

débatmilitant

Lettre électronique animée par des militants du courant Démocratie révolutionnaire de la LCR

N° 146 29 mars 2007

Contact-abonnement-désabonnement : debatmilitant@lcr-debatmilitant.org | Site : www.lcr-debatmilitant.org

Comité de coordination : Fabienne Autan, Charles Boulay, Serge Godard, Valérie Héas, Yvan Lemaitre, Galia Trépère, Gérard Villa

[Accès au site Débat militant](#)

Sommaire :

- **Continuité de la démagogie et montée des populismes**
- **Airbus ou le parasitisme des gros actionnaires**

Continuité de la démagogie et montée des populismes

Mardi 20 mars, devant l'école maternelle rue Rampal dans un quartier populaire de Paris, des parents d'élèves et des enseignants se sont opposés physiquement à l'arrestation d'un sans-papier venu chercher son petit-fils, révoltés par les « *rafles quotidiennes* ». Suite aux violences policières, le mouvement s'est renforcé par des manifestations et des appels à la grève pour protester contre la mise en garde à vue de la directrice de l'école. Le 27 mars à la Gare du Nord, des voyageurs interviennent face à la brutalité de l'interpellation d'un jeune dépourvu de billet. Là aussi, face à la colère suscitée par leurs méthodes, les policiers n'ont pas hésité à utiliser les gaz lacrymogènes au milieu de la foule des voyageurs en heure de pointe.

« *Ça devient invivable* », déclarait une parente d'élève exprimant toute l'inquiétude devant ce climat de dérives sécuritaires créé par Sarkozy. L'on comprend et partage cette inquiétude que suscite plus généralement le fait que Sarkozy puisse être élu président de la République. Oui, il faut battre Sarkozy et sa politique mais l'évolution de la situation politique depuis 2002 indique bien à quel point les travailleurs, les jeunes, les femmes, les immigrés et les sans-papiers ne peuvent compter sur aucun des partis institutionnels pour s'opposer à cette montée réactionnaire mais que sur eux-mêmes, leurs mobilisations, leur organisation, leurs luttes sur le terrain politique lui-même.

De l'imposture de Chirac au populisme de la droite

En 2002, c'est justement sur ce terrain institutionnel de la « *défense de la République* » que Chirac a pu se présenter comme un « *rempart face à Le Pen* », grâce à la complicité de la gauche cherchant à échapper à son discrédit dans les milieux populaires.

En appelant à voter pour lui, les partis de gauche ont donné une légitimité inespérée à Chirac, ce politicien réactionnaire prêt à toutes les démagogies pour satisfaire ses ambitions de pouvoir. Comme en 1986, quand il tenta de supprimer l'automaticité du droit du sol pour les enfants d'immigrés et dut reculer face aux manifestations étudiantes. Comme en 1991, quand il déclarait : « *Il est certain que d'avoir des Espagnols, des Polonais et des Portugais travaillant chez nous, ça pose moins de problèmes que d'avoir des musulmans et des Noirs [...] Si vous ajoutez le bruit et l'odeur, hé bien le travailleur français sur le palier* »

devient fou. Et ce n'est pas être raciste que de dire cela... ». Comme en 2002 où il mena sa campagne sur « l'insécurité », faisant du même coup le lit de l'extrême droite.

Cette imposture a conduit au renforcement de cette droite populiste prétendant, au nom de la nation, s'élever au dessus des clivages politiques et sociaux, qui aujourd'hui mène son offensive tout azimut au service des privilégiés, tout en flattant les préjugés nationalistes et xénophobes pour arriver à ses fins. C'est ainsi que, sans surprise, Chirac vient d'apporter son soutien à Sarkozy au moment même où ce dernier lorgne vers l'électorat de Le Pen.

Quand les partis institutionnels font de la surenchère nationaliste

Déstabilisé par Bayrou, Sarkozy s'est tourné vers l'électorat d'extrême droite avec ses déclarations sur le « ministère de l'immigration et de l'identité nationale ». Cynique et fier de son coup, il aurait même expliqué en privé : « j'ai pris six points dans les sondages, et j'ai cassé Bayrou » ! Pour souligner le trait, il déclare même respecter « tous les candidats » en incluant le Front National et en ajoutant « Je respecte tous ceux qui se lancent dans une compétition dont je suis bien placé pour dire qu'elle est bien difficile »...

Profitant de cette situation, Le Pen pavoise : « Les billes que mes principaux concurrents ont pris dans mon sac, je vais les récupérer, je le sais. (...) En volant mes idées, en fait, mes concurrents les valident ». Il ménage Sarkozy en s'attaquant à... Chirac : « Ce n'est pas un soutien très chaleureux. Je ne suis pas sûr qu'un soutien chaleureux de Jacques Chirac aurait apporté quelque chose de plus à M. Sarkozy ». Et lors de son dernier meeting à Toulouse, s'il s'en prend à Royal et Bayrou, il ne cite pas une fois le nom de Sarkozy.

La gauche est impuissante à sortir du cadre imposé et sa candidate vient elle aussi sur ce terrain des idées populistes, prisonnière de sa propre politique libérale cause de la défaite de Jospin en 2002.

Ces derniers jours, elle a repris « l'identité nationale » à son compte en déclarant que celle-ci « n'est pas le monopole de je ne sais quel courant de l'extrême droite », tout en rappelant au passage que cette fameuse « identité » signifie pour elle « lutter contre l'immigration clandestine ». Lancée elle aussi sur le terrain du populisme, elle fait chanter la Marseillaise dans ses meetings, appelle à sortir les drapeaux tricolores le jour du 14 juillet, elle s'est même trouvé un « modèle »... Jeanne d'Arc !

Dans ce concert de « ceux qui tricolorent » comme le disait Prévert, le président du groupe socialiste à l'Assemblée, Ayrault, parle de « réhabiliter le patriotisme du cœur »... Le même Ayrault qui soutenait l'Etat d'urgence décrété par Villepin lors des émeutes des banlieues !

Quant à Bayrou, devant la surenchère de Sarkozy et de Royal, il s'est même payé le luxe d'expliquer : « C'est comme si les thèmes de Jean-Marie Le Pen étaient en train d'envahir l'esprit de ces deux candidats-là »... Pour y aller lui aussi de son couplet en se déclarant contre l'obtention de la nationalité française par le droit du sol à Mayotte et en Guyanne. « Je suis un antiraciste viscéral, mais je suis aussi en charge d'avoir un équilibre dans la population. Quand on est un humaniste, on doit être, dans ces affaires, ferme » !

Chacun à leur manière, de droite, du centre ou de gauche, tous s'engagent sur ce terrain du populisme et du nationalisme. Les mêmes qui dénonçaient les partisans du non au référendum en les accusant de faire le jeu de l'extrême droite et du chauvinisme, se retrouvent aujourd'hui entièrement sur ce terrain.

Flattant les préjugés nationalistes, Sarkozy parle au nom de « la France du non », tout comme Royal qui réduit le vote lors du TCE à « une question existentielle sur le point de savoir si la France allait se diluer dans l'Europe »... Et Le Pen l'a bien compris, en tentant de récupérer le non au référendum à son profit, sur le terrain xénophobe et par la dénonciation de « l'hydre bruxelloise ».

Face à la montée du populisme et du nationalisme, porter le « non » internationaliste

Pour tenter d'obtenir les suffrages populaires, les trois prétendus « grands candidats » se croient obligés de flatter les préjugés réactionnaires. Incapables de répondre aux besoins des classes populaires tant sociaux que démocratiques, la démagogie les dirige et les enferme dans le même cadre d'idées réactionnaires auxquelles chacun essaye de donner les couleurs de son propre camp politique. Mais ils sont dans le même camp social, celui des classes possédantes, des privilégiés.

Face à eux, il nous faut affirmer dans cette campagne comme lors du référendum, les idées du camp des travailleurs, internationalistes, la solidarité entre travailleurs par-delà les frontières, contre les actionnaires et la politique menée par les différents Etats à leur service.

Le nationalisme est un piège destiné à lier le monde du travail à sa propre bourgeoisie nationale. Pour dévoyer la colère face aux licenciements et à la mondialisation, des politiciens de droite mais aussi de gauche en ont déjà appelé au « *patriotisme économique* ». Aujourd’hui, soucieux de l’ordre établi et respectant le pouvoir des actionnaires, des syndicats flattent également ce terrain dangereux de la défense de « *l’industrie nationale* », comme dans le scandale Airbus.

Mais dans les manifestations, dans les réactions de révolte des salariés d’Airbus ou d’Alcatel-Lucent, la nécessité de se battre tous ensemble contre les actionnaires fait son chemin. Face à cette Europe de la « *concurrence libre et non faussée* », il nous faut affirmer la solidarité internationale des travailleurs et de leurs luttes.

Pour reprendre confiance en lui-même et en ses luttes, le monde du travail a besoin d’affirmer sur le terrain politique son indépendance de classe et la solidarité de son propre camp.

Denis Seillat



Airbus ou le parasitisme des gros actionnaires

Il y a moins d’un an, Airbus était présenté comme une entreprise leader mondiale du marché, volant de succès en succès, montrée comme exemple de la réussite de l’intégration européenne. L’argent rentrait à flots, les commandes pleuvaient. Pour Chirac, venu deux fois à Toulouse dans les locaux de l’entreprise, comme pour tous les tenants du OUI au référendum sur la constitution européenne, Airbus était l’exemple à suivre.

Un an plus tard, les mêmes nous annoncent une catastrophe sans précédent, des milliers d’emplois supprimés, des usines vendues ou fermées, des délocalisations massives. Une catastrophe pour toute la région Midi-Pyrénées et pour d’autres.

Pour comprendre ce qui s’est passé, il est nécessaire de revenir sur le passé pour comprendre l’évolution de l’entreprise.

Histoire d’une privatisation...

Airbus est l’héritière d’une très ancienne industrie qui a été pendant de très nombreuses années une entreprise d’Etat. C’est ce même Etat qui, pendant 30 années de subventions publiques, a permis à cette entreprise de se développer, avec de très nombreuses retombées régionales à Toulouse : centres de recherche, labos, tissus industriel des sous-traitants. A l’origine d’Airbus, il y a la volonté de trouver des débouchés pour des industries aéronautiques nationales moribondes : c’est l’époque de l’échec commercial de Concorde et de la Caravelle qui... bat de l’aile. Le consortium de constructeurs aéronautiques européens comprenait à sa création le 18 décembre 1970, sous forme d’un GIE (Groupement d’Intérêt Economique), l’Aérospatiale (France) et la Deutsche Airbus (Allemagne). L’Aérospatiale résultait de la fusion récente de Sud-Aviation et de Nord-Aviation, tandis que Deutsche Airbus regroupait Messerschmitt-Bölkow-Blohm et VFW-Fokker. Malgré le retrait du Royaume-Uni, Hawker-Siddeley conserve la sous-traitance des ailes. CASA (Espagne) a rejoint le G.I.E en 1971 pour développer l’Airbus A300, qui vola pour la première fois le 28 octobre 1972. C’est le premier avion Airbus, A300 parce qu’il avait une capacité de 300 places.

Aujourd’hui Airbus est présentée comme marquée, dès sa naissance, par la volonté de construire l’Europe, ses fondateurs auraient été des visionnaires. La réalité est bien plus simple : concevoir, développer et lancer l’industrialisation d’un avion capable de faire face à la gamme des avions Boeing demande des moyens qu’aucun des Etats fondateurs, qu’aucun capitaliste n’avait à lui seul. Et puis cette collaboration entre Etats n’a jamais empêché les coups bas, les tractations, bref, une concurrence acharnée. Les avatars de

l'A380 en sont un exemple : les retards de fabrication sont dus pour l'essentiel à des problèmes de conception du harnais électrique (le cheminement des câbles). Sur les tronçons fabriqués en France, les concepteurs français ont travaillé avec un logiciel en 3D appelé Catia (développé par Dassault Système) et les concepteurs allemands sur les tronçons fabriqués en Allemagne ont travaillé sur un logiciel en 2D. Résultat, les électriciens sur la chaîne d'assemblage final à Toulouse se sont retrouvés avec des surlongeurs de câbles, et rien qui correspond à rien. On le voit, Airbus est bien à l'image des contradictions de la construction européenne ; ils veulent un marché commun, des fabrications communes mais chaque Etat a ses prérogatives, ses petits protégés à faire passer avant ceux des Etats « partenaires ».

Bien que nationalisée, Airbus était évidemment une bonne affaire pour tous les équipementiers qui, eux, sont bien privés. Et puis cela ne veut pas dire que c'était le paradis, loin de là : la discrimination syndicale a été particulièrement féroce (notamment envers la CGT), les sous-traitants ont toujours été... sous-traités, et ont servi de « variable d'ajustement » en cas de problèmes d'emploi. Il y a même eu comme PDG Maurice Papon du temps où ça s'appelait Sud Aviation, c'est lui qui a lancé la chasse aux sorcières dans l'entreprise, c'est dire le côté social de cette boîte.

Arrive la gauche plurielle. Début 2001, ce sont donc Jospin pour le PS et Gayssot pour le PCF qui bradent littéralement cette entreprise au groupe Lagardère, patron de presse et de Matra et, en tant que tel, déjà gros bénéficiaire des marchés étatiques. Avec, à l'époque, des arrières pensées électorales : dans la perspective des présidentielles de 2002, il leur fallait un groupe de presse dans leur manche, pour contrecarrer le tandem Chirac/TF1.

La privatisation intervient quand les investissements sont enfin rentables, mais aussi en pleine mondialisation de l'économie. Des masses énormes de capitaux sont à la recherche de placements rentables et de ce point de vue là, Airbus ne manque pas d'arguments : entre l'explosion du trafic aérien mondial (+ 5 % par an) et le renouvellement de la flotte des compagnies, le marché de l'aviation civile est estimé à 25 000 avions dans les 20 ans qui viennent. Inutile de dire que ça aiguise les appétits. Airbus serait en crise, mais des fonds d'investissement du Qatar et de Russie ont demandé à rentrer dans son capital ! On peut leur faire confiance, l'affaire est juteuse.

Airbus passe donc du statut de G.I.E. composé d'entreprises nationales distinctes (Aérospatiale, Deutsche Airbus, Casa, Bae) à celui d'une société anonyme ayant des filiales en Allemagne, en Angleterre, en Espagne et en France.

La privatisation d'Airbus est menée quelques temps après la création du groupe EADS (European Aéronautique Défense and Space compagnie) en juillet 2000 par la fusion de l'allemand Daimler Chrysler, du français Aérospatiale Matra et de l'espagnol CASA. Les activités de EADS, c'est donc Airbus mais aussi les satellites avec Astrium, les hélicoptères avec Eurocopter et les missiles avec MBDA. EADS devient le premier groupe de défense en Europe et le deuxième dans le monde après Boeing. 110 000 salariés travaillent dans le groupe.

De l'autre côté de l'Atlantique, depuis 10 ans déjà se produit le même vaste mouvement de concentration et de regroupement des industries de l'aéronautique. Entre 1991 et 1998 on a assisté à pas moins de 56 fusions aux USA et à l'émergence du mastodonte Boeing/Mac Donnell Douglas qui contrôle 80 % du marché mondial à ce moment là. Boeing, c'est les avions civils mais aussi, bien évidemment, les avions et les hélicoptères de combat.

Voilà, le décor est planté : deux groupes géants se livrent une guerre économique sans merci où les soldats sont les salariés.

Désormais donc, chez Airbus il faut à tout prix assurer la rentabilité financière à des actionnaires toujours plus gourmands. Les bénéfices tombent par milliards d'euros, la sous-traitance explose, il faut produire plus, et surtout beaucoup plus vite. Chez Airbus, on passe de 305 avions produits en 2003 à 320 en 2004, à 378 en 2005, à 434 en 2006.

La direction, dans son obsession de la concurrence avec Boeing et pour satisfaire les actionnaires, annonce qu'elle veut développer l'A380 en cinq ans ce qui, s'il n'y avait pas 10 000 suppressions d'emplois aujourd'hui, pourrait passer pour une blague.

Il y a un an est arrivé ce qui devait se produire : les « retards » s'accumulent sur les plannings de l'A380. Toutes les directions d'Airbus, et de sa maison mère EADS, sont parfaitement au courant de cette situation.

Tous les gros actionnaires vendent alors leurs actions, quand elles sont au plus haut. Lagardère empoche 2 milliards d'euros en vendant la moitié de ses actions, multipliant ainsi sa mise de fond par plus de 10 en moins de 7 ans ! Toutes les directions des usines d'Airbus font de même ; une procédure d'enquête pour délit d'initié sera diligentée contre 800 hauts responsables d'Airbus. La presse parle de la plus grosse enquête financière de tous les temps. Là dessus et en même temps, la direction est mouillée jusqu'au cou et au plus haut niveau dans l'affaire Clearstream, affaire mêlant paradis fiscaux, services secrets et autres barbouzes. Sans parler de la valse des dirigeants, pressés de s'enfuir avec leur butin, leur « golden parachute ».

Où en sommes nous actuellement ?

Airbus, et plus largement la maison mère EADS, est une entreprise qui fait des bénéfices conséquents (au minimum 1 milliard d'euros tous les ans) et licencie. En 2006, l'entreprise s'est débarrassée de la SOGERMA à Bordeaux, mettant des milliers de salariés, en comptant les sous-traitants, sur le carreau.

La productivité explose, elle a été en gros multipliée par 3 en 15 ans. Le carnet de commande est plein comme un œuf, avec au moins 6 années de travail. 2006 aura été la 2ème meilleure année pour les prises de commande, la meilleure de toute l'histoire du constructeur pour ce qui est des livraisons. Les aides de l'état, de la région, des départements, de la ville de Toulouse, de l'agglomération, se comptent en centaines de millions d'euros, peut-être en milliards (formation professionnelle, site Aéroconstellation, route de l'A380, Taxiway, infrastructures,...). Les retards de l'A380 entraînent non pas une perte d'argent (Il y a eu + 17 commandes de cet avion en 2006) mais des rentrées d'argent différées dans le temps, et donc une moins bonne rentabilité. L'entreprise est rentable, mais pas assez aux yeux des actionnaires.

Alors il faut faire des économies. Le plan de restructuration, appelé POWER 8, est radical : il faut faire 2 milliards d'euros d'économies par an, soit l'équivalent des 2/3 de la masse salariale de tous les salariés d'Airbus en Europe, soit une économie correspondant à... 40 000 emplois. Les recettes sont les suivantes :

Il faut délocaliser au maximum, dans la zone dollar (nouvelle appellation des pays à faible coût de main d'œuvre) : création d'une usine d'assemblage en Chine, d'une autre en Russie.

Il faut baisser le prix de la sous-traitance (entre 40 000 et 60 000 emplois sur Toulouse) en les forçant à se regrouper et à délocaliser. L'objectif est de passer de 3000 à 500 entreprises sous-traitantes ! Latécoère, gros sous-traitant d'Airbus, aura les 2/3 de sa production délocalisée en 2009. Les pays destinataires sont essentiellement la Corée, le Mexique, la Roumanie, le Maroc, la Tunisie, la Tchéquie, la Russie, la Chine. Il faut savoir que les salaires chinois sont 20 fois moins « élevés » qu'ici.

Enfin, il faut vendre des usines (3), ou les fermer (3 autres). Pour finir, il est demandé aux salariés des usines Airbus qui sont payés au forfait de travailler plus (3 jours l'année dernière, 4 cette année).

Les conséquences de ce plan, appelé POWER 8, vont provoquer un vrai séisme social : 10 000 emplois sont touchés, et au moins autant dans la sous-traitance régionale. Il faut bien voir que le travail part définitivement, et qu'en dehors du visible (les usines, les gros sous-traitants), la multitude de PME de moins de 150 salariés va être frappée de plein fouet ; c'est la partie immergée de l'iceberg. C'est le plus difficile à évaluer et c'est bien sûr minimisé par la direction.

Airbus force encore plus le trait en dramatisant à outrance sa situation : il faut pourtant savoir que le groupe met de l'argent à gauche (provisions pour pertes futures de l'A380, provisions pour le plan POWER 8) pour rafler encore plus d'argent public. Ça marche : tout le monde, Région, Etat, Europe met la main au portefeuille. L'autre avantage est d'économiser sur la masse salariale : intérressement et participation à zéro, politique salariale probablement identique. Bref, les gros actionnaires qui se sont gavés gagnent sur les 2 terrains : économies sur la masse salariale et aides publiques multipliées.

Voilà les causes de ce qu'ils appellent la crise à Airbus : des actionnaires qui en veulent toujours plus. L'exemple fréquemment cité est celui de Boeing, qui, en 15 ans, s'est débarrassé de 80 % de ses salariés, et a quasiment tout délocalisé. L'avenir qu'ils nous préparent, c'est celui-là. Et toutes les explications officielles, qui changent fréquemment (au début c'est le retard de l'A380, puis ensuite le dollar qui est trop faible, enfin maintenant ce sont les fonds pour lancer l'A350) sont des fables : au cours de ses 40 années d'histoire, Airbus a traversé des situations autrement plus graves (pas de commandes ni de vente par exemple) sans jamais vendre ou fermer des usines ! A l'époque les travailleurs ont fabriqué des caravanes (Caravellair), des réfrigérateurs (Frigéavia) et des téléviseurs (Téléavia).

Alors aujourd’hui, même si au début la direction a réussi à faire rentrer dans les têtes que l’entreprise est en proie à de graves difficultés, le sentiment qui domine dans les ateliers c’est que la direction nous ment et qu’on ne peut lui faire aucune confiance.

Les gros actionnaires mènent l’entreprise, les villes et les régions concernées à la ruine économique, sociale et industrielle. Il est impératif de remettre l’entreprise sous le contrôle public, de la re-nationaliser, bien évidemment sans indemniser les gros actionnaires qui ont déjà pompé plusieurs milliards d’euros dans les caisses,

Il est grand temps d’organiser le contrôle des salariés sur la marche de l’entreprise (politique d’investissement, de recherche et de développement, politique salariale, de sous-traitance) et sur les livres des comptes. Les aides publiques doivent être remboursées. La politique de privatisation des bénéfices, de nationalisation des pertes, doit cesser.

Nous ne faisons pas les frais de la parité euro/dollar dont on nous rebat les oreilles à longueur de journée, mais bien du parasitisme du capital financier.

Patrick Pantchi



**N'hésitez pas à diffuser
et faire circuler *débatmilitant*. Merci.**