

La marche vers la privatisation totale d'Aéroports de Paris est, jusqu'en mars prochain, bloquée par le processus du RIP (« référendum d'initiative partagée »). Le fait même qu'il y ait eu un blocage parlementaire sur la question est révélateur du climat politique actuel. Même si cela ne débouche pas pour l'instant sur un changement positif des rapports de forces, il y a parmi les classes populaires un rejet profond des injustices sociales et une exigence de droits démocratiques réels sur toutes les questions qui concernent la société toute entière, dont une préoccupation de contrôle sur les biens communs et les services publics.

Une exigence démocratique fondamentale

Cette préoccupation a été, dès le début, au cœur du mouvement des gilets jaunes que le gouvernement n'arrive toujours pas à étouffer. Aussi, la mise en branle du processus de RIP, y compris par des élus PS et LR, ne peut se comprendre que comme un effet de ces exigences, un ricochet de la revendication du référendum d'initiative citoyenne (RIC) portée par les gilets jaunes. Le RIP n'en est pourtant qu'un pâle reflet, un minuscule grain de sable dans les institutions de la Vème République qui sont faites pour donner les pleins pouvoirs au parti présidentiel majoritaire. Il est à la fois comique et révélateur que Bruno Le Maire se soit écrié en avril dernier que le blocage parlementaire du RIP remettait en cause la démocratie représentative.

C'est pourtant une exigence démocratique élémentaire qui s'exprime là et, indépendamment du nombre de signatures recueillies jusqu'à maintenant, cette possibilité de référendum a reçu un très large écho de sympathie et de nombreux groupes de gilets jaunes l'ont reprise parmi leurs exigences. Car justement, pour une fois, pourrait apparaître la possibilité d'exercer un contrôle démocratique sur des décisions qui ont des conséquences importantes pour la population dans divers domaines, décisions qui d'habitude se prennent tout simplement par des accords entre le gouvernement et les grands groupes industriels et financiers.

Que l'on puisse se prononcer par référendum sur le choix de privatiser totalement ADP est d'abord une exigence démocratique qui devrait aussi pouvoir se réaliser sur toutes les questions identiques, concernant des privatisations comme d'importantes mesures sociales, par exemple le choix de privatiser les activités rentables d'EDF, de maintenir les autoroutes sous la coupe de Vinci et Eiffage. Cela peut paraître évidemment en totale contradiction avec le fonctionnement politique d'une société entièrement commandée par les intérêts des grands groupes capitalistes, industriels et financiers, sans tenir compte d'aucune manière des besoins populaires, mais ce sont bien des questions de cet ordre-là qui sont soulevées à travers celle d'ADP.

Il est cocasse que le lancement de cette démarche de référendum a été réalisé par l'accord avec des parlementaires du PS et LR, partis qui, aujourd'hui en perdition, se saisissent de la question d'ADP tout en ayant mis en œuvre toutes les privatisations lorsqu'ils dirigeaient les gouvernements précédents, et en ayant eux-mêmes spectaculairement bafoué le vote démocratique de 2005 rejetant le Traité constitutionnel européen.

Privatiser les biens publics

Car la deuxième question posée par cette privatisation (la loi Pacte contient aussi la vente de 25 à 35% des 72% des parts de l'État dans la Française des Jeux et autour de 10% des 24% de parts dans Engie -ex GDF Suez) est évidemment celle de la continuation de la politique de privatisations des entreprises publiques.

Le gouvernement met en avant des arguments de conjoncture en expliquant que ces ventes d'actifs rapporteraient 15 milliards de recettes. 5 milliards seraient ainsi versés comme une goutte d'eau pour réduire la dette publique (qui s'élève aujourd'hui à 2358,5 milliards) ; une dette sans cesse accrue par les réductions d'impôts pour les riches et les grandes entreprises. Le reste serait placé dans un « fonds pour l'innovation de rupture » qui pourrait générer chaque année 250 millions pour financer des innovations... Paradoxe non négligeable : les parts actuelles que l'État vendrait rapportent de 700 à 800 millions de dividendes par an, montant prévu à la hausse dans les années à venir.

Par ailleurs, le montage prévu pour la privatisation d'ADP (création d'une concession d'exploitation limitée à 70 ans) imposerait une indemnisation de 1 milliard des actionnaires minoritaires pour « perte de la valeur de leur investissement », puisque [ADP passerait d'une société publique de durée illimitée à une concession de 70 ans](#).

Les justifications de conjoncture de ces privatisations ne tiennent donc pas la route. Nous nous trouvons ici face à la réalité brute et brutale d'une politique néolibérale poussant à ce que l'État se désengage de toute activité économique rentable (qu'elle soit en monopole comme ADP ou dans un secteur concurrentiel) au profit d'un actionnaire privé, et par là même fournisse l'occasion d'une source de profit pour les grands groupes.

En 30 ans, depuis 1986, le nombre d'entreprises publiques a diminué de 50% par des privatisations successives, passant de 3500 à 1700, et l'emploi a été divisé par 3, passant de 2,35 millions à 790 000 salariés. La vague néolibérale, initiée dès 1979 en Europe par Margaret Thatcher, s'est rapidement imposée avec l'ouverture du marché européen selon la doctrine établissant le dogme selon lequel « un secteur industriel ou commercial ne saurait être l'objet d'un monopole, même public ».

Ont ainsi disparu des pans entiers du secteur public : banques, assurances, chimie, énergie, aéroports de régions, autoroutes, etc. De tout ce tissu public, créé après 1945 et en 1981, il ne reste aujourd'hui, pour l'essentiel, qu'EDF, la SNCF et la Poste (564 000 salariés). Le champion de la liquidation des entreprises publiques aura été le gouvernement Jospin qui, de 1997 à 2002 aura totalisé 210 milliards de francs de vente d'actifs (plus que les 154 milliards de francs des deux gouvernements précédents de Balladur et Juppé, et bien plus que les 13 milliards d'euros de Raffarin...).

Ponctionner les classes populaires

Aura ainsi été volontairement abandonnée toute velléité de s'appuyer sur un secteur public fort pour développer une politique économique et sociale au service du plus grand nombre, de services postaux ou bancaires pour les besoins populaires, de péréquation tarifaire dans la fourniture d'énergie, la Poste, les transports pour assurer un service au même coût indépendamment du lieu d'habitat ou des trajets.

Car le rapport de force social entre les classes avait permis quelques avancées dans ce sens dans les années 1950-60. Même si les réseaux d'entreprises publiques avaient été développés prioritairement pour l'intérêt de la croissance économique et industrielle des grandes entreprises, ils offraient néanmoins de réels services aux classes populaires, « aux usagers » qui n'étaient pas encore « les clients ».

Le rapport Nora, dès 1967, annonçait la volonté de l'État de faire fonctionner les entreprises publiques, qu'elles soient ou non dans un secteur concurrentiel, selon les stricts critères capitalistes, indépendamment de toute considération des besoins sociaux avec, notamment, l'abandon progressif des notions de péréquation tarifaire. Nous avons donc subi un double mouvement de privatisations et de transformation profonde des entreprises publiques.

La privatisation des autoroutes est révélatrice de cette liquidation des biens publics et de la ponction sur les classes populaires générée par la gestion privée des réseaux. Depuis la privatisation de sociétés concessionnaires d'autoroutes, réalisée essentiellement par Jospin et De Villepin pour un gain de 14,8 Mds, Vinci et Eiffage, notamment, se sont versé 26 milliards de dividendes. De plus les accords secrets passés entre Vinci et Eiffage d'un côté et Ségolène Royal et Emmanuel Macron de l'autre en 2015, ont ouvert les vannes à d'importantes augmentations des péages à partir de 2019 et augmentant la durée des concessions.

L'exemple actuel d'EDF est tout aussi révélateur. Le groupe est détenu à 83,7% par l'État. Le projet, annoncé ces derniers mois, est une nouvelle fois de nationaliser les pertes et de privatiser les profits : créer une EDF bleue, nationalisée, structurellement déficitaire, avec les centrales nucléaires, les EPR en construction, le réseau hydro-électrique et le réseau de transports. A côté, serait offert aux capitaux privés l'EDF verte avec les nouvelles unités d'énergies renouvelables et Enedis, la branche très profitable qui est en charge de la commercialisation. Ce dernier exemple renforce encore la nécessité de se mobiliser pour la défense des communs, c'est-à-dire pour une propriété et un contrôle public de tous les secteurs fondamentaux pour notre vie quotidienne.

Aujourd'hui, la nature de la propriété d'une entreprise, publique ou privée, ne traduit guère une différence dans la prise en compte des besoins des classes populaires. La bataille menée par le capitalisme néolibéral s'est même largement étendue à la Fonction publique elle-même, puisque dans le domaine de la santé, des transports, de l'éducation, notamment, la remise en cause radicale d'un fonctionnement fondé sur les besoins sociaux est, depuis longtemps, à l'œuvre. La longue lutte des services d'urgences et est le plus récent exemple.

ADP, un exemple emblématique

Le groupe ADP est d'ailleurs un bon exemple du développement d'une entreprise publique selon les critères capitalistes. Créé à l'impulsion de De Gaulle en 1945, l'entreprise publique Aéroport de Paris s'occupe initialement de la gestion des aéroports de la Région parisienne, essentiellement du Bourget, puis d'Orly, ouvert en 1946, alors que démarre réellement le trafic de passagers (Air France passera de 104 000 passagers en 1938 à 422 845 en 1947). Roissy est ouvert en 1974 et, en 1976, le trafic d'Orly et Roissy passe à 20 millions de passagers.

En 2005, ADP devient Société anonyme et est introduite en Bourse en 2006, l'État vendant 32,8% du capital. Auparavant, ADP s'était déjà lancé dans l'ingénierie de construction d'aéroports (Casablanca, Santiago, Abu Dhabi, Shanghai, Damas). En 1997, la transposition en France des directives européennes ouvre tous les services d'assistance aéroportuaire (enregistrement des passagers, services de piste, de trafic, carburant, commissariat) à la concurrence et au minimum à un « troisième intervenant ». Auparavant, sur Orly et Roissy, ADP et d'Air France avaient pratiquement le monopole de ces activités.

Dès lors, Air France commence à organiser la sous-traitance de ces services, et ADP les transfère progressivement, jusqu'en 2008, dans sa filiale Alyzia. En les sortant de sa société mère, elle permet d'en faire des activités « concurrentielles » dans lesquelles les salariés perdent le statut public d'ADP et sont payés au SMIC. En 2011, puis en 2012, le groupe 3S acquiert à 100% Alyzia, devenant, en France, avec plus de 6000 salariés et de 20 filiales, un des principaux opérateurs d'assistance des compagnies aériennes en escale, à travers des dizaines de filiales de la taille d'une PME, éclatant ainsi les moyens d'actions des salariés.

De plus, le jeu des appels d'offres, au pire tous les ans, avec les donneurs d'ordre (ADP ou compagnies aériennes) fait régner la règle du moins-disant social avec les offres au plus bas prix : baisse d'effectifs et dégradation des conditions de travail sont la règle, sur deux plates-formes rassemblant plus de 115 000 salariés et près de 1 000 entreprises.

Dans les aéroports au niveau de l'accueil des passagers, ADP a développé aussi la sous-traitance pour les compagnies aériennes assistées, et aussi transféré à des sociétés privées la sûreté aéroportuaire - le filtre des passagers et bagages (SERIS, Securitas, ICTS, etc.) et des tâches d'assistance aux passagers lors des contrôles à l'embarquement (City One, des sociétés d'hôtes événementiels comme Mahola). Paradoxalement, en Amérique du nord (Canada et USA) les activités de contrôle dans les aéroports sont essentiellement prises en charge par des fonctionnaires et non par des sociétés privées.

Est-ce utile de dire que, dans cette jungle du diktat social, des entreprises comme ADP et Air France jouent un rôle central et n'ont évidemment pas brillé ces dernières années par la place donnée au respect des conditions de travail et des salaires ? Ce respect nécessiterait non seulement le maintien d'ADP dans la sphère publique, mais aussi évidemment un contrôle populaire sur sa gestion.

Une multinationale capitaliste

En outre, ADP a pris progressivement les dimensions d'une multinationale aux sources de profit différenciées :

- le développement international, puisque le groupe ADP a 37 aéroports en concession (Chili, Turquie -par une part majoritaire dans la holding TAV-, Jordanie, Madagascar, etc.) dans 13 pays, avec 1,4 Md de CA. Le groupe ADP est le numéro un mondial de la gestion aéroportuaire. A cela s'ajoute la division Ingénierie, de maître d'œuvre dans la construction d'aéroports, mais aussi de bâtiments de prestige, comme l'Opéra de Pékin.

- le commerce dans les boutiques aéroportuaires, en partenariat avec Lagardère et Decaux, pour 1 Md de CA par an ;

= l'emprise territoriale autour des deux plates-formes. ADP est propriétaire de 6686 hectares de terrain autour d'Orly et de Roissy (une superficie équivalente aux deux-tiers de Paris). Chacun comprend l'importance maîtresse publique sur les choix de développement urbain dans cette zone qui concerne des centaines de milliers d'habitants et de salariés. L'emprise au sol d'ADP est évidemment une question cruciale pour le devenir des populations des communes limitrophes d'Orly et de Roissy.

Dans le chiffre d'affaire du Groupe, la somme des commerces et de l'international dépasse aujourd'hui largement les redevances aéroportuaires.

S'il y a donc une dimension « stratégique » dans ADP, c'est bien celle d'un groupe capitaliste international, qui s'est appuyé notamment sur le poids international de la France pour développer la maîtrise d'ouvrage dans la construction d'aéroports et dans l'investissement de la gestion de nombreux aéroports. Si la privatisation se concrétisait, il y aurait les plus grandes chances que Vinci emporte la mise, créant ainsi un quasi-monopole privé en France et un géant international. Vinci est déjà concessionnaire de 12 aéroports en France et exploite un réseau de 45 aéroports dans 12 pays.

Des enjeux écologiques

Par ailleurs, plusieurs questions environnementales de premier ordre sont à prendre en compte quand on parle d'ADP.

La première est celle des nuisances sonores générées par le trafic aérien. Un rapport de début 2019 de l'organisme public Bruitparif est sans appel : les populations des communes situées dans les prolongements des pistes de Roissy et d'Orly subissent une baisse de plus de 3 ans d'espérance de vie en bonne santé, par rapport à celles des autres communes de la région parisienne.

Inutile de dire qu'une gestion privée de ces aéroports pousseraient à une augmentation du nombre de vols et donc à une aggravation de ces nuisances sonores. Cela d'autant plus qu'ADP a d'ores et déjà mis en œuvre le projet de la construction d'un 4^{ème} terminal à Roissy avec l'espoir de générer 40 millions de passagers supplémentaires par an (72 millions aujourd'hui).

Tout cela ramène évidemment à la question de la place du transport aérien dans nos sociétés. Le développement prévu par IATA (Association internationale du transport aérien) est de 3,5% par an, ce qui équivaut à un doublement du trafic d'ici 2037. Or, le transport aérien est le mode de transport le plus polluant : au voyageur/km, les émissions de CO2 sont 45 fois plus élevées que dans un voyage en TGV. Le transport aérien, au niveau mondial, est responsable de 11% des émissions de CO2 provoquées par les transports.

De plus, les moteurs au kérosène entraînent aussi une production d'oxydes d'azote (NOx) entraînant le déclenchement de pluies acides et, dans la haute atmosphère, le dégagement d'ozone, ces deux gaz augmentant l'effet de serre.

Les organismes du transport aérien international se sont lancés dans une grande campagne de propagande pour un transport « propre ». Mais les engagements proclamés sont la progression de l'efficacité énergétique de 1,5% par an. Comparé aux 3,5% de croissance du transport aérien, le poids de ce mode de transport dans les dérèglements climatiques va

Cela impose évidemment au niveau international, une remise en cause du développement du transport aérien. Le projet de loi présenté notamment par Ruffin, Batho et Panot (pour la suppression des vols dont la durée plus 2h30 est égale ou supérieure à la durée du même trajet en train) est un exemple du sens dans lequel il faut aller. Un contrôle populaire sur les développements des compagnies aériennes et des plates-formes aéroportuaires est donc de première importance et concerne bien au-delà des usagers des transports aériens.

Les médias de propagande dévoués au gouvernement distillent l'idée que la grande majorité de la population, et notamment les classes populaires, fréquentant rarement Roissy ou Orly, ne seraient que de très loin concernées par la question d'ADP, « petite » privatisation, à l'aspect essentiellement financier. Mais les questions principales posées par cette privatisation ne sont que très faiblement liées à la fréquentation comme passagers des plates-formes aéroportuaires de la région parisienne.

S'affirme d'abord ici l'enjeu démocratique de bloquer le fonctionnement autocratique du gouvernement Macron/Philippe, tout dévoué aux intérêts des grands groupes capitalistes. La bataille autour d'ADP renvoie en outre, évidemment, au rejet de toutes les politiques de privatisation, réduisant comme peau de chagrin le réseau des entreprises publiques. Bloquer la privatisation d'ADP, c'est enrayer ce processus en le liant aux choix similaires en cours (EDF, ENGIE, les routes nationales, etc.). C'est aussi manifester le rejet des politiques publiques dans des secteurs de première importance des services publics, des transports, des réseaux. Ce combat pose également des questions fondamentales en matière de santé publique et d'environnement, en invitant à développer une politique privilégiant les transports collectifs terrestres et à lutter contre les causes des dérèglements climatiques.

En cela, agir contre la privatisation d'ADP ne peut se faire qu'en lien avec toutes les autres mobilisations sociales nécessaires dans les semaines à venir, concernant en particulier les retraites, les droits des chômeurs, le climat et l'éducation.

Technicien aéronautique à Air France retraité, Léon Crémieux syndicaliste Sud Aérien et militant du NPA.