

### DE PSEUDO SOLUTIONS.

Dans le cadre de la campagne électorale en France, tous les candidats « montent au créneau » pour défendre les intérêts de l'impérialisme français. Après quelques hésitations, ces candidats avancent peu ou prou la même solution avec le même objectif : exiger que l'État remette de l'argent dans Airbus, pour suppléer aux défaillances des actionnaires privés et au seul bénéfice de ces actionnaires. Ainsi, pour le candidat bourgeois Bayrou, « *il faut que l'État prenne [étudie] un plan de refinancement* », afin de « *refaire d'Airbus une entreprise performante* ».

Et Royal a proposé aux représentants syndicaux, le 2 mars, de créer « *un groupe stratégique avec les huit régions* » qui se sont déclarées prêtes à renflouer les caisses d'EADS. La fonction de ce groupe serait « *d'étudier toutes les pistes pour organiser le travail, augmenter la productivité et renforcer la formation du personnel.* » Outre le côté ridicule de l'intervention financière des régions (0,6%), c'est un pur exemple de cogestion, c'est-à-dire de soumission des représentants ouvriers aux intérêts du capital. Mais il n'est pas question pour Royal que l'État récupère, sans indemnité ni rachat, les actions concédées aux capitalistes avec le contrôle de l'entreprise.

De même pour Buffet (PCF), qui prône la création d'un groupe européen 100 % public, mais en demandant que « *les États rachètent (sic) à Lagardère et Daimler les actions hors prix du marché* » ! Même ambiguïté voulue de Besancenot (LCR) : il préconise une « *renationalisation* » et non l'expropriation « *d'Airbus sous le contrôle des salariés, pour un véritable pôle public européen de la construction aéronautique* ».

Les représentants syndicaux d'EADS réunis à Bruxelles ont demandé l'ouverture d'un dialogue avec les députés européen pour la « *modernisation des structures de gestion de l'entreprise* ». Mais le rôle des syndicats n'est pas de « *co-gérer* » l'entreprise : **aucune négociation sur les plans de la bourgeoisie !**

### DÉFINIR ET DÉFENDRE LES REVENDICATIONS OUVRIÈRES

Défendre les intérêts des travailleurs d'Airbus, en France comme en Allemagne, Espagne et Grande-Bretagne, implique que l'unité des organisations ouvrières se réalise immédiatement sur les mots d'ordre suivants :

- **Retrait du plan « Power 8 » de restructuration d'Airbus !**
- **Aucun licenciement, aucune suppression d'emplois ni à Airbus, ni chez les sous-traitants, ni en France, ni en Allemagne, Espagne et Grande Bretagne !**
- **Aucune fermeture ni vente d'aucun site, ni allemand ni français !**
- **Maintien de tous les acquis des salariés, aucune augmentation de la productivité !**

En France, il faut exiger de tous les syndicats ouvriers (FO et CGT), comme du PS et du PCF, qu'ils défendent ces revendications.

Préserver les intérêts des travailleurs, implique de retirer aux actionnaires privés le contrôle de l'entreprise, de récupérer leurs actions sans indemnité ni rachat. Ceci, de même que la relance de l'investissement, impliquera nécessairement que Lagardère et Daimler Chrysler, principaux actionnaires d'EADS restituent les profits qu'ils ont engrangés sur le dos des travailleurs d'Airbus. En clair : l'expropriation de ces groupes capitalistes qui ont transférés leurs profits dans d'autres activités.

### COMBATTRE CLASSE CONTRE CLASSE.

Combattre sur cette orientation, c'est militer pour le Front unique (partis et syndicats) sur ces revendications: grève et manifestation nationale contre Chirac et son gouvernement de défense du « capital » ; c'est préparer ainsi les conditions de la grève générale des travailleurs d'Airbus si le plan Power 8 n'était pas retiré.

Une telle mobilisation sur cette orientation, dans l'unité des organisations ouvrières, serait un point d'appui dans le combat pour infliger une défaite électorale aux candidats de la bourgeoisie (Sarkozy, Le Pen, Bayrou). Ceci ne serait que le début d'un véritable règlement du problème, car chacun sait que ni le PS, ni le PCF ne veulent s'engager dans la voie de l'expropriation du capitalisme, et se refusent donc à constituer un gouvernement des seuls partis ouvriers, sans représentants de partis bourgeois.

Mais dans la situation actuelle, toute défaite infligée à la bourgeoisie, à ses partis et ses candidats, serait un point d'appui considérable pour poursuivre le combat sur cette voie. Aussi, un vote de principe en faveur des seuls candidats des partis du mouvement ouvrier du PS et du PCF (LO et LCR) – indépendamment de critiques que l'on doit faire à leurs programmes respectifs – sera, sur le plan électoral, une nécessité pour défaire Le Pen, Sarkozy, et Bayrou. La voie sera alors ouverte au combat pour un gouvernement des seuls partis ouvriers, et au combat pour imposer à un tel gouvernement qu'il satisfasse les revendications.

Mais aujourd'hui, il faut commencer par formuler correctement les revendications et combattre pour que l'unité se réalise immédiatement sur ces revendications.