

5 octobre 2017

Une autre escroquerie en préparation chez Stelco?

Bedrock dépose un prospectus de vente d'actions de Stelco



Une autre escroquerie en préparation chez Stelco?

- **Bedrock dépose un prospectus de vente d'actions de Stelco**

La tentative de Bombardier de pénétrer le marché américain des avions de ligne

- **Le monopole de l'aéronautique Boeing a recours à l'État américain pour écraser son concurrent Bombardier**

Une autre escroquerie en préparation chez Stelco?

Bedrock dépose un prospectus de vente d'actions de Stelco

Depuis 2003, les aciéries de Stelco, ses milliers de métallos et retraités, et les communautés environnantes de la région d'Hamilton ont été la cible à maintes reprises d'escroqueries légalisées. Ces combines frauduleuses pour payer les riches ont causé de grandes pertes dans ce qui appartient de droit aux travailleurs et aux retraités et des dommages à leurs aciéries, leur économie et leurs communautés. L'arme principale de ces attaques a été le vol légalisé perpétré aux termes de la *Loi*

sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (LACC) sous l'autorité de la Cour supérieure de l'Ontario et du gouvernement fédéral avec la collusion active du gouvernement de l'Ontario. Des voleurs légalisés ont soutiré des millions de dollars aux métallos, à leurs pensions et à leurs avantages sociaux, retirant une énorme valeur réelle et potentielle des communautés locales et de l'économie.



Les métallos et retraités de Stelco dirigés par la section locale 1005 du Syndicat des Métallos à Hamilton et leurs alliés ont mené un combat de tous les instants contre ce vol légalisé incessant. Les comploteurs sont maintenant de retour avec un autre plan pour utiliser les aciéries de Stelco à Hamilton et à Nanticoke pour faire un gros coup d'argent. En juin dernier, une bande d'investisseurs américains appelée Bedrock a pris le contrôle de Stelco qui sortait de la protection de la faillite aux termes de la LACC. À ce moment-là, les oligarques américains se sont vantés d'avoir des tonnes d'argent disponibles pour investir dans

Stelco et rétablir sa capacité. Il semble que c'était pure fanfaronnade pour duper les naïfs car ils viennent de déposer un document officiel, un Prospectus d'introduction en bourse pour vendre des actions dans les aciéries dont ils viennent juste de s'emparer.

Le PAPE (le Premier appel public à l'épargne) permet à Bedrock de se positionner pour vendre des actions de Stelco à des investisseurs institutionnels puis sur le marché boursier. L'argent provenant de la vente partielle de l'entreprise va se retrouver entre les mains des propriétaires de Bedrock qui pourront en faire ce qu'ils veulent. Le montant total qu'ils désirent obtenir serait entre 500 millions \$ et 1 milliard \$. Cela dépendra surtout de ce que les investisseurs institutionnels, souvent des initiés ou des amis des émetteurs du PAPE, sont prêts à payer et de l'augmentation du cours des actions qui se produira sur le marché libre. L'ensemble du processus met en action une foule de parasites qui réclament de l'argent par le biais de leurs placements dans le PAPE sans eux-mêmes produire quelque valeur que ce soit, comme ce fut le cas de ceux qui ont participé au processus de la LACC.

Un résumé du prospectus de Bedrock qui a été publié met en évidence ce que les oligarques de New York estiment être les arguments de vente de la Stelco de l'après-LACC. Parmi ceux-ci il y a l'élimination des « coûts associés aux passifs provenant du passé », les pensions à prestations déterminées et les autres avantages sociaux postérieurs à l'emploi (AAPE). Ces « passifs éliminés » qui ont été volés aux retraités de Stelco sont estimés à 1,4 milliard \$. Ces obligations ont été retirées du bilan financier de Stelco, ce qui permet aux propriétaires de réclamer une plus grande partie de la valeur nouvelle que produisent les métallos.



Bedrock se vante également d'éliminer la plus grande partie du risque et de la responsabilité sociale associés à la réparation de la pollution produite par les opérations de Stelco à Hamilton et à Lake Erie Works dans le passé. Le prospectus mentionne qu'un accord conclu avec le gouvernement de l'Ontario et sanctionné par la Cour supérieure dans le cadre du processus de la LACC « a

considérablement réduit notre exposition à des problèmes environnementaux historiques imprévus » à Hamilton et à Nanticoke. La responsabilité sociale de l'assainissement environnemental des terres ayant appartenu à Stelco a été transférée à une fiducie foncière sous l'autorité du gouvernement de l'Ontario. Les Canadiens doivent examiner sérieusement comment on va priver ces voleurs de grand chemin socialement irresponsables de leur contrôle de la terre, de l'économie et de la richesse sociale que les travailleurs produisent et comment on va donner une nouvelle direction et un nouvel objectif prosociaux à l'économie et au pays.

Le prospectus vise la « maximisation du profit »

Le prospectus laisse clairement voir que l'objectif de Bedrock est de maximiser la réclamation des investisseurs à la valeur nouvelle produite par les métaux. La recherche du profit maximum sur le dos des travailleurs qui produisent la valeur revient sans cesse dans le résumé du prospectus. Les termes utilisés à répétition sont des variations sur les thèmes de « l'accent sur la maximisation des gains des actionnaires », « la maximisation de la rentabilité » et les grands avantages découlant d'être « largement exempts de passifs légués par le passé afin d'assurer qu'un flux de trésorerie maximale soit généré librement ».



On y lit : « En outre, grâce au processus de la LACC, nous avons considérablement réduit nos coûts financiers, y compris les frais d'intérêts et les coûts associés aux passifs légués par le passé », soit les régimes à prestations déterminées, les AAPE et les problèmes environnementaux. Le prospectus se plaît même à noter que Stelco a été extrêmement rentable en 2017 sous la LACC. Il omet bien sûr de dire que cela provient en partie du fait que la Cour supérieure a rejeté les réclamations des retraités à leurs avantages sociaux postérieurs à l'emploi et a arrêté les paiements dans les fonds de pension et des taxes

municipales.

Le prospectus note que Bedrock « a indirectement acquis » toutes les actions de l'entreprise (appartenant à US Steel) pour une « somme de 70 millions \$ en argent comptant », tout en déclarant que la valeur nette des deux usines dépasse les centaines de millions de dollars. On lit ensuite : « Grâce au processus de la LACC, nous avons pu effacer environ 3,0 milliards \$ de dettes garanties et non garanties [*le paiement de 10 cents du dollar aux fournisseurs et entrepreneurs locaux pour les comptes impayés - note de FO*] ainsi qu'environ 1,4 milliard \$ en obligations envers les pensions et les AAPE. » On peut imaginer à quel point ces voleurs de grands chemins sont excités à l'idée de pouvoir voler légalement une plus grande partie encore de ce qui revient de droit à la classe ouvrière canadienne.

Pour se protéger face au ralentissement inévitable dans le secteur de l'acier, le prospectus a inséré en petits caractères un avertissement quant à « la nature cyclique de l'industrie sidérurgique » et à une éventuelle troisième aventure dans le Far West de la LACC. Pour apaiser les craintes des investisseurs potentiels, le Bedrock leur rappelle : « Contrairement à beaucoup de nos pairs intégrés, nous ne sommes pas gênés par des passifs importants et non couverts associés aux régimes de retraite et aux AAPE. En plus, nous avons environ 1,1 milliard \$ de reports en pertes autres qu'en perte de capital, de même que d'autres répartitions des charges fiscales avant impôt, ce qui va nous permettre de réduire nos paiements d'impôts en argent comptant et d'augmenter la génération libre de flux de trésorerie. »

Vous pouvez les imaginer dans leurs luxueux bureaux de New York en train de chanter en chœur le *Gold Diggers 'Song*, « Nous avons l'argent ! Nous avons l'argent ! »

La direction actuelle de l'économie n'est pas viable sur le plan économique ou social. Cette direction est injuste parce qu'elle prive les travailleurs de ce qui leur appartient de droit, de leurs réclamations à la valeur qu'ils produisent pour garantir leur bien-être et leur sécurité jusqu'à leur décès. La direction actuelle est antisociale en ce qu'elle n'assume pas sa responsabilité sociale d'humaniser l'environnement social et naturel. La direction actuelle ne résout aucun problème de l'économie canadienne, mais l'enfonce encore plus dans l'abîme de la Forteresse Amérique du Nord des oligarques dominants, où l'anarchie et la violence sont la règle. Le prospectus l'admet lui-même lorsqu'il parle du problème des prix de l'acier qui, comme le dit un économiste, « fluctuent comme un battement de cœur ».



L'industrie sidérurgique devrait être l'épine dorsale d'une économie canadienne diversifiée, indépendante qui subvient à ses besoins où la production intérieure d'acier et d'autres produits de base d'une économie moderne est conforme à la demande intérieure et où les prix sont fixés et stabilisés en fonction des prix réels de production, où l'objectif n'est pas de « maximiser les profits de quelques-uns » mais de garantir le bien-être de tous et la reproduction élargie de l'économie et d'harmoniser l'environnement social et naturel.

Les métallos et d'autres travailleurs sont en train de discuter de comment en arriver à créer cette nouvelle direction. Comment les travailleurs peuvent-ils mobiliser et organiser leurs pairs sur une base de masse de manière idéologique et politique pour priver les oligarques dominants de leur pouvoir de priver l'économie et le pays d'une nouvelle direction prosociale ? Joignez-vous à la discussion et à la mobilisation !



La tentative de Bombardier de pénétrer le marché américain des avions de ligne

Le monopole de l'aéronautique Boeing a recours à l'État américain pour écraser son concurrent Bombardier

Le département du Commerce des États-Unis a lancé une attaque contre Bombardier, un monopole mondial du transport dont le siège social est à Montréal. Bombardier essaie de pénétrer le marché américain du transport aérien avec son avion de ligne intermédiaire de la Série C. L'avion a connu des ventes modestes en Europe et avait récemment reçu une commande de 125 appareils de Delta Airlines, qui est basé aux États-Unis, lesquels devaient être livrés d'ici le printemps prochain.

Boeing a considéré la commande de Delta comme une menace au monopole dans les avions de ligne qu'il partage avec son rival européen Airbus. En plus de la concurrence indésirable que cela représente dans une niche du marché qu'il entend occuper, Boeing considère que le bas prix des avions de la Série C exerce une pression à la baisse sur le prix des avions de ligne en général. Les tarifs et les droits compensatoires ont pour effet d'élever les prix de marché des biens affectés. C'est

ce qui s'est produit avec l'imposition récurrente de droits compensatoires sur les exportations canadiennes de bois d'oeuvre aux États-Unis.



Boeing a demandé au département du Commerce d'imposer un tarif de 80 % aux avions de Bombardier vendus aux États-Unis en compensation pour leur prix qui est bas selon lui. Boeing a dit que si ces avions se vendent en dessous de leur prix de marché, c'est parce que les gouvernements du Canada et du Québec ont injecté des fonds publics dans le monopole privé Bombardier en général et dans la production de la Série C en particulier. [1] Boeing refuse d'admettre que tous les monopoles au sein du système impérialiste d'États reçoivent du financement d'État à des degrés divers. Le monopole privé Boeing reçoit continuellement des fonds de l'État pour mener à bien son édification d'empire. [2]

Boeing est un des plus grands monopoles de la production dans le monde. En 2016, il a déclaré un revenu net de 94, 571 milliards \$ de la vente de 748 avions commerciaux, 180 avions militaires et 5 satellites en plus de ses services et de la location et de la fourniture de pièces. Boeing dit employer 147 683 travailleurs surtout aux États-Unis et 1 600 au Canada qui fabriquent des pièces à Winnipeg, 2 000 travailleurs au Royaume-Uni qui font de l'entretien et des réparations et 3 500 en Australie.

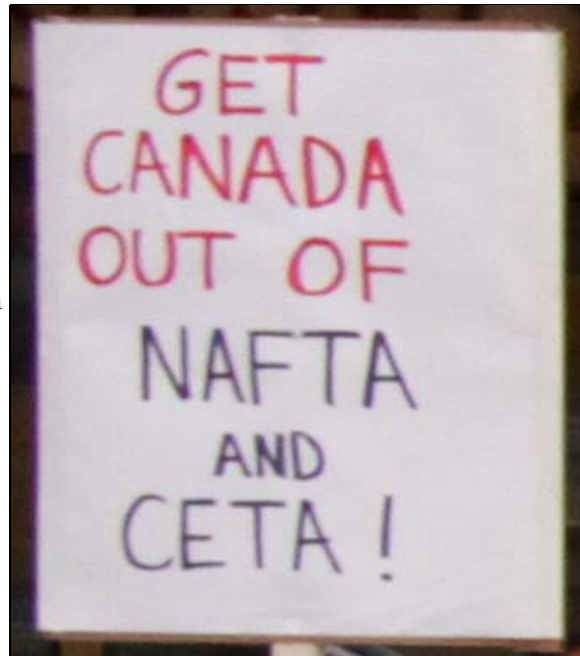
Bombardier Inc. a déclaré un revenu net de 16,34 milliards en 2016 ; il emploie 66 000 travailleurs dans le monde dans l'ensemble de ses divisions. Sa division aéronautique emploie 25 000 travailleurs dont 17 000 à Montréal et 4 000 à Belfast en Irlande du Nord. La division aéronautique a amassé un revenu brut de 11,2 milliards \$ en 2015. La division du transport (par rail) a déclaré un revenu brut de 9,6 milliards \$ en 2014. En janvier 2011, sa division ferroviaire comprenait 34 900 travailleurs, dont 25 400 en Europe et 60 installations manufacturières dans le monde.

Le département du Commerce des États-Unis a soutenu la plainte de Boeing et imposé des droits compensatoires de 219,6 % aux avions de ligne de Bombardier vendus aux États-Unis plutôt que les droits de 80 % qui avaient été demandés. Cette multiplication par trois du prix des avions de la Série C ferme carrément le marché américain à Bombardier. Comme cela se produit souvent dans de tels litiges commerciaux, les données spécifiques sur le prix de production en rapport au prix de marché et le rôle qu'ont joué les manoeuvres pour payer les riches n'ont pas été rendus publics sinon sous forme d'allusions. On a parlé par exemple du prix de marché « inéquitable » et « ridiculement bas » que Delta a payé pour ses avions.

La ministre canadienne des Affaires étrangères, Chrystia Freeland, a dit dans un communiqué qu'« il est évident que la décision vise à éliminer les aéronaves de la série C de Bombardier du marché américain ». Le premier ministre Trudeau a menacé d'annuler par mesure de représailles l'achat des avions de chasse de Boeing qui doit encore être finalisé. Le premier ministre Philippe Couillard y est allé d'un langage militariste pour décrire la situation. « Boeing a peut-être gagné une bataille, mais croyez-moi, la guerre est loin d'être finie », a-t-il dit. Il a accusé le gouvernement américain et Boeing d'essayer « d'éliminer un concurrent qui fait un meilleur produit ». Couillard a dit que la question n'a rien à voir avec les subsides d'État à Bombardier, ajoutant que Boeing est une entreprise qui a elle-même « été nourrie par des décennies de soutien gouvernemental » aux États-Unis.

Les mains liées par le système impérialiste d'États dominé par les États-Unis

Les économies canadienne et québécoise sont mises sans dessus-dessous dans le cadre du système impérialiste d'États dirigé par les États-Unis. Les conditions d'exercice du commerce contrôlé par les monopoles qui sont élaborées par l'ALÉNA, l'AÉCG et l'Organisation mondiale du commerce visent à répondre aux besoins des monopoles et à appuyer leur pénétration sans restrictions des États-nations. Cependant, lorsqu'un monopole ou un groupe puissant de monopoles aux États-Unis ou dans l'Union européenne considèrent qu'ils doivent agir dans leur propre intérêt, ils ignorent les conditions qui régissent le commerce contrôlé par les monopoles et ont recours directement à la machine d'État pour obtenir ce qu'ils veulent. C'est ce que Boeing a fait et toute plainte qui sera déposée devant l'ALÉNA ou l'OMC va prendre des années avant d'être résolue et les monopoles auront eu le temps d'obtenir ce qu'ils voulaient.



Boeing cherche à mettre fin à la pénétration du marché américain des avions de ligne par Bombardier et à garder élevés les prix de marché des avions afin de continuer de toucher des profits d'argent record. Pour atteindre cet objectif, Boeing passe par-dessus les conventions existantes et défend son édification d'empire en ayant recours à la machine d'État américaine.

Bombardier et l'État canadien sont pratiquement impuissants face à l'attaque des États-Unis et de Boeing parce qu'ils ont les mains liées par le système impérialiste d'États et qu'ils s'appuient sur le commerce mondial et les marchés mondiaux pour soutenir leur production. Les États-Unis représentent un tiers du marché mondial des avions de ligne et au moins la moitié de ce marché est constituée de pièces, du service aux pièces et de fournisseurs qui font l'objet de contrats d'entretien et de réparation. Bombardier perd non seulement la vente des avions de ligne mais aussi les services d'entretien et de réparation qui l'accompagnent.

La perturbation du commerce mondial par ce genre d'attaques ou par les crises économiques récurrentes a un impact sérieux sur la sécurité et le moyen de subsistance des travailleurs canadiens et sur leur bien-être. Si le Canada possédait une économie domestique vibrante, diversifiée et subvenant à ses besoins, une économie qui produit des matières premières et d'autres moyens de production de même que des biens de consommation et des services, en plus d'un vaste éventail de services publics et de programmes sociaux, le commerce international basé sur l'avantage mutuel d'État à État serait un facteur de plus qui contribuerait à l'économie. L'économie serait prémunie contre une perturbation provenant d'une attaque comme celle de Boeing et des États-Unis contre Bombardier, contre les tarifs imposés au bois d'oeuvre et contre les crises économiques au sein du système impérialiste mondial d'États.

Compte tenu de la vaste superficie du Canada et du Québec, de leur main-d'oeuvre experte et éduquée, des ressources matérielles abondantes et des possibilités agricoles, l'économie canadienne n'a pas à dépendre du commerce extérieur. Les cinq grandes régions sont elles-mêmes plus que capables de développer une économie diversifiée et vibrante ayant des inter-relations économiques

internes, le tout bénéficiant au développement et à la stabilité des Maritimes, du Québec, de l'Ontario, des Prairies et de la Colombie-Britannique, avec en plus l'appui des régions nordiques.

La direction économique actuelle de l'économie qui est maintenue captive au sein du système impérialiste d'États dominé par les États-Unis est remplie d'instabilité et de dangers. Les inquiétudes des travailleurs de Bombardier sont bien fondées et doivent être traitées de façon urgente. Cependant, elles ne peuvent l'être par des appels à rendre l'économie encore plus captive de sa direction actuelle. Les installations manufacturières de Bombardier au Canada pourraient être ré-outillées immédiatement et la main-d'oeuvre experte mise à profit pour fournir des moyens de production et des biens de consommation qui à l'heure actuelle sont fabriqués hors du pays. Cela comprend la plus grande partie de la machinerie lourde utilisée dans la construction, l'extraction de matières premières, l'agriculture et même les équipements militaires défensifs comme les tanks, l'ensemble du matériel roulant, les avions de chasse et les navires pour la défense, l'usage domestique et le commerce. De nombreux Canadiens regrettent toujours et dénoncent encore le gouvernement d'avoir annulé les Avro Arrow CF-105 en 1959 sous la pression des impérialistes américains.

Toutes les compagnies qui vendent présentement leurs produits industriels au Canada, surtout de la machinerie lourde industrielle, sans les fabriquer ici devraient être averties que cette situation va cesser dès que Bombardier et les autres installations industrielles vont produire des marchandises similaires en utilisant de l'acier et d'autres matériaux canadiens. On pourrait établir un échéancier comprenant un plan d'action précis qui repose sur la production de la plus haute qualité possible en temps requis, principalement par des entreprises d'État et au moyen du financement d'État.



Les impérialistes américains ont le droit de décider s'ils veulent importer les avions de ligne de la série C ou non et à un prix de marché qui leur convient. Les Canadiens cependant ont eux aussi le droit de décider quelles marchandises entrent du Canada et en sortent et à quel prix. Ce droit est une affirmation de souveraineté. Il revient au peuple du pays souverain de décider si cette affirmation de souveraineté sert le bien commun et l'intérêt général de la société.

Les gens ne veulent pas de conflit ou de guerre sur des questions commerciales ni de voyous ou de brigands comme partenaires commerciaux. Ce n'est pas là la façon moderne de s'engager dans le commerce international et la violence n'est pas non plus la façon de résoudre les problèmes intérieurs ou internationaux.

Il est possible d'établir une nouvelle direction de l'économie qui s'appuie sur ses propres forces afin de garantir la sécurité et la stabilité et de satisfaire aux besoins du peuple et à l'intérêt général de la société. Cette économie va reconnaître et soutenir les droits de tous. L'aspect crucial qui fait défaut pour que ceci se réalise c'est la volonté et le leadership politique de la classe ouvrière organisée et mobilisée.

Non à l'édification d'empire où règne la loi du plus fort en dehors et en contravention de la primauté moderne du droit !

Oui à l'édification nationale sur une base nouvelle où c'est le peuple qui décide et exerce son droit de

contrôler les affaires de l'État à l'intérieur d'une constitution et d'un État de droit modernes qui garantissent leur bien-être et leurs droits !

Notes

1. Des manoeuvres pour payer Bombardier dont les médias ont abondamment parlé :

Bombardier a reçu une aide fédérale 48 fois depuis 1966 et le gouvernement du Québec lui a consenti des largesses semblables.

D'autres paiements spécifiques à la série C comprennent:

- une injection de capital-actions d'Investissement Québec (1 milliard \$)
- une injection de capital-actions de la Caisse de dépôt et placement du Québec (1,5 milliard \$)
- une aide au lancement de la Série C par le gouvernement fédéral canadien (259,9 millions \$)
- une aide au lancement par le gouvernement du Québec (86,9 millions \$)
- une aide au lancement par le gouvernement du Royaume-Uni (145,9 millions \$)
- Exportation et développement Canada et Financement exportation Québec (1 milliard \$)
- Partenariat technologique Canada (103,7 millions \$)
- Programme de démonstration de technologies (40,1 millions \$)
- fourniture par le gouvernement de facilités de production et de terrains à Mirabel en échange d'une faible rémunération
- incitatifs fiscaux et autre forme d'appui de la part de la ville de Mirabel
- appui d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada au développement et à la recherche aéronautiques (14,9 millions \$)
- ligne de crédit de la Caisse de dépôt et de placement (500 millions \$)
- Emploi-Québec (3 millions \$)

2. Les médias américains ont noté l'ironie qu'il y a de voir Boeing poursuivre quelqu'un pour des subsides gouvernementaux. Boeing est le premier récipiendaire de fonds d'État des gouvernements de tous les niveaux. On parle souvent de la Banque fédérale d'exportations-importations des États-Unis comme de la « banque de Boeing ». Le site web Subsidy Tracker a nommé Boeing le récipiendaire numéro un des stratagèmes pour payer les riches de l'État américain. Il rapporte que Boeing a reçu 14,4 milliards \$ en manoeuvres pour payer les riches depuis les années 1990.



NUMÉROS PRÉCÉDENTS | ACCUEIL

Site web: www.pccml.ca Email: forumouvrier@cpcml.ca