

SUR UN CONFLIT...

Les travailleurs d'AIR FRANCE, à une très large majorité, ont accepté les mesures proposées par la direction de l'entreprise. Seuls quelques théoriciens en chambre qui ignorent tout des réalités de la lutte des classes pourront s'en offusquer.

Rappelons que les premières mesures prévoyaient des licenciements secs et une diminution de salaire de l'ordre de 30%. C'est contre ces mesures qu'il y a eu la grève exemplaire des travailleurs d'Air France.

Direction et Gouvernement ont reculé. Sous le gouvernement de feu Bérégovoy, on aurait fait preuve de *«plus de fermeté»*. Autrement dit, comme pour le conflit des routiers, on aurait envoyé l'armée et les chars pour dégager les pistes et les C.R.S. revolver au poing pour déloger les grévistes.

On ne peut nier que l'action des grévistes ait été payante même si, finalement la facture demeure élevée. Mais on ne redressera pas en huit jours une situation née de dix années de compromission avec un *«pouvoir socialiste»*.

Bornons-nous à constater que la lutte des classes reprend ses droits, que seul le rapport des forces est déterminant. Il n'en demeure pas moins que les syndicats majoritaires et les travailleurs d'Air France ont été obligés d'accepter la suppression d'un nombre considérable d'emplois, même s'il ne s'agit pas de licenciements secs et un gel des salaires pour trois ans. Encore que sur ce dernier point la situation soit susceptible d'évoluer en fonction du développement de la lutte des classes en France et dans le Monde.

Cela étant, la pratique du référendum mise en œuvre par le très rocardien directeur d'Air France est loin d'être innocente. Rappelons que les syndicats majoritaires avaient, conformément au mandat reçu de leurs adhérents, accepté le plan proposé par la direction et l'accord intervenu était juridiquement inattaquable. Dans ces conditions, le référendum obéissait à une toute autre logique: essayer de faire la preuve que les syndicats étaient inutiles et, à plus long terme, justifier une remise en cause fondamentale de la loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives.

C'est ce que les journalistes aux ordres n'ont d'ailleurs pas manqué de faire en prétendant, contre toute évidence, que les *«syndicats avaient été désavoués»*. Quand les grandes organisations syndicales auront-elles le courage de caractériser comme il convient, le rôle de la presse aux ordres au lieu de courir après les médias qui neuf fois sur dix s'empressent de déformer vos propos.

Mais nos camarades d'Air France, auraient tort de considérer qu'ils ont échappé aux menaces qui pesaient sur eux avant le conflit qui obligea Balladur et la Direction d'Air France à renoncer à la politique du sieur Attali.

En effet, une question se pose: le compromis intervenu engage certes les syndicats qui l'ont accepté mais engage-t-il vraiment la Direction d'Air France et le gouvernement? En d'autres termes, Balladur et Blanc dans le cadre des institutions de *«l'Union Européenne»* avaient-ils le pouvoir de conclure? La réponse appartient à Jacques Delors dont chacun sait, qu'en politique, il est un compère du Directeur d'Air France, nommé par Balladur lui-même nommé par François Mitterrand en raison de ses convictions européennes et de son attachement au principe de subsidiarité.

Qui vivra verra!

Alexandre HÉBERT.