

“J'aurais préféré que ce soit la Poste”

Adapté de «Pouvoir dire STOP», D. Schneidermann, Les Arènes (2019)

J'ai de la chance, je connais ma factrice. Elle monte mes recommandés à mon étage. L'autre semaine, quand le petit artisan du coin de la rue a fermé son échoppe, on s'est inquiétés ensemble. Elle l'a cherché sans succès dans les bars du quartier. Quand quelques jours plus tard il est réapparu, on s'en est réjouis ensemble. C'est une factrice à l'ancienne. Une factrice miraculeuse. Une factrice de service public.

Une factrice comme il n'en existera plus quand le prochain gouvernement aura complètement privatisé La Poste. Macron et son monde ne veulent plus de factrices à l'ancienne. Ils veulent des start-up, des licornes. Alors, un algorithme s'apercevra qu'elle a perdu cinq minutes à chercher le retoucheur turc dans les bars du quartier. Cinq minutes ! On peut encore gratter cinq minutes sur son temps de tournée ! Que ferons-nous quand nous serons en concurrence avec la Poste Allemande ou Chinoise ?

Evidemment, j'aurais préféré que ça tombe sur La Poste. Ou sur France Télécom. Ou sur la SNCF. J'aurais préféré un référendum pour savoir regarder une entreprise de notre univers familial. Mais au fond, le service public, aujourd'hui, est-il autre chose qu'un glorieux fantôme ? C'est impuissants que nous regardons depuis des décennies l'Etat vendre des bijoux de famille, se déliter une certaine idée du service public. J'ai regardé, résigné, fermer des petites lignes de train et des maternités, les tarifs SNCF devenir illisibles, les zones rurales se désertifier.

Il aura fallu le procès des «suicides de France Télécom», quand on a fait dégager des salariés «par la porte ou par la fenêtre» pour que l'on découvre ce qu'une politique aveugle peut charrier de souffrances humaines invisibles.

Invisible. Invisibilisation. Sortie de l'invisibilité. Détresse des salariés jetés dans la concurrence sauvage. Détresse du peuple des ronds-points, des largués de la deuxième quinzaine du mois, des caissières à temps partiel, des petites retraites. Refuser la privatisation, c'est mettre un **coup d'arrêt à cette dépossession.**

Pourquoi le RIP ? Parce que le RIP. Cet outil, il nous est aujourd'hui donné de l'arracher à la loi du profit. Il nous est donné de descendre sur la grande autoroute de la mondialisation aveugle, et de dire simplement : **stop.** Crier notre plaidoyer pour le droit d'adresser un pied de nez à ce nouveau monde. Pour des rébellions confuses, sans leaders ni mots d'ordre.

Ringard ? Et si cette ringardise était la vraie modernité ?



Demain : Routes Nationales (M-J Rendas)

La France compte plus d'un million de kilomètres de routes, dont plus de 9000 sont des routes nationales, gérées directement par l'Etat. Selon la note «Le transfert du réseau routier national au secteur concédé» de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (avril 2014), les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) aimeraient bien soulager les pouvoirs publics de cette charge, qu'ils ne seraient plus capables d'assumer. Par preuve : le très mauvais état des routes nationales. Avec la connivence du pouvoir politique actuel, une «**machine à privatiser**» de plus semble donc s'être mise «**en marche**».

Depuis sa création en fin 2003 l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) assure la gestion des investissements dans les transports routiers, ferroviaires fluviaux, portuaires ou maritimes. Jadis alimenté surtout par la rente des péages des autoroutes, le budget de l'AFITF s'est vu fortement ponctionné par les privatisations de 2014 (gouvernement de Villepin), en même temps que les bénéfices des SCAs ont fortement progressé (20% en dix ans), au point d'être épinglés par la Cour des Comptes. Depuis l'abandon de l'écotaxe poids lourds, qui devait compenser la perte des péages autoroutiers, une part importante du budget de l'AFITF provient de la taxe sur les produits pétroliers (TICPE). Le problème actuel de financement du réseau routier découle donc, au moins partiellement, de la privatisation des autoroutes, qui a cassé la logique d'**équilibre** entre services **rentables** (les autoroutes) et **service public** (les routes). L'argent des péages allant désormais dans la poche des actionnaires des SCAs, ce sont bien les automobilistes, à travers le prix du gazole, qui financent par cet impôt indirect les infrastructures de transport.

Alors que le soutien de la population à une renationalisation des autoroutes est incontestable, comme l'indique le soutien massif aux occupations de péages effectuées par les Gilets Jaunes, le gouvernement d'Edouard Philippe semble prêt à augmenter dans la plus grande opacité l'emprise des SCAs sur le réseau routier national. Les grands groupes du BTP (Vinci, Eiffage, Sanef, ...) pourraient ainsi, tout naturellement, assurer aux SCAs dont ils sont actionnaires l'aménagement de tronçons de routes nationales autour de grandes villes. L'état permettrait encore, comme compensation de cette «*délégation de service public*» une augmentation des péages ou de la durée des concessions actuelles.

Des amendements dans ce sens, proposés par des députés LREM à la Loi d'orientation des Mobilités actuellement en discussion à l'Assemblée Nationale, s'appuieraient sur une étude demandée par le gouvernement au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) et à l'Inspection Générale des Finances (IGF). Le gouvernement **refuse de diffuser le contenu de ce rapport** – sa diffusion aurait été bloquée, selon la presse, en raison de la «*crise des Gilets Jaunes*» et de la proximité des élections Européennes – en dépit des demandes insistantes de députés de la France Insoumise, secondés par des députés Socialistes et Républicains, lors de la discussion de la loi d'Orientation des Mobilités en fin Septembre. Ce manque de transparence qui entoure ce dossier, qui n'est pas sans rappeler le refus d'Emmanuel Macron de rendre public l'accord qu'il a négocié en 2015 avec les SCAs en tant que ministre de l'Economie, démontre le **mépris** du gouvernement pour le pouvoir législatif.

Elisabeth Borne cumule actuellement le ministère des transports et celui de l'Ecologie. En 2014 elle a représenté l'Etat pour les travaux du groupe parlementaire «*sur l'avenir des concessions d'autoroutes*». Selon la lettre que Jean-Paul Chanteguet, membre de ce groupe de travail parlementaire, a adressé au premier ministre Manuel Valls : «*A aucun moment le groupe n'a abordé au fond les sujets. [...]*». Au sein du groupe de travail, il nous a été donné d'entendre en continu les petites musiques de l'administration, qui a répété : «*il n'y a pas d'alternative*», «*financièrement cela ne tient pas*», «*il existe une vraie fragilité juridique*», «*ce n'est pas euro-compatible*» ou encore «*sur le plan constitutionnel nous prenons des risques*», «*Les dés étaient pipés. Je ne voulais pas être instrumentalisé, c'est pour ça que j'ai démissionné.*»

Elisabeth Borne a aussi été (2007-2008) directrice des concessions chez Eiffage, qui gère une trentaine d'autoroutes dans l'Est de la France. Pouvons-nous être surs qu'elle défendra aujourd'hui, face à ses anciens patrons, l'intérêt **collectif** des Français ?

# ZZZ Un Journal de Zilets Zaunes



## Editorial (J-M Fédou)

Vous l'aurez remarqué, ceci n'est pas un Journal, c'est un **Z**ournal, avec un **Z**. Un **Z** comme *Zorro*, le justicier masqué, vestige d'une époque où l'on pouvait défier les lois et les puissants pour plus de justice sociale et moquer les forces de l'ordre. Un **Z**ournal donc, écrit, imprimé, pour essayer de dépasser l'entre soi des réseaux sociaux où l'on s'enferme trop souvent. Un bout de papier qui peut devenir le prétexte à une discussion avec celui qu'on ne connaît pas et qui ne pense pas forcément comme vous.

L'actualité, avec l'urgence avec laquelle le gouvernement Macron a décidé dans la loi PACTE, de privatiser à la fois les barrages hydroélectriques, ENGIE, la Française des Jeux et les Aéroports de Paris (ADP) nous a amené à consacrer cette première édition aux «**communs**». Nous espérons que vous y trouverez la matière à réflexion, discussion et action.

Bonne lecture !



## Tables ADP à Nice

Cela fait plusieurs mois maintenant que nous organisons, à 2 ou 3, des tables de signature du RIP ADP pour empêcher la privatisation complète des aéroports de Paris. Sur le marché de la Libération à Nice les mardi et dimanche matin, sur Garibaldi et Saint Roch le mercredi, et le samedi place Massena. Une table, quelques pancartes, un ordinateur et une connexion internet partagée depuis un téléphone et le tour est joué.

Notre motivation première est certainement l'aberration de cette privatisation. Cette action permet aussi de questionner la démocratie, et ses limites dans le cadre institutionnel actuel, essentiellement représentatif. La procédure du RIP n'aurait pas eu lieu sans les Gilets Jaunes, et représente un avant-goût du RIC, Référendum d'Initiative Citoyenne, qui est l'une des principales demandes du mouvement des gilets jaunes.

## Hier : Les autoroutes

Petit exercice de calcul ...

*On rapporte que l'aide médicale d'état couterait 14€ par an à chaque français. Sachant que l'an dernier chaque km d'autoroute a rapporté 350 000€ par km et par an en bénéfices aux sociétés qui les gèrent, qu'il y a environ 9 112 km d'autoroutes en France, et que la France compte environ 67,6 millions d'habitants, calculer combien chaque français a en moyenne versé de bénéfices aux sociétés d'autoroutes.*

La réponse (350000 \* 9112 / 67600000) de -

Et ça pour qui ? Essentiellement pour Vinci, Eiffage, Sanef et leurs actionnaires, qui payent désormais moins de 30% d'impôts sur ces dividendes grâce à la réforme de la flat tax.

De la vente des concessions en 2006 jusqu'aux accords secrets de 2015 et révélés en 2019, c'est bien d'un scandale d'état dont il s'agit.

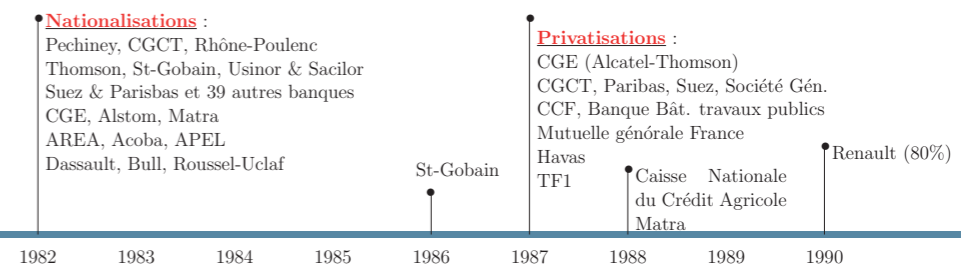
## Aujourd'hui : Aéroports de Paris

Les aéroports de Paris sont gérés depuis 2013 par le groupe ADP dans lequel l'état est actionnaire majoritaire. La privatisation complète d'ADP prévue dans la loi PACTE a donné lieu à une levée de bouclier des parlementaires de tous bords qui a abouti à la mise en place du RIP.

Cette concession, d'une durée de 70 ans, privera l'état d'une rente régulière, en croissance, et nécessitera le dédommagement des actionnaires actuels. Enfin la privatisation d'ADP empêche l'état de rester maître des futures réglementations du transport aérien et de lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

## Demain : Routes Nationales

Loin des yeux du peuple et même de ceux des parlementaires, le gouvernement prépare, sans l'avouer clairement, le transfert au privé de segments de routes nationales. La perte de la principale rente qui servait au maintien des infrastructures de transport (les péages des autoroutes) au profit des actionnaires privés, aura ainsi mené à «*l'incapacité de l'état*» de gérer notre réseau routier, préparant à son tour le terrain pour des nouvelles privatisations. Qui s'accompagneront nécessairement de surcharges additionnelles pour les usagers, comme cela a été le cas pour les autoroutes (suite page 4).



Nationalisations et Privatizations de 1982 à 1990

Les entreprises publiques françaises, pendant longtemps matérialisation d'un engagement fort dans les valeurs républicaines du « *construire tous ensemble* », tombent les unes après les autres dans la main de l'actionariat. Comment a-t-il été possible (il l'est encore aujourd'hui, on n'a qu'à regarder les privatisations à venir de la FDJ, d'ENGIE et d'ADP décidées par E. Macron) qu'un peuple se laisse **déposséder** de ces piliers de la construction d'une société où certaines valeurs **ne sont pas à vendre** ? Le gouvernement – *qui organise leur dégradation par une diminution des budgets* – les médias – *en répandant la propagande néo-libérale* – et même nos appétits individuels pour des profits boursiers faciles semblent coopérer dans la fabrication d'un consentement qui étouffe l'opposition citoyenne qu'on aurait pu attendre à ces privatisations.



**Trente glorieuses : une vie avant les privatisations** (J-C Aknin)

De toute l'histoire millénaire de notre pays, il n'y eut qu'une seule période où les leviers économiques, financiers et productifs ont entièrement dépendu de l'Etat et des citoyens. Cette période n'a duré que 30 petites années, de 1945 à 1975, les « Trente Glorieuses », lorsque des entreprises ont été nationalisées ou créées sous l'égide de l'Etat au sortir de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale. **Entre Expansion économique et plein emploi ET le dogme libéral : combattre l'inflation et assurer la bonne santé des marchés**, le Conseil National de la Résistance (CNR) a choisi.

Car ici il n'est pas question de calculs objectifs qui mèneraient à opter pour un système plutôt qu'à un autre ... avec au bout une solution quasi mathématique. Il s'agit en fait d'un choix idéologique. **A qui voulons-nous confier notre destin ?**

Quatre grandes banques ont été nationalisées avec la Banque de France et sa création monétaire. Le Trésor public recueillait l'impôt et distribuait l'argent sur les projets de modernisation définis par le Commissariat au Plan.

Pour les ultralibéraux, les Trente Glorieuses ont fait florès parce que la France était à reconstruire. Mais dans les années 50, il ne s'est pas agi uniquement de reconstruire mais aussi et surtout de moderniser le pays.

Nos parents ont certes reconstruit le réseau d'eau, routier, ferroviaire et électrique, les barrages hydroélectriques, mais ils ont surtout construit à partir de rien le réseau téléphonique, les autoroutes, les aéroports (Orly 1961, Blagnac

Jusque dans les années 70, la doxa ultralibérale n'investissait que les sphères affairistes, ne concernait que de lointains mouvements de capitaux aux confins des coffres forts des banques via le grand casino boursier. Las cette vision naïve dont les citoyens pouvaient se permettre le luxe n'est plus possible. La crise de 2008 a révélé les menées délébiles d'un système qui se trouve en capacité, à la moindre défaillance, d'engloutir la civilisation entière. L'adage « privatiser les profits, nationaliser les pertes » fait place à un « Bientôt ils privatiseront même l'air qu'on respire » d'autant plus angoissant qu'il est devenu plausible. Mais comment faisons-nous avant ? Amnésie, vérité « adaptée », fake old stories, notre histoire récente (celle de nos parents, grands-parents) disparaît dans une brume très très artificielle... « Trente Glorieuses ? A part les yéyés et la DS, non ça ne me dit rien ». Souvenirs, souvenirs ... une vie avant les privatisations.

**Du désir de privatiser** (M-J Rendas)

Alors que le but d'une entreprise est l'obtention de profits, les services publics (SP) permettent au plus grand nombre d'accéder à des droits collectifs, qui doivent échapper aux règles de l'économie de marché. L'absence de but lucratif affirme leur unique finalité sociale.

L'Etat a été un levier puissant du développement économique Français, à travers une multitude d'entreprises publiques (EP) couvrant des secteurs critiques pour le développement du pays et sa cohésion. C'était le cas de la Poste, des PTT, de France Telecom, d'EDF/GDF, de la SNCF, de Radio France, etc... La création de ces EP, qui intervient surtout en des périodes difficiles de relance nationale (entre les deux guerres et après 1945), est en cohérence avec le préambule de la Constitution de la VI<sup>ème</sup> république (1946) : « *tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité* ». Ce n'est pas le besoin de réguler ces entreprises qui est imposé, mais bel et bien qu'elles appartiennent à tous.

La notion de SP est absente à l'Union Européenne (UE) qui, imbuée de doctrine économique libérale, ne reconnaît que des « *services d'intérêt général* », une exception vaguement définie et à peine tolérée au principe cardinal de « *libre concurrence* ». En concordance, depuis les années 90 la France a vu nombreuses EP privatisées, totalement ou partiellement (voir schéma). Les nationalisations font une curieuse réapparition lors de la crise de 2008, l'intervention de l'Etat pour sauver des entreprises en faillite suite à des pratiques hautement spéculatives étant alors vivement souhaitée par les milieux financiers. **On privatise les rentes – comme le cas d'ADP en ce moment – et on nationalise les pertes.**

Les Français ont voté contre le Traité Européen en 2005, exprimant leur refus d'un monde conduit par les marchés. Cependant, une version légèrement modifiée du même Traité a été ratifiée en 2008 par l'Assemblée Nationale et rentrée en vigueur en 2009, obligeant au préalable à une révision de la Constitution.

**Comment un peuple-t-il peut se laisser déposséder des structures qu'il a créés pour sauvegarder ses droits à l'abri d'insatiabiles appétits de profit ?**

Nous identifions ici trois « *leviers* » majeurs mettant en scène des acteurs différents :

- (1) susciter le **mécontentement** des utilisateurs des services publics par leur dégradation programmée;
- (2) orchestrer une **propagande** mettant en avant les mérites de l'économie libérale, présentant les privatisations comme un impératif indiscutable du « monde moderne », « imposé » par l'Union Européenne ;
- (3) intéresser les citoyens aux **bénéfices** de l'économie financiarisée.

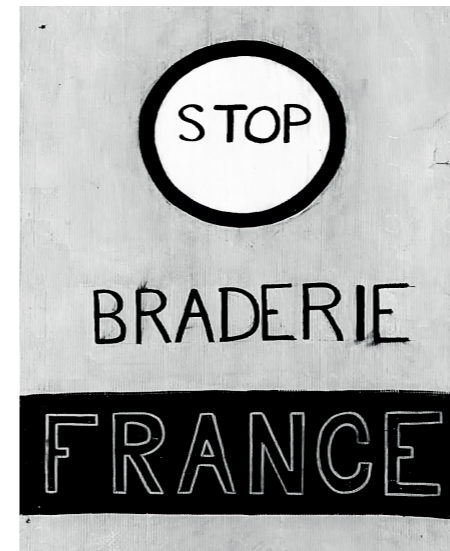
L'Etat prend le premier rôle en (1). Il suffit de voir comment la pénurie est organisée par le gouvernement actuel dans les hôpitaux, où plus de 200 services d'urgence sont en grève, ou la manière dont a été « *orchestrée* » la baisse progressive de la performance de la SNCF. Confrontés à la baisse de qualité des SPs, les utilisateurs blâment alors ces « *fonctionnaires qui ne branlent rien* », ou « *qui ont trop de vacances* », ou qui « *partent trop tôt à la retraite* ». Double gain pour les intérêts privés : au delà de créer le consentement pour privatiser, il pousse les citoyens à se retourner contre les droits acquis par d'autres travailleurs, préparant le terrain pour des lois du travail moins protectrices.

Le levier (3) achète directement le consentement des individus à privatiser ce qui était jusqu'alors commun, par exemple en offrant à un prix attractif des actions des entreprises privatisées. Là encore un double gain : quand

vos épargnes sont investies dans la Bourse vous passez « *de l'autre côté de la barricade* », allant même jusqu'à approuver le transfert de la dette des banques de spéculation aux Etats, comme lors de la « *crise Grecque* ». Nous devenons alors des alliés – *si non des complices* – d'activités spéculatives dont la possibilité de contrôle nous échappe.

Par le levier (2) on façonne sournoisement les opinions des citoyens, par des véritables matraquages médiatiques organisés par les media *mainstream*. Une vision d'un monde « *moderne* » et « *réaliste* » est répandue en permanence, en prétendant que rien ne peut fonctionner efficacement sans l'**appât du profit**. On se garde bien de se faire écho des nombreuses études qui montrent le contraire, même quand le critère de comparaison utilisé est la rentabilité. (mais peut-on comparer l'efficacité des services de santé uniquement à travers leur coût, sans regarder la qualité sociale et environnementale du service fourni ?). Ce constat n'est pas étonnant : le privé doit se financer à des taux d'intérêt plus élevés que l'état et il doit impérativement rémunérer des actionnaires, chaque fois plus gourmands. Une meilleure rentabilité ne peut donc être atteinte qu'à travers moyen des baisses de salaires et des taxes qui alimentent l'état social. Cette **redistribution des richesses** au bénéfice de l'actionariat et aux détriment du travail est soigneusement maintenue sous silence, permettant l'émergence du consentement à privatiser, au nom de vains espoirs dans de « *meilleurs services* » ou des « *plus bas prix* ».

Les médias *mainstream*, majoritairement détenus par des grands groupes financiers, sont donc le vrai **fer de lance de la doxa néolibérale** à l'œuvre dans nos sociétés. Chercher des moyens d'information alternatifs est par conséquent un premier acte de résistance citoyenne au monde du « *tout marchand* ».



1953), le Concorde 1967, les moteurs d'avion (SNECMA 1945), les grands terminaux portuaires (Dunkerque 1963, Fos 1968, Saint-Nazaire 1969, Le Havre 1972), l'industrie digitale (Bull), électronique (Thomson 1966), électrique (EDF N<sup>o</sup>1 mondial), nucléaire (Framatome 1958), la métallurgie (Usinor 1948), le Rail (AlsThom), les constructions navales (Le France 1961, Chantiers de l'Atlantique 1964), de grands ensembles HLM (1953-1977), La Défense 1960, Halles à Rungis 1969, RER 1977, densifié l'éclairage urbain, créé la Sécurité Sociale, la CAF, le Planning Familial, conçu un maillage administratif dense (poste, centre des impôts, tribunal, hôpital ou dispensaires, écoles), construit des universités, relancé le CNRS 1958, créé l'audiovisuel public (Maison de la Radio, ORTF, SFP, INA), construit les émetteurs (TDF), créé le BRGM 1959 (Recherches Géo-Minières), organisé l'entretien des forêts (ONF 1966), ...

Peut-on imaginer le gouvernement français d'aujourd'hui propulser un tel boum économique ? Non. Cette dynamique n'a été possible que grâce à l'**économie dirigée** (*économie semi-dirigée : le secteur privé participant à l'effort national défini par le Plan*). Seul *un Etat avec une vision ET maître de sa monnaie* pouvait réaliser un tel tour de force.

**Le contre argument des ultralibéraux: l'exemple Américain, chantre du libéralisme.**

D'abord les US sont loin d'être un Eldorado. Des foyers considérables de pauvreté s'y multiplient sans protection sociale. Le Dollar depuis 1945 est la monnaie directrice mondiale ce qui représente un avantage inouï. Et lors des Trente Glorieuses, le même boum économique s'y déroulait sous l'égide d'un état tout aussi dirigiste. Roosevelt imposait les entreprises US à 80 % : sous une autre forme la même politique écono-

mique que l'Etat français. Enfin, les dirigeants US ont toujours porté une vision pour leur pays, une vision patriotique. Ce qui, hélas, n'est plus le cas de nos dirigeants français. Ainsi l'exemple US ne peut être opposé à la France sous-économie-dirigée des Trente Glorieuses.

**- Autre critique : les dévaluations successives du Franc.** Nos héros du redressement français auraient donc trop joué de la planche à billet et provoqué une forte inflation.

Les US ne souffraient qu'un seul ennemi : l'URSS et n'eurent de cesse que de réduire les « non alignés » (France, Inde, Turquie, Egypte, Yougoslavie). Parmi eux, la France avait plutôt de bons résultats, les meilleurs même.

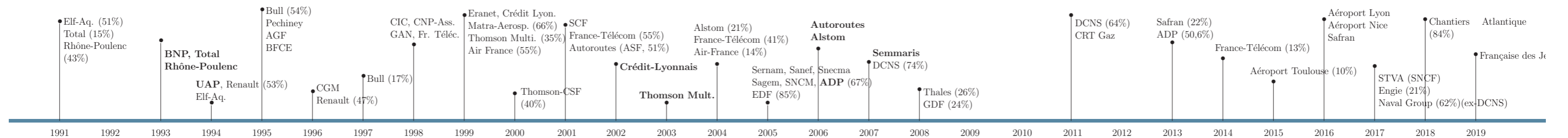
**Alors, est-ce la planche à billet qui a enrailé le redressement français ?** Sans exportations suffisantes les richesses françaises ont tourné en vase clos et ont été asphyxiées par une inflation provoquée de l'extérieur. En fait la France a subi à cette époque un **boycott rampant** organisé et relayé par tous ceux qui marchaient docilement dans le sillage US.

Quand la France en janvier 73 renonça à battre monnaie au profit des banques privées ce fut alors la fin des grands projets. La fin d'un élan national.

Avec les privatisations se jouent la vente à la découpe du patrimoine France, la réduction des efforts de nos parents, grands-parents et des générations qui nous ont fait naître.

Voilà, la guerre que nous avons perdue, contre des ennemis insatiables qui vident de sa substance et de son énergie le peuple que nous étions, des ennemis qui, comme tous les vainqueurs, se partagent le butin. Avec la complicité zélée d'authentiques traîtres, menteurs et sans conscience.

Pour conclure, inversons la comparaison. Quelle société idéale, l'Ultralibéralisme Roi a donc fini par offrir aux populations ? Nous laisserons nos lecteurs répondre à cette question.



Historique des privatisations de 1990 à nos jours