

# La leçon de Bombardier

jeudi 27 février 2020, par [BEAUDET Pierre](#) (Date de rédaction antérieure : 18 février 2020).

**Notre « beau fleuron » est maintenant un souvenir. Pendant des décennies, ce « success story » avait permis aux gouvernants et à leurs mercenaires de service de vanter la montée de Québec Inc. Cela prouvait, selon eux, deux choses : (1) le secteur privé est en mesure de dominer, encore plus qu'avant, l'activité économique ; (2) Québec Inc. est contre l'indépendance du Québec, comme le disait à l'époque Laurent Beaudouin, le représentant du « clan » et partisan infatigable du fédéralisme et même du Parti Libéral du Canada.**

Par après, tout au long des derniers 10 ans, on a vu celui qui voulait devenir un géant craquer de toutes parts. C'est nous avec nos taxes qui l'avons renfloué plusieurs fois alors que visiblement, Bombardier était mal géré. Mais tant Québec qu'Ottawa préféraient fermer les yeux. « C'est la loi du marché » clamaient les experts et compétents qui carburent à la « science économique », comme si l'économie relevait de cette « main invisible » vantée à l'époque par Adam Smith et remise à l'ordre du jour par les néolibéraux comme l'ineffable Milton Friedman, l'idéologue des Chicago Boys, de Margaret Thatcher et de Ronald Reagan, sans oublier le général Pinochet !

Ici, on a repris ce discours néolibéral, de A jusqu'à Z, du PLQ en passant par l'ADQ (et son rejeton la CAQ) et le PQ. Le Québec était, disait-on, dépendant de ses beaux fleurons, quitte à les renflouer épisodiquement, la plupart du temps dans des conditions opaques.

Dans les usines, des travailleurs et des travailleuses s'inquiétaient : sous-contractualisation croissante et sur « le cheap », baisse de qualité de la production, problèmes de service après-vente ». « On avait l'impression », raconte un ami qui a passé plus de 20 ans dans les usines de Bombardier, « que la compagnie était obsédée par la baisse des coûts plutôt que de préserver la production et les conditions de travail ». Les cadres savaient que l'augmentation faramineuse de leurs revenus dépendait non pas d'une entreprise solide, mais de l'évolution des résultats à court terme. Quand cela n'allait pas, ils quémandaient des subsides des gouvernements qu'ils recevaient, la plupart du temps, sans conditions. « On voyait les murs se fissurer de toutes parts, mais personne ne nous écoutait ».

Toute cette histoire est certes croustillante, mais elle n'explique pas tout. Sous le capitalisme, la seule « main invisible » est celle du profit et elle n'est pas vraiment invisible. Il n'y en a pas d'autres en réalité. Les entreprises dépendent de leur rentabilité, dans cet immense jeu de la concurrence où les gros mangent les petits, mais aussi, où les très gros mangent les gros. Les capitalistes qui contrôlent Bombardier ont fait la même chose que tout le monde puisque leur but dans la vie n'est pas de vendre et de fabriquer des trains et des avions, mais de faire des profits. Ils ont tenté de sauver leur peau en jouant dans la cour des « grands » (Airbus et Boeing notamment), sur le marché globalisé, au lieu de suivre d'autres chemins qui auraient pu être intéressants.

Je trouve un peu surprenant que les organisations syndicales, à commencer par l'Association internationale des machinistes (majoritaire chez les syndiqués de Bombardier), ont peu à dire sur cette catastrophe. Selon leur porte-parole, on espère que des travailleurs vont garder leur job tout en disant que Montréal est un pilier de l'industrie aéronautique mondiale. Peut-être qu'ils ont en

partie raison. Ce n'est pas demain la veille qu'on va « scrapper » des immenses entreprises où se retrouvent plus de 55 000 employé-es...

Mais je pense qu'ils ont en partie tort. On aurait pu dire il y a quelques années qu'Oshawa et le sud ontarien étaient également des piliers de l'industrie automobile. Il y a d'autres secteurs industriels qui sont tombés en ruine dans le contexte de l'irrésistible course vers les profits, et également dans le sillon de la féroce concurrente que se livrent les entreprises et les états à l'échelle mondiale. Nonobstant la grossière incompétence du « clan » Bombardier, je ne pense pas que ce qui est arrivé était une grande surprise dans le jeu de massacre que se livrent les Européens, les États-Unis, la Chine.

Enfin au-delà des compétences très grandes des travailleurs et des travailleuses du secteur à Montréal, il n'est pas impensable qu'une grande partie des activités, maintenant sous la coupe d'entreprises privées étrangères, soient délocalisées, y compris les noyaux durs où se développe cette industrie très dépendante de la recherche et du développement.

Je ne dis pas que ce scénario pessimiste est certain, mais c'est possible.

Alors faut-il rester passifs et attendre la semaine des quatre jeudis ? Les syndicats et les progressistes ont la capacité, je dirais le devoir, de mettre les pendules à l'heure. La « main invisible » et les autres balivernes du discours capitaliste doivent être challengées. Le secteur du transport, comme plusieurs autres domaines dans notre monde capitaliste, fait partie des ressorts « essentiels » servant de base à tout le reste, un peu comme l'hydro-électricité. Il serait normal, naturel et nécessaire de remettre ce secteur dans les mains du secteur public, comme cela était le cas d'ailleurs, avec Air Canada et CN. Un ex-ingénieur du Devoir disait dans ce journal qu'il fallait cesser d'évoquer la nationalisation comme un tabou, un trou noir terrible qu'il faut éviter à tout prix. Il y a 50 ans, c'est ce que le secteur financier canadien disait à propos du projet de nationalisation de l'hydro-électricité mis de l'avant par René Lévesque.

Pour en arriver là, du point de vue syndical, il faut aller un peu au-delà de la défense immédiate de ses membres, et penser plus largement à ce qui est nécessaire, dans le transport comme ailleurs, pour la société entière. Certains diraient que cela prend un projet de société. Cela a été le cas dans le passé quand des syndicats québécois sont allés plus loin pour réclamer des véritables politiques pour protéger les emplois, ce qui voulait dire, en même temps, pour protéger le bien public. Sommes-nous rendus là ?

---

**Pierre Beaudet**

*[Abonnez-vous](#) à la Lettre de nouveautés du site ESSF et recevez chaque lundi par courriel la liste des articles parus, en français ou en anglais, dans la semaine écoulée.*

---

**P.-S.**

Presse-toi À Gauche

<https://www.pressegauche.org/La-lecon-de-Bombardier-42118>