

## **Pour sauver la SNCF, faisons dérailler le gouvernement**

La SNCF, j'y reviens. Cette entreprise publique est en situation de « monopole naturel », car il n'y a qu'un réseau ferré : on a quelques exemples avec la distribution de l'eau, de l'électricité, le téléphone fixe... Ce monopole naturel peut être privé, et l'entreprise va en profiter, comme Microsoft avec ses logiciels Windows. Jusqu'en 1980, les économistes s'accordaient pour que tout monopole naturel exigeât une intervention publique, comme le programme des nationalisations à la Libération. Le capitalisme financier a suggéré que seul le réseau devait rester public, et qu'on pouvait mettre en concurrence tout le reste. Ce que Mme Thatcher s'empressait de faire en Angleterre dans les années 1980.

Lorsque Edouard Philippe prétend que les Français paient de plus en plus cher un service public de moins en moins efficace, il se fiche du monde. Le rapport Spinetta a montré le contraire. La maladie de la SNCF, c'est l'austérité, tandis que l'on aide *largamente* la concurrence du rail : voiture, camion, car « Macron », avion. Le tout TGV n'a pas aidé : depuis 25 ans, 40% des investissements sur 8% des lignes, on comprend mieux le délabrement des lignes secondaires, sans maintenance, et de l'endettement excessif. On dégrade le service rendu pour faire râler la population, puis on parle de nécessaire réforme. Un classique de la communication gouvernementale.

Dans le transport aérien, les prix bas viennent de ce que le transporteur ne paie pas les taxes sur le kérosène. Le modèle low cost de l'aviation repose sur le dumping social, comme l'a montré l'amende de 8 millions d'euros payée par Ryanair en 2013 pour avoir dissimulé du travail et n'avoir pas payé les cotisations sociales. La privatisation du rail a un sinistre passé avec la politique de Thatcher : des centaines d'entreprises créées sur le transport des marchandises, des personnes, le service rendu aux voyageurs, la location des gares, les sous-locations d'espaces dans les gares... Un invraisemblable capharnaüm qui fait que les trains britanniques sont les plus chers d'Europe, et qu'il semble illusoire de re-réguler.

Est-ce une volonté européenne que de déréguler ? C'est l'excuse marron, quand les états font tout pour encourager Bruxelles, voire mettre en oeuvre ces politiques libérales alors que l'UE n'a rien demandé. Le seul grain de sable qui pourrait bloquer le processus est le mouvement social. Car l'on peut résister aux injonctions de Bruxelles, y compris dans le cadre des traités européens actuels : qu'on se le dise ! De plus, la suppression du monopole SNCF n'aboutira pas forcément à une privatisation totale : cela dépend du rapport des forces. Dans le passé, nous avons connu des privatisations totales ou partielles (Orange, anciennement PTT, puis France Télécom, privatisée mais dont l'état en possède 23%). « *La seule vertu de la concurrence est de mettre un coup d'épée dans les reins des syndicats* », comme le dit un journaliste des Echos.

Le gouvernement est antisyndical en opposant syndicats et associations de citoyens-usagers. Le statut des cheminots n'est pas si privilégié que ce que l'on tente de nous le faire croire : il est attaqué par les deux Lois Macron (El Khomri et Macron II), leur cotisation retraite est alignée sur le régime général. Les privilégiés sont ailleurs, dans le camp des favorisés qui dénoncent les privilèges des petits pour faire oublier leurs rentes : les 10% les plus riches ont bénéficié d'héritages, possèdent la moitié du patrimoine du pays, remercient Macron pour la suppression de l'impôt sur la fortune, et sont les grands gagnants du budget 2018.

Le soutien aux cheminots doit donc être le plus large possible, surtout si d'autres victimes de la politique actuelle les rejoignent : retraité.e.s, salarié.e.s des hôpitaux et des Ehpad, étudiant.e.s. Le printemps ne fait que commencer.

Dr Bruno Bourgeon, président d'AID

<http://aid97400.re>

D'après Charlie-Hebdo n°1340, entretien de Jean Gadrey avec Jacques Littauer.