

TRANSPORTS AÉRIENS

Le gouvernement de droite, revenu au pouvoir par défaut d'une gauche répondant aux attentes de la population, met en oeuvre à marche forcée la politique de concurrence au service du MEDEF et de l'OMC. Son projet de société est la précarisation de tous les secteurs de la vie afin de dégager un maximum de profit pour les tenants du pouvoir. Les services publics sont un obstacle qu'il leur faut supprimer car ces derniers sont sur la réponse aux besoins des usagers et non la recherche du profit.

C'est ainsi que nous voyons avancer, à la vitesse du Concorde, la privatisation du ciel sous différentes formes : création des compagnies à bas prix, au mépris de la sécurité des passagers et des acquis sociaux des salariés de ce secteur, privatisation des aéroports de Paris et d'un certain nombre de province... Or, plus que jamais les missions et responsabilités des aéroports relèvent de la maîtrise publique et s'avèrent incompatibles avec des objectifs de rentabilité à court terme au service d'intérêts particuliers.

Qu'il s'agisse des enjeux de l'environnement, des services mis à la disposition des passagers et des entreprises ou du statut social des emplois sur les zones aéroportuaires, la logique de marchandisation des aéroports ne peut conduire qu'à des dérives négatives. Par définition, la logique de privatisation, c'est la mise en opposition des intérêts des aéroports, des compagnies, des salariés, des usagers et des riverains là où une politique volontariste devrait les réguler dans l'intérêt général.

Non seulement les aéroports n'ont pas vocation à devenir des centres de profits, mais la mise sur le marché de leur capital ouvre la porte à des risques de prise de contrôle contraires aux intérêts locaux, régionaux et nationaux. De même, les entreprises de construction aéronautique doivent, elles aussi, sortir de la logique de privatisation dans laquelle elles sont plongées aujourd'hui. La sécurité dans le transport aérien, le respect de l'environnement nécessitent des choix centrés sur ces objectifs, les moyens et la recherche nécessaires. Des relations de coopérations doivent être instaurées, impulsées par un pôle public dans ce secteur.

Une politique alternative des transports est non seulement nécessaire, mais possible. Le vécu quotidien des passagers et des salariés démontre que le réalisme aujourd'hui est de proposer une politique qui prend le contre-pied de celle appliquée aujourd'hui, bref, de la mise en oeuvre d'une politique des transports garantissant ce droit à travers un grand service public intermodal.

C'est pourquoi, tirant les leçons du passé, les communistes proposent de lancer le débat sur ce sujet. Le but étant de définir, avec les citoyennes et citoyens, avec les forces politique de gauche, les syndicats et les associations, la politique de transport aérien dont a besoin notre pays, l'Europe et le monde. Et, dans le même mouvement, de réfléchir aux conditions pour porter jusque dans les institutions cette politique pour sa mise en oeuvre.

Chasser la droite et réussir à gauche implique que, dans le domaine du transport aérien comme dans les autres, se construise une union populaire qui définisse le contenu d'une politique en rupture avec le libéralisme et se donne les moyens, jusque dans les candidatures à la présidentielle de 2007, de gagner. C'est à cela que se veulent utiles les communistes. C'est pourquoi ils vous appellent à participer à ce débat et ce rassemblement populaire.

Marie-Claire Culié
dirigeante du PCF chargée des Services publics

pour
une
politique
alternative



Au moment où nous invitons à la mise en place d'une politique de service public du transport aérien, avec une contribution des entreprises de recherche et de production aéronautique à celle-ci, l'annonce de décision de fermeture du site SOGERMA-Mérignac par la direction d'EADS caractérise l'antinomie au bien commun que constitue la politique des entreprises dans le domaine aéronautique. Celle-ci suscite de fortes réactions de rejet.

Cet événement est évidemment l'élément le plus visible d'une politique de bien plus grande ampleur qui conduit toute la filière aéronautique et spatiale de notre pays et son imbrication internationale dans un fort mouvement de capital allant dans le sens de concentrations internationales et de redistribution des secteurs industriels et de transport :

- a) rachat par Alcatel de la société US Lucent
- b) rapprochement de Thalès et Alcatel
- c) vente éventuelle des 5,7 % d'actions de Thalès détenues par Dassault
- d) cession des actions Lagardère et Daimler de leur participation dans EADS
- e) privatisation des aéroports.

Ce qui motive les directions des firmes et les pouvoirs publics actuels en Europe, c'est

la recherche du taux de profit le plus élevé pour les actionnaires. Cela les conduit à rechercher, par ce biais de mouvement de capitaux détenteurs de pouvoirs à l'échelle internationale :

- des partages ou réduction des coûts de recherches qui sont très importants dans cette branche.
- la constitution de lobbies d'influence internationale sur les marchés de productions militaires.

Le cas de Lagardère, puissant actionnaire d'EADS, est très significatif de l'absence d'intérêt pour le bien public. Pour lui, sa filiale Sogerma n'est rien. Cet actionnaire, choisi par le gouvernement Jospin lors de la privatisation de l'aérospatiale et la constitution d'EADS, veut même se désengager de sa participation dans ce groupe. Ce choix est motivé parce que le volume financier du nombre d'action EADS qu'elles représentent, dans le capital Lagardère, malgré leur stabilité, est bien moins productif pour son actionnaire que les actions dans le domaine de la communication et de l'édition. De fait, Lagardère vise la prise de contrôle de TFI et a besoin de trésorerie. Il faut noter que les groupes Lagardère, Dassault et Safran (Sneema-Sagem) se sont rendu maîtres des

groupes de presse de notre pays alors même que se confirme l'importance de l'aéronautique militaire comme instrument de domination impérialiste des États capitalistes les plus riches,

Nous voyons les difficultés auxquelles nous confrontent ces pratiques de firmes internationalisées. Raison de plus de leur opposer nos principes de service publics et de réponse aux besoins. Ne pouvons-nous pas :

- concevoir une série de propositions permettant d'offrir des options de performances plus efficaces que les réponses capitalistes ?
- prétendre à une maîtrise du mouvement des capitaux et du crédit pour le tourner vers la réponse aux besoins ?
- articuler cette maîtrise à une politique industrielle s'appuyant à la notion du service public de transport en France que nous défendons pour notre pays ?

Cela nous pose aussi l'obligation d'élargir cette notion de réponse aux besoins et de service public à l'échelle européenne et internationale. Défendre une telle orientation nous oblige à aborder dans la plus grande clarté les questions :

- de l'élaboration des programmes de recherche, des programmes industriels et des programmations des services publics en lien avec notre projet de sécurité d'emploi et de formation qui en dépend étroitement.
- de la propriété publique diversifiée, articulant Nation et niveau international.
- de l'appropriation sociale des critères de gestions d'efficacité sociale.

Aborder ce qui fonde l'emploi suppose d'aborder avec effort de continuité la question des droits et pouvoirs dans et sur l'entreprise. Ces questions ne peuvent se satisfaire d'être abordées *a minima*, en une phrase ou deux.

Appuyons-nous sur les luttes. L'affaire Sogerma, les mouvements de capitaux, notre projet de service public du transport aérien peuvent s'articuler et permettre d'aller au-delà des limites actuelles.

Nous soumettons l'idée de créer un groupe de travail thématique sur ces droits à construire. Ce collectif pourrait auditionner les nombreux acteurs, notamment des syndicalistes, avec l'objectif de mesurer les objectifs sociaux et les critères de gestions à examiner.

Les communistes sont disponibles pour ce grand débat, sans lequel il n'y a pas de crédibilité d'une politique plus efficace sur les lieux de travail que celles des capitalistes.

Jean Louis Cailloux

faire le choix de la complémentarité des modes de transport

Entre le ferroviaire et l'aérien, l'intermodalité peine à trouver sa voie car les décideurs empreints du libéralisme ambiant n'y voit que concurrence ou partenariat ponctuel.

Les aéroports sont plus que jamais des éléments décisifs du développement à l'échelle des pays. Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, la France a des atouts certains qu'elle doit utiliser au mieux en permettant à ces points nodaux d'irriguer l'ensemble des territoires concernés. Une desserte locale, régionale et même continentale de grande qualité de ces portes ouvertes sur le monde, est une condition nécessaire pour qu'elle puisse jouer le rôle qui leur est assigné. Moins de 30 minutes pour relier Orly à Roissy en TGV, c'était l'une des propositions de Jean-Claude Gayssot pour renforcer la synergie entre les deux aéroports.

Le Parti communiste français fait donc résolument le choix de la complémentarité, car dans les faits le train s'impose de plus en plus comme le complément de l'avion. Mais pour être réalisable de manière efficace, elle nécessite une maîtrise publique de l'ensemble des infrastructures aéroportuaires et ferroviaires. La complémentarité entre ces modes présente plusieurs avantages :

- elle est une solution pour remédier au problème de l'encombrement de l'espace aérien et de la congestion des routes en offrant un système de transport global plus efficace et respectueux de l'environnement
- les principaux aéroports sont devenus de véritables centres de distribution des trafics vers plusieurs modes dans le but d'atténuer les problèmes de gestion que connaît le transport aérien
- la congestion des accès aux aéroports a fait du chemin de fer le mode de transport tout désigné pour réaliser les connexions entre aéroport et centre ville ; le nombre croissant dans le monde, d'aéroports possédant une desserte ferroviaire ainsi que les projets en cours sont la preuve de l'efficacité de cette formule
- à l'ère de l'intermodalité, assurer une liaison fiable entre les grands aéroports et les centres-villes de plus en plus éloignés, est une nécessité ; d'après les responsables de l'IARO (International Air Rail Organisation), les liaisons "rail/air" sont gagnantes sur tous les tableaux : transports plus courts et moins stressants pour les voyageurs, trafic en dehors des heures de pointe plus important, et moins de trafic automobile pour les riverains des aéroports.

Par ailleurs, la complémentarité entre le train et l'avion doit garantir une liaison facile entre les deux systèmes de transport. Les problèmes principaux qui doivent être résolus concernent la réduction du temps de voyage pour les voyageurs, une vérification pratique des bagages jusqu'à leur destination finale et des systèmes communs en matière de billetterie, de réservation ainsi que d'information chez l'ensemble des partenaires.

AIR FRANCE

entreprise à vocation publique

un rôle majeur mal identifié du transport aérien

Perçu à tort comme un transport "réservé aux riches", le transport aérien joue un rôle économique et social insuffisamment reconnu. Dans les faits, les aéroports se révèlent être des composantes majeures des économies locales, régionales et nationales.

La privatisation de leurs activités transforme des politiques économiques publiques dans l'intérêt de la collectivité en politiques financières au profit des seuls gros actionnaires des "privatisées". Ceci au détriment des salariés, des usagers et des riverains.

un habillage social trompeur

Un élément clé de la réussite de tout transporteur aérien consiste à éviter le conflit social. Cette activité tourne en continue et la production perdue en cas de conflit est toujours une perte sèche porteuse de dommages techniques et commerciaux collatéraux non négligeables.

Le grand art consiste donc à exploiter toujours plus en maintenant les apparences du social et de la sécurité d'emploi. Même les "low cost" se targuent du faire du social. Les employeurs d'Air France se lancent donc dans un "Nouvel accord triennal" donc la seule ambition est de gérer au moindre coût les suppressions d'emplois avec les partenaires sociaux.

Le seul but de ce type de plan à tiroirs est de diviser les salariés pour décourager toute velléité d'action collective.

un concept émergent "la croissance rentable"

Pendant 50 ans, Air France a assuré son rôle de transporteur public de service public. Les partisans du privé n'ont pas cessé de dénoncer de stigmatiser des "subventions publiques" tout à fait imaginaires, sauf la dernière, les 20 milliards de francs de Balladur destinés non pas à l'entreprise publique mais au confort des futurs actionnaires privés.

Riche des compagnies acquises, UTA, Air Inter, et quelques périphériques, y compris des décombres d'Air Lib et d'Air Afrique, Air France-KLM passe maintenant à un stade supérieur, "la croissance rentable".

un concept simplissime articulé autour du profit

Le mariage Air France-KLM est une opération accompagnée de rationalisations conduisant à choisir avec soin les orientations économiques et sociales selon des critères exclusivement financiers. D'où la priorité absolue donnée :

- aux courants de trafic les plus rentables
- aux métiers "à forte valeur ajoutée".

Les lignes les moins attractives (entre autres les lignes intérieures) sont laissées aux compagnies à bas coûts, y compris certaines filiales.

Les métiers "à faible valeur ajoutée" sont renvoyés vers la sous-traitance ou la précarité.

un détournement des nouvelles technologies

Dans la vision des années 1950, le progrès technique se présentait comme libérateur pour la femme et l'homme. C'était sans compter sur l'appétit insatiable des classes dominantes qui comptent bien s'accaparer sans vergogne les fruits des nouvelles technologies pour accroître encore et encore leur puissance financière.

Les salariés se trouvent donc dans cette situation paradoxale d'avoir financé par leur travail les nouvelles technologies et de voir ces dernières abusivement utilisées dans le cadre d'une politique de suppression d'emplois.

revenir à une logique de service public

Avec le temps, les réalités de "la croissance rentable" se feront plus dures et plus criantes.

Il n'y a pas de mystère, l'accumulation de profits par les actionnaires ne peut se faire que, tout à la fois, au détriment des passagers, des salariés et des riverains.

Contrairement à une idée relayée par certains politiques, la privatisation d'Air France n'a rien "d'irréversible".

Trois considérations doivent conduire à un retour à une maîtrise publique d'Air France, du transport aérien, et pas seulement en France :

- le droit à la sécurité, qui implique dans les compagnies aériennes des conditions de vies et de travail de bon niveau pour tous les salariés, quelle que soit leur place dans la chaîne de production, y compris les métiers dits "à faible valeur ajoutée"
- le respect de l'environnement, qui demandera des choix et des investissements incompatibles avec la rentabilité immédiate
- le droit au transport de qualité pour tous, qui exige une desserte de toutes les destinations dans des conditions identiques et pas seulement les destinations "rentables"

Ces objectifs sont accessibles. Comme dans le cas du référendum ou celui du CPE, la volonté revendicative combinée à l'esprit civique constitue un levier face auquel rien ne résiste. Tout est affaire de choix et une des premières urgences reste bien de rassembler à gauche sur des bases offensives dans une logique d'efficacité collective.

AÉROPORTS DE PARIS

ne doivent pas devenir des supermarchés

À l'heure où de nouvelles voix s'élèvent pour exiger le retour de la gestion de l'eau dans le giron public, une nouvelle opération de privatisation est engagée pour un bien collectif majeur, les *Aéroports de Paris*. Cette livraison d'une activité sensible à des intérêts particuliers suscite interrogations et résistances de toutes natures. C'est ce qui conduit le gouvernement à utiliser l'artifice bien connu de "l'ouverture du capital" pour tenter d'illusionner sur un maintien durable de l'Etat à 70% dans le Capital de l'entreprise publique.

Comme toute mainmise particulière, la privatisation est dangereuse.

Elle l'est pour les riverains, aujourd'hui insuffisamment entendus, demain relégués au dernier plan et contraints d'en passer par les tribunaux pour leurs droits les plus élémentaires.

Elle l'est pour les salariés, dont les effectifs sont bloqués dans un premier temps avec, à terme, un recul programmé, même si des dispositions sociales transitoires tentent d'entretenir l'illusion d'une "privatisation à visage humain". Là où présidaient des règles préservant l'équilibre économique et le progrès social, seront mises en place les conditions d'une concurrence exacerbée des salariés entre eux pour "faire le ménage" au bénéfice des actionnaires.

Elle l'est pour les passagers, qui seront avant tout considérés comme des "consommateurs" vis-à-vis de qui tout sera fait pour qu'ils "laissent leur argent" dans les aéroports. À telle enseigne que s'ouvrent maintenant deux types d'aérogares : pour ceux qui ont les moyens, ce sera le confort, pour les autres, le service spartiate.

Plus paradoxalement, la privatisation d'*Aéroports de Paris* pose aussi problème à l'entreprise privatisée Air-France. En-effet, la satisfaction des actionnaires d'ADP va conduire à augmenter de manière sévère des redevances déjà élevées. Du coup, là où le transport aérien était uni dans la logique publique, les entreprises privatisées se trouvent en conflit d'intérêts.

Une nouvelle fois, l'État améliore les finances de l'entreprise publique avant sa privatisation par une injec-

tion de 600 millions d'euros qui constitue un cadeau pur et simple aux actionnaires privés. Ce don public ramènera l'endettement d'ADP à 70% et favorisera le versement d'un dividende correspondant à 50% des résultats nets aux actionnaires dès 2006. On passe ainsi clairement de la formule d'entreprise publique de service public à la version "Razzia sur la schnouf".

En effet, tant par les énormes valorisations foncières que par la manne potentielle que constitue le passage obligé de millions de personnes, la transformation des aéroports en zones à vocation commerciale correspond à la création d'un nouvel Eldorado ! C'est donc sans hésitation que les "investisseurs" s'apprêtent à miser entre 500 et 600 millions d'euros au début juillet pour aller jusqu'à 1,2 milliards pour environ 30% du capital.

Dans le même temps, British-airport-authority (BAA), gestionnaire des aéroports britanniques, convoité par le groupe espagnol de BTP Grupo-Ferrovial, vient de rejeter, pour la troisième fois, l'offre d'achat faite pour 8,75 milliards de livres (12,66 milliards d'euros). Même si les données sont différentes – les parkings (très lucratifs) représentent 40% de l'activité des aéroports britanniques contre 25% pour ADP et de son côté ADP s'engage à augmenter ses surfaces commerciales de 20% d'ici 2009 – les *Aéroports de Paris* n'en apparaissent pas moins comme bradés. Cette privatisation complète celle d'Air-France et livre ainsi totalement un des vecteurs essentiels (et aussi un des plus vulnérables) des économies modernes, le transport aérien aux mains des spéculateurs ordinaires.

De tout temps, les communistes ont apprécié l'enjeu que constitue le transport aérien.

Pour Orly et Roissy, il y a autre chose à en faire que des supermarchés privés. Il est écœurant de voir une minorité de particuliers se partager les richesses générées par le transport aérien au nez et à la barbe de tous. Particulièrement dans un contexte où une politique publique bien maîtrisée pourrait conduire à la création d'emplois stables et qualifiés. La privatisation interpelle donc tous les partenaires, passagers, riverains, salariés, collectivités locales.

Un des éléments les plus handicapants dans ce dossier est la dispersion des bonnes volontés. Concrètement, chacun travaille dans son coin. Les politiques, les syndicalistes, les élus communaux, départementaux, parlementaires, sont fortement impliqués et des initiatives sont prises, entre autres en Seine-Saint-Denis, en Val-de-Marne et en Essonne.

Mais, maintenant, une recherche de convergences plus construites s'impose à tous pour faire prévaloir l'intérêt collectif. Le bradage des aéroports de Paris devrait nous aiguillonner dans ce sens.

Yvon Touil

Le Parti communiste au cœur des rassemblements populaires et citoyens pour changer les politiques en France et en Europe

- Je désire être informé-e des initiatives du Parti communiste français
 Je décide d'être membre du Parti communiste français
 Je verse _____ euros (chèque à: Association de financement du PCF)

Prénom et nom _____

Adresse _____

Téléphone, courrier électronique _____

renvoyer à: Parti communiste français 2 place du Colonel-Fabien 75167 Paris cedex 19
Tél: 01 40 40 12 12 e-mail: pcf@pcf.fr - web: www.pcf.fr