

En quoi l'éventuelle privatisation d'Aéroports de Paris ferait-elle reculer la démocratie?

Par Jean Oullins



Le projet de privatisation d'Aéroports de Paris voulu par le pouvoir macroniste constitue la dernière étape d'une démarche délibérée de financiarisation initiée en 2005. ADP a en effet changé de statut juridique cette année-là pour devenir une Société anonyme (SA), dont l'objet social consiste, il faut le rappeler, à défendre les seuls intérêts de ses actionnaires. En détenant 51 % des parts, l'État est aujourd'hui l'actionnaire majoritaire de la société et perçoit, à ce titre, de très confortables dividendes prélevés sur la valeur ajoutée. D'autres actionnaires, tels que Vinci, pressenti pour être un candidat au rachat des parts de l'État, figurent d'ores et déjà au capital de la société.

Une démarche de financiarisation déjà largement entamée...

Le capital d'ADP appartient à 51 % aux citoyens qui, par le truchement de la démocratie représentative,

sont *en théorie* ceux qui doivent décider la stratégie d'ADP. Pour autant, ne nous payons pas de mots : en pratique, les citoyens ne décident quasiment pas de la stratégie d'ADP. Cela s'explique essentiellement par deux phénomènes. D'une part, les limites importantes que la V^{ème} République impose à la démocratie (faible participation aux élections, sentiment très répandu des citoyens de ne pas être représentés, etc.). D'autre part, l'idéologie et les pratiques capitalistes à l'œuvre aujourd'hui au sein même de la technostructure politique et administrative de l'État : pour s'en convaincre, il suffit de parcourir les Contrats de régulation économique (CRE) successifs qui fixent la stratégie et les objectifs que l'État impose à l'entreprise. La lucidité impose ainsi de voir que disposer d'une majorité publique du capital ou avoir des représentants de l'État au Conseil d'administration n'est pas du tout suffisant pour imposer des critères de gestion qui répondent à l'intérêt général que l'on peut tenter de résumer de la sorte : disposer d'infrastructures aéroportuaires qui répondent aux besoins socioéconomiques des usagers, le tout à un prix abordable.

Pourtant, les salariés d'ADP, des ouvriers aux cadres, ont historiquement la notion de service public chevillée au corps. Mais, la remise en cause permanente depuis plusieurs années de la culture de service public au nom d'intérêts financiers a conduit, ici comme dans d'autres entreprises publiques ou qui l'étaient (France Télécom, La Poste, EDG-GDF, etc.), à modifier la grammaire utilisée : on ne dit plus « usager » mais « client » et la notion de « service public » est fortement remise en question. Petit à petit, l'idéologie néolibérale a imprégné l'organisation de l'entreprise. Or, considérer le passager ou la compagnie aérienne comme des clients et non plus comme des usagers ne constitue évidemment pas qu'une simple mutation sémantique. Cela charrie aussi une symbolique marchande : il s'agit de maximiser le revenu prélevé au client, et non simplement de lui rendre un service.

De la sorte, que l'État soit majoritaire ne prémunit en rien contre la mise en œuvre d'une logique bassement financière : 60 % du résultat net de l'entreprise est déjà aujourd'hui distribué aux actionnaires sous forme de dividendes. Et, aujourd'hui, l'entreprise est pilotée selon des objectifs financiers très élevés dont rendent compte les indicateurs de performance tels que le ROCE (*Return on capital engaged*, retour sur le capital investi) et le coût moyen du capital engagé dans l'activité de production.

Une telle pression mise sur l'entreprise n'est évidemment pas sans conséquence sur les conditions de travail des salariés. Depuis 2005, l'entreprise ADP a ainsi perdu plusieurs centaines de salariés statutaires, du fait principalement de départs non remplacés et de recours massifs à la sous-traitance dans laquelle les salariés sont évidemment sous-payés. Cela permet à ADP de limiter drastiquement sa masse salariale et, par conséquent, de toujours plus déformer le partage de la valeur ajoutée au bénéfice du capital. Aussi, les logiques néo-managériales consistant à effectuer toujours plus de gains de productivité caractérisent aujourd'hui l'organisation du travail d'ADP : suppressions de métiers, multiples restructurations de l'activité, exposition des salariés aux risques psychosociaux, etc.

La privatisation accroîtrait le recul démocratique

Pour autant, en dépit de limites démocratiques inhérentes à la V^{ème} République et de la dérive financière largement engagée, la privatisation signifierait une nouvelle baisse dramatique du contrôle démocratique, et ce pour plusieurs raisons.

Premièrement, la dépossession du peuple. Une privatisation, d'autant plus lorsque la cession des actions se fait à un prix dérisoire, constitue une appropriation inique d'un bien public, appartenant à la nation tout entière. Si l'on ajoute à cela les perspectives plus que florissantes des futurs résultats, le projet de privatisation constitue une faute stratégique lourde en matière de bonne gestion des deniers publics.

Deuxièmement, l'effet cliquet ou la quasi-impossibilité pour le pouvoir public d'intervenir dorénavant sur les critères de gestion de l'entreprise. La possibilité même pour les salariés et leurs représentants de contester les critères de gestion capitalistes s'en trouvera mécaniquement amenuisée. En effet, même une alternance politique avec l'arrivée au pouvoir de progressistes ne pourra plus permettre à la puissance publique d'intervenir sur les critères de gestion et d'épauler le contre-pouvoir constitué par les salariés et leurs représentants.

Par définition la finance est a-démocratique et se moque de l'intérêt général. Alors que les deux grands aéroports franciliens constituent une importante porte d'entrée sur le territoire et que de nombreux d'emplois en dépendent, la puissance publique va céder sa capacité même à pouvoir intervenir dans les décisions stratégiques d'aménagement des aéroports et, par conséquent, du territoire. Aussi, les débats autour de l'impact écologique du transport aérien pourraient, dans les années à venir, amener le peuple souverain à décider de restreindre ce mode de transport, notamment pour certaines destinations (trafic de courte distance, en particulier). Or, comment concrètement cette décision pourrait-elle s'imposer à un opérateur aéroportuaire totalement privé, *a priori* plutôt désireux d'accroître le trafic ? D'exorbitants dédommagements seraient sans nul doute exigés par les actionnaires privés d'ADP.

Une socialisation de l'entreprise comme alternative progressiste

L'alternative à la privatisation pourrait être de socialiser l'entreprise pour lui imposer les choix du peuple. Plutôt que la « nationalisation », la socialisation impliquerait la réappropriation de l'entreprise par ses salariés, par l'État et les collectivités territoriales, aidés par un pôle bancaire public finançant l'investissement sans considération de rendement financier. Mais, au-delà d'un retour à une possession publique, il importerait aussi de mener la bataille pour que le statut juridique d'ADP entrave toute possibilité d'accumulation capitaliste et redonne effectivement le pouvoir aux salariés et aux usagers.

Aujourd'hui, le projet de privatisation, s'il aboutissait constituerait la dernière pelletée de terre jetée sur un fleuron public devenu une véritable machine à cash pour des actionnaires pour lesquels la démocratie

doit au mieux se limiter aux lénifiants rapports sur papier glacé de « responsabilité sociale et environnementale ». Le combat contre la privatisation d'ADP est donc bel et bien aussi une lutte *pour* la démocratie, c'est-à-dire *pour* donner au peuple son pouvoir d'agir et de choisir son avenir.

Après le référendum contre le traité européen, bis repetita victorieux avec le référendum ADP ?

Dans ce contexte, la première étape consiste à réussir le référendum d'initiative partagé pour bloquer juridiquement la privatisation. Pour cela, il est nécessaire de réunir, avant le 12 mars 2020, 4,7 millions de signatures exigeant la tenue de ce référendum ; seuil délirant qui n'existe nulle part ailleurs... Pour participer, il suffit d'être inscrit sur les listes électorales et de se rendre rapidement, muni d'une pièce d'identité, sur le site gouvernemental <https://www.referendum.interieur.gouv.fr/soutien/etape-1>.

Une fois ce seuil des 4,7 millions atteint, il sera alors temps d'accélérer la dynamique de campagne pour gagner ce référendum. Et là, tous les espoirs de victoire seraient alors permis, pour deux raisons essentielles : 1) les Français auront forcément en mémoire ce que leur a coûté la privatisation des autoroutes ; 2) la perspective d'infliger une cuisante défaite aux libéraux, dans la même veine que celle du référendum contre le Traité européen de 2005, qui s'était caractérisée par une campagne populaire enthousiasmante, devrait décupler les énergies et bloquer, pour la première fois dans l'histoire de la République, une privatisation. Les progressistes ont besoin d'une victoire d'ampleur : elle est à portée de clic !