

L'aéroport, une question de classe...

Ce texte vient d'un besoin personnel. En effet force est de constater que le mouvement de lutte contre l'aéroport ne produit pas ou peu de textes générant une situation paradoxale. Paradoxale car ce manque de fond politique coïncide avec une richesse de pratiques et des paroles rarement vues ces dernières années. Sans vouloir prétendre combler ce "vide" (qui n'est peut être que l'expression d'un mouvement), il est toujours intéressant de pouvoir poser des choses sur le papier, pour pouvoir creuser des éléments qui ne peuvent être qu'effleurés par la parole.

Mouvement?

Il est difficile de parler de mouvement sur de telles thématiques. En effet le mouvement tel qu'il est défini largement (de la gauche historique aux anarchistes, en passant par toutes les facettes de l'extrême gauche) implique une notion de classe et plus précisément la question du travail (bien être pour les socio-démocrates, abolition pour les autres). Dans sa perspective la plus radicale, le mouvement c'est celui qui touche à la question du travail, et par extension à celle du salaire. Ainsi les mouvements d'immigrés sont requalifiés de "travailleurs sans papiers", les mal-logés de "précaires"... Bref, les gens qui participent aux mouvements tels qu'ils sont définis habituellement réunissent les gens, indépendamment de leur position politiques, autour d'un élément commun, d'une situation de vie commune. Ainsi lors du dernier mouvement contre la réforme des retraites

tout le monde était concerné (à un degré plus ou moins important selon la classe sociale et l'emploi) par la retraite. Ici les manifestants du 17 novembre, les zadistes et les personnes qui militent dans toutes les villes de France ne partagent pas cet élément fédérateur : il ne s'agit pas d'une lutte de besoin-hormis en ce qui concerne les habitants évidemment mais cette portion, bien qu'essentielle s'est laissé déborder et n'est plus en soi l'élément politique moteur de la lutte. Sans ce besoin, il est clair que toute la "gauche" dans sa diversité se retrouve désemparée. Tout le monde parle alors de "lutte écologique". Mais derrière cette lutte dite "écologique", personne ne réfléchit à aucun moment à la composition sociale et politique des personnes s'investissant dans cette lutte. L'adjectif "écologiste" cherche, comme "altermondialisme" en son temps, à couvrir une réalité sociale extrêmement vaste. Sans aucun "besoin" pour (ou contre) lequel lutter, il est très compliqué de tracer un portrait clair les participants à la lutte. Reste que sans analyse, il y a peu de chances que la situation s'éclaircisse.

Il semble clair que les gens ne se sont pas mis en mouvement d'un coup sans autre raison que la lutte contre telle ou telle pollution. Allez les aminches on va sauver la planète! Personne ne nous fera croire ça. Les individus en lutte ont en commun une sensibilité aux thèmes environnementaux, ça semble évident. Mais pour que les personnes se mettent véritablement en lutte, ce critère semble insuffisant. Il y a une chose qu'ils partagent

également tous: ils sont plutôt en bas de la hiérarchie sociale. Ce sont des exploités, ou d'anciens exploités (comme les zadistes, qui, par une démarche individuelle, se sont dégagé des contraintes du salariat). Cette considération est sous-jacente dans toutes les revendications, aussi bien au sein de l'ACIPA que chez les zadistes. Toutes les composantes (nous parlons ici des individus faisant vivre la lutte et pas des professionnels de la politique qui se pointent une fois l'an) de la lutte convergent sur ce point : La revendication de classe, présente entre les lignes, pour ceux qui restent attentifs à la question, n'émerge que très peu (à travers la question de "l'inutilité" de l'aéroport par exemple, inutile pour nous, les ceux d'en bas, mais pas du tout pour les capitalistes, question évoquée mais toujours très peu creusée). On ne sait pas trop pourquoi, les revendications liées à la classe sociale étant quelque chose d'assez facile à poser dans le cadre d'une lutte contre un aéroport (prix, reconstruction du territoire, flux économique...). Revendications d'autant plus faciles au vu du partenariat impressionnant entre les bourgeoisies de gauche et de droite (qui marchent main dans la main)... Apporter la question de classe au débat poserait de vraies questions politiques, des questions de changement social tant clamé dans le slogan "contre l'aéroport et le monde qui va avec".

C'est en partant de ce postulat que le texte a été écrit.

Ne pas sous-estimer l'impact environnemental...

Nous souhaitons nous centrer sur les questions de classe, mais il serait très regrettable d'éluder l'impact de ce que l'on appelle couramment "l'écologie" dans cette lutte. Ce n'est pas un hasard si toutes les luttes qui tiennent dans la durée et qui restent très populaires sont des luttes liées à l'imposition par l'Etat d'un projet nuisible pour la nature sur un territoire donné (qu'il s'agisse du mouvement NO TAV, de la LGV au pays basque, du Radar militaire MUOS en Sicile, de la question du gaz de schiste...). Sans jouer les oiseaux de mauvais augures, les dirigeants de la planète nous foutent dans une sacrée merde. Outre les menaces sur l'espèce humaine, c'est la destruction programmée et cynique des autres formes de vie qui est actée. Le modèle du profit n'amène que la ruine à tous les étages. Ce que Marx et les autres révolutionnaires avaient analysé comme un système d'exploitation humaine s'est progressivement étendu à toutes les ressources possibles. Le système de bouffe et d'usine à bidoche tourne à plein régime, une centrale nucléaire explose dans une des zones mondiales les plus peuplées pendant son lot d'horreur et de cancer sans que grand monde ne s'en émeuve, les espèces disparaissent par dizaines chaque jours, la construction d'un barrage noie une vallée millénaire en Chine... Alors oui, il est plus que légitime de se révolter devant ces saloperies. Il est normal de réagir. Qui n'a pas apprécié se balader dans la campagne, jouer au bord de l'eau quand il était petit? Et forcément quand on se dit que bientôt, on pourra plus se baigner à cause des pesticides qui pourrissent nos rivières, on se dit qu'il y a matière à remettre des choses en cause.

Profondément attachés à la nature, il ne faut pas non plus la magnifier comme cela peut être le cas de certains courants de la lutte. Nous pensons

qu'effectivement l'être humain domine la nature, de fait. Il a des mains, un cerveau qu'il a développé pour pouvoir échapper aux contraintes naturelles et devenir maître de sa propre condition. Alors oui, il exerce une certaine domination sur la nature. Il la transforme, travaille la terre. Ceux qui d'ailleurs se gargarisent de "sauver la nature" en parlant de la ZAD ne doivent pas trop la connaître: le bocage n'a rien de naturel et reste une construction humaine issue d'une production à but nutritif (la viande ou le lait).

Il n'empêche, le système de production mondial (et notre cher pays est en pointe, doit-on rappeler que la France est la 4ème puissance de la planète) est non seulement en train de dominer les espaces naturels de manière outrageuse mais, en plus, il amène à l'autodestruction à court terme de l'espèce humaine. Et à voir les poubelles des supermarchés européens, on se dit que ce n'est pas uniquement pour nourrir les gens. La logique c'est bien de faire du fric. Un maximum de fric.

Et malheureusement ça marche.

L'état et le capitalisme: le monstre à deux têtes

Séparer Etat et capitalisme est une erreur. L'Etat s'est construit en parallèle au capitalisme, s'est renforcé avec lui, a mis en place des régimes de protection, de contrôle social, de répression, nécessaire à l'extension d'un système de profit. Ce système économique crée de l'injustice et, nécessairement de la révolte, des frustrations, des névroses... Cet état de fait crée des catastrophes sociales qui, régulièrement, se politisent et amènent à des contestations gênantes pour l'expansion des marchés. Un état d'instabilité social (gageons par exemple que si la ZAD venait à se propager dans toute la Loire Atlantique, cela deviendrait problématique et pas seulement pour le trafic aérien) est mauvais pour la consommation en général. C'est là qu'intervient

l'Etat.

Un capitalisme sans police? Comment faire pour protéger les intérêts des entreprises (d'Etat ou privée) qui pillent la planète et les 95% de gens qui galèrent dessus? Les flics seront toujours au service des intérêts capitalistes. C'est leur rôle. Ils ne sont pas "neutres". Ils n'ont pas non plus une force idéologique très forte. Comme ils nous le répètent derrière leurs casques : ils "appliquent les ordres." Ils appliquent en effet consciencieusement les consignes que des gens dans des bureaux leurs ont données. Ils arrivent parfois qu'ils bronchent, qu'ils rechignent à prendre dans la gueule des coups qui auraient pu être évitables. On l'a vu sur Notre Dame Des Landes. Alors dans ces cas-là, force est de constater que l'Etat est très vigilant, leur prépare des petits fours et les pouponne bien pour leur rappeler qu'ils sont l'élite de la nation, garante de l'ordre face aux anarcho-autonomes et leurs cabanes qui menacent l'ordre républicain.

Le cas de Notre Dame des landes est exemplaire. Lorsque les gardes mobiles ont attaqué la Châteigne, une semaine après la manifestation monstre de réoccupation, il s'agissait de dégager concrètement le terrain pour laisser des entrepreneurs privés (en l'occurrence Vinci) exploiter une surface qui était complètement bloquée par les squatteurs. Ils ont subi un échec cette fois-ci car le contexte politique n'était pas trop favorable à une telle démonstration d'autorité, mais on sait très bien qu'ils reviendront en grande forme avec tout leur matériel. Tout ce matériel (assourdissantes, lacrymos, flash ball, casques dernières génération...) est d'ailleurs fourni, à l'aide de partenariat économique juteux, par des entreprises de pointe qui travaillent toute l'année sur la gestion des manifs par les forces de l'ordre. Ces entreprises sont privées mais sont intrinsèquement liées à l'Etat. Sans elles, il n'est rien ; sans lui, elles ne sont rien.

Le capitalisme, Industriel par essence...

Le capitalisme, ce n'est un secret pour personne, a prit son essor durant la révolution industrielle. A un moment ou le contexte économique a nécessité un énorme investissement d'énergie humaine (rappelez que les puissances occidentales avaient, grâce à leurs colonies, des ressources humaines quasiment infinies), mais aussi des ressources énergétiques folles. Il a fallu creuser des mines, construire des aciéries, qui elles même construisaient des locomotives, qui elles mêmes fonctionnaient au charbon, le tout pour pouvoir principalement transporter des marchandises. Alors certes, nous sommes passés des mines de Lorraine aux centrales nucléaires du Cotentin, mais la logique d'accumulation et d'exploitation des ressources environnementales est restée la même. Sauf qu'entre temps, il y a eu plus d'un siècle. Un siècle durant lequel la demande de production d'énergie a toujours été plus forte (quitte à produire tout et n'importe quoi bien entendu) production d'énergie dont les conséquences semblent toujours plus dramatiques (accroissement du fossé Nord/Sud, conséquences environnementales). Cette logique de mort perdue. Et pour perdurer elle doit toujours produire plus. Ou du moins non: elle doit toujours faire plus de profit que l'année précédente! Mais quelle sont les meilleurs façons de faire plus de profit? Payer moins les gens et produire plus. Longtemps, lorsque l'économie était au beau fixe on a "juste" produit plus. Ah pour produire, on a produit! Tout ce qui pouvait être bon à faire du fric était bon à produire Des routes partout, des autoroutes à gogo, des nouveaux trains qui nous font gagner une minute sur un trajet de 300 km... Enfin bref, des choses qui, même déconnectées des besoins naturels des gens, permettaient de garantir des investis-

sements rentables la plupart du temps.(1) Parce que bon, le BTP c'est encore ce qui rapporte le plus gros.

Le capitalisme s'est toujours axé sur la construction, le développement urbain comme base de première source de profit. L'exploitation des biens construits ne vient qu'après. Mais tout d'abord, il est question de se faire du pognon sur les murs en eux-mêmes. On constate très peu d'investissements à perte. En règle générale, le "monde des entrepreneurs" est suffisamment bien fait pour que les constructions soient assurées par des filiales amies ou partenaires. Un moyen de ramasser à la fois les sous investis (garantir un retour sur investissement) dans les murs et les sous qu'on a gagné par l'exploitation de ces murs. En gros: le véritable enjeu pour les capitalistes n'est pas le service des personnes, mais bien la plus-value que l'ont peu en tirer. C'est vrai et caricatural pour les aéroports, mais ça l'est également pour des bâtiments considérés comme "utiles" (comme les hôpitaux). Par exemple, en ce moment, Bouygues se targue d'avoir aidé au financement de l'Hôpital ultra moderne de Kaboul suite à une action humanitaire lancée par Muriel Robin, militante chevronnée des droits de l'homme (on ne rit pas). En fait d'aider, le groupe Bouygues explique: "*Grâce à son importante implantation au Turkménistan, Bouygues Construction a pu mobiliser à moindre coût des équipes compétentes et du matériel. Bouygues Construction a assumé les dépenses d'ingénierie, de personnel d'encadrement et de transport. Tenant compte de l'objectif humanitaire poursuivi, Bouygues Construction a également obtenu d'une partie des sous-traitants des conditions de prix favorables.*". En gros, ils ont proposé l'appel d'offre le plus avantageux pour le gouvernement Afghan qui s'est empressé d'accepter. Quant aux "conditions favorables" obtenues grâce aux sous-traitants, on n'ose même pas imaginer les conditions de travail infligées aux ouvriers locaux pour réduire les prix.

Mais quand même, Bouygues construction explique qu'il a offert gracieusement 2 millions d'euros au projet (le groupe Bouygues a fait un chiffre d'affaire de 9,8 milliard en 2011). Elle est pas contente, Muriel Robin?

Ce qu'ils oublient de dire, c'est qu'il y aura derrière une garantie d'exploitation. C'est-à-dire que le gouvernement afghan va devoir payer un loyer à Bouygues pour utiliser cet outil. Alors ça veut dire que même en filant des ristournes, pour eux c'est rentable – et même sur du très long terme. Mais il n'y a pas besoin d'aller si loin pour voir cette logique à l'œuvre : à Orléans, Bouygues a obtenu le contrat du premier hôpital HQE (Haute Qualité Environnementale) en France... On va bien s'amuser! On a dit aussi que, pour faire un maximum de profit, il faut, non seulement produire beaucoup, mais aussi baisser les coûts de productivité. C'est là qu'apparaît la question principale de ce texte: les classes sociales.

Le BTP, une industrie mortifère

Le BTP c'est pas dur, c'est le pire qu'on puisse faire niveau condition de travail. Quelques chiffres en témoignent: "Selon l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS), le secteur du BTP emploie 9 % des salariés du régime général, mais représente 18 % des accidents avec arrêt de travail et 30 % des décès. ". En 2011, alors que le secteur du BTP embauchait 1 millions et 500 000 personnes, le nombre d'accident du travail s'élevait à 115 650. En gros, 7 % des gens qui travaillaient dans le bâtiment ont été blessés. Quand les gouvernements successifs se gargarisent de chiffres sur la dangerosité du métier de policier, il faudrait remettre les pendules à l'heure: brasser des parpaings toute la journée, par

(1) Il y a parfois eu des exceptions comme le lamentable échec de la centrale nouvelle génération SuperPhoenix, toujours pas démantelée d'ailleurs et qui continue à inonder l'Isère de radioactivité. Merci la COGEMA/AREVA !

n'importe quel temps, c'est le métier le plus dangereux en France. Environ 200 morts par ans tout de même : plus que l'armée, même après leur barbouzerie au Mali. Mais l'Etat s'en fout. Pourquoi? Parce que ce sont des pauvres. Et les pauvres, c'est leur destin de mourir au travail. Pauvres vous dites? Même très pauvres. Il est difficile d'évaluer le nombre de sans-papiers travaillant –légalement, ou illégalement- dans le BTP mais c'est ce secteur-là (avec la restauration) qui en emploie le plus. D'abord parce que ça ne demande pas de qualifications particulières. Ensuite, et c'est bien le plus sympa, parce que ce sont souvent des personnes vivant dans la plus extrême précarité. Sans famille, parlant souvent peu le français, sans un sous... La chair à patrons idéale.

Sans compter que, évidemment, Vinci Bouygues et Eiffage et leurs sous traitants brillent dans l'art de proposer des contrats de merde, qui oscillent entre CDD de 1 semaine et intérim. Le BTP est l'un des secteurs qui embauche le plus en intérim, avec plus de 117 000 personnes employées sous ce régime en 2011 soit 7% des intérimaires en France. Intérimaire ça veut dire plus maniable, plus jetable, moins syndicable, moins combatifs...(2)

Il n'y a pas grand chose à dire sur ce genre de chiffres, à part que l'aéroport de Nantes s'il se fait, se fera comme les autres: sur le sang des travailleurs. Pour des travaux colossaux estimés à 4 ans on peut bien envisager que deux ou trois pieds seront écrasés, quelques doigts se feront la malle et avec un peu de chance un mort!

L'utilité d'un aéroport en période de Crise

« Y'a comme un problème en ce moment, non? Là y a carrément moins d'argent dans les poches que y a 10 ans ! ». C'est très clair: l'économie souffre. Pour les gouvernants il faut la relancer. Cette économie

grippée par une crise qui dépasse à peu près tout le monde. Synthétiquement, nous pensons qu'il s'agit d'une crise classique de surproduction (les capitalistes ont trop produit ce qui a contribué à dévaluer ce qui a été produit). C'est grosso modo ce qui s'est passé en 1929. Alors justement, les capitalistes se sont dit qu'on pourrait régler ça comme on a réglé celle de 29. Les politiques avaient trouvé un truc pour remettre des gens au travail: les grands projets. On a appelé cela le New Deal aux Etats Unis. Cette politique s'est concrétisée par l'aménagement destructeur du Colorado, la construction de divers aéroports, 1 million de kilomètres de routes, 77 000 ponts, 122 000 bâtiments publics en l'espace de sept ans. Ce modèle a également été appliqué par les régimes fascistes de Mussolini (lutte contre la malaria et assainissement des marais de Rome) et de Hitler (course à l'armement sans précédent et utilisation de l'économie de guerre). L'argent n'a pas d'odeur. Le résultat a été une baisse sans précédent du chômage, un retour d'une certaine stabilité économique (et politique). Les sous investis n'ont pas été perdus puisque cette politique économique a largement contribué à faire passer ces pays de pays protectionnistes, peu influents, au statut de puissance mondiale.

Ceci dit, la grande différence c'est que dans la logique du New Deal, l'initiative était prise par l'Etat. Aujourd'hui, l'affaire semble un peu plus compliquée. En effet entre temps l'air a été au néo-libéralisme, période où les Etats occidentaux se sont plus ou moins retirés des questions économiques, laissant place au privé. Par contre, pour les intérêts privés, il s'agit exactement de la même difficulté à recréer un système économique fiable. Les questions qui se posent sont les mêmes mais les réponses seront sans doute différentes. Il est difficile d'imaginer l'Etat français privatiser Vinci. Là, nous ne sommes pas devins, nous ne sommes pas trop dans les coulisses de l'Etat. Mais une chose est

claire : s'opposer à cet aéroport, ce n'est pas seulement s'opposer au simple fait que ce monstre soit une aberration historique. C'est s'opposer, consciemment ou non, au développement capitaliste.

Pourquoi nous devons gagner, pourquoi nous allons gagner.

« On va gagner ! » On a tous eu ce sentiment le 17 novembre. J'espère qu'on l'aura encore une fois, encore plein de fois. Cette lutte est forte. Sans doute la plus forte depuis le CPE. Forte dans sa composition, dans son dynamisme, dans sa capacité à garder une certaine unité. Gagner est doublement nécessaire : pour les raisons évoqués ci-avant (écologiques et économiques) d'une part, et pour une raison politique d'autre part. Politique car lutte d'ampleur qui a gagné on a pas vu ça depuis 7 ans, parce que si on gagne ça veut dire qu'on aura réussi à faire exploser le consensus droite gauche sur la question, on aura ouvert une brèche dans le bloc gouvernemental, on aura droit à une interview d'Ayrault sur France 2 qui annoncera qu'il fera pas cet aéroport. Et ça s'est vraiment jouissif. A l'heure où l'Etat social s'effrite, ou tout ce qui nous est proposé est la résignation et le retour à l'individu, lutter collectivement a un sens. La lutte c'est la promesse d'une possibilité d'une autre société. Nous avons tout à gagner dans cette lutte. C'est pour cela qu'il faut se donner les moyens de faire reculer l'Etat, le capital, se donner les moyens de sauver nos vies et celles des autres. A nous d'être inventifs...

Un militant du collectif francilien de soutien à Notre Dame des Landes

(2) Sans nier la véritable combativité de certaines luttes, par exemple celle des intérimaires de Man BTP en 2008/2009