

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE  
NOUS, ON LA DÉFEND !**



# INTERVENTION

Montreuil, 24 avril 2018

**RASSEMBLEMENT DU 24 AVRIL 2018  
PLACE DE LA BOURSE**

**« RENDEZ L'ARGENT DES PRIVATISATIONS ! »**

**PAR LAURENT BRUN**

Chères et chers Camarades,

Merci d'avoir répondu à l'appel de la CGT pour cette initiative hautement symbolique « rendez l'argent des privatisations ! ».

Nous avons choisi la place de la Bourse, ancien lieu de cotation des valeurs du CAC40, à quelques mètres du siège de l'autorité des marchés financiers, parce que l'un des 3 points du projet de loi du Gouvernement est la transformation de l'Entreprise Publique Industrielle et Commerciale SNCF en société par actions à capitaux publics.

Si le Gouvernement présente cette mesure comme purement technique, nous ne sommes pas dupes, il s'agit bien du premier pas vers une privatisation.

Aucun autre objectif ne peut soutenir cette transformation.

Aucun argument sérieux ne montre une autre utilité de ce changement.

D'ailleurs, le Gouvernement confirme involontairement cette analyse en expliquant partout que c'est un retour au statut juridique d'avant 1982. Or, justement, si la SNCF était une société par actions avant 1982, c'est bien parce qu'elle avait encore des actionnaires à hauteur de 49%. Cette situation était issue de la convention de nationalisation de 1938 dans laquelle les intérêts des propriétaires des anciennes compagnies privées avaient été préservés, malgré leur faillite. En 1982, le Gouvernement de l'époque prend acte de la fin de la convention de 50 ans et va au bout de la démarche de nationalisation en faisant de la SNCF un EPIC.

Aujourd'hui, le Gouvernement veut donc revenir en arrière et dépouiller le pays d'un morceau de son patrimoine.

Devons-nous tenir compte des promesses que le capital ne sera pas cédé, qu'il ne sera pas augmenté en faisant appel aux marchés financiers ou qu'il ne sera pas échangé dans une fusion avec une entreprise privée ?

Le 30 août 1989, le Ministre des postes et télécommunication adresse un courrier aux organisations syndicales en ces termes :

*« Le grand débat sur l'avenir du service public de la poste et des télécommunications que j'ai lancé à la fin de l'an dernier est maintenant achevé. Cette consultation sans précédent a connu un grand succès.*

*[...] Dans son rapport, Monsieur PREVOT décrit les attentes des usagers, des entreprises et des agents ; puis il fait ses propres recommandations sur les missions du service public et ce que pourrait être un projet social pour les PTT et leur personnel. Il se prononce aussi pour une évolution des structures des PTT.*

*[...] J'ai une grande ambition pour le service public, que je souhaite plus fort, plus innovant, plus efficace pour améliorer la vie quotidienne des Français et participer au renforcement de notre économie.*



*Soyons clairs. Je vous parle ici de notre service public. Il fait partie intégrante de notre patrimoine commun. Quoique vous entendiez par ailleurs, soyez sûrs d'une chose : l'idée même de privatisation est totalement étrangère à ma démarche, comme à celle du Premier Ministre. Telle est la vérité, que toute personne de bonne foi reconnaitra ».*

*En 1997, soit 8 ans plus tard, le capital de France Télécom est ouvert. Il est à nouveau garanti qu'il ne s'agit pas d'une privatisation.*

*En 2003, la loi 2003-1365 supprime l'obligation de l'Etat de détenir au moins 50% du capital. Cette fois, plus personne ne conteste que c'est bien une privatisation ! »*

Pour EDF-GDF, c'est le Ministre des Finances – Nicolas Sarkozy – qui monte au créneau à l'Assemblée Nationale en 2004 :

*« EDF GDF ne sera pas privatisé. En revanche, nous devons changer, pour l'adapter, le statut de ces grandes entreprises, pour leur donner les moyens, du développement dont elles ont besoin. »*

En 2006, la loi 2006-1537 autorise l'Etat à ramener sa participation dans GDF à moins de 50% puisque la fusion avec SUEZ fait passer le capital à 65% aux actionnaires privés.

Renault, BNP, USINOR, Air France, nous avons des dizaines d'exemples pour accréditer nos craintes, et aucun exemple qui vienne les contredire.

Le Gouvernement s'appuie alors sur le fameux « exemple allemand » : La Deutsch Bahn n'a pas été privatisée alors qu'elle a changé de statut juridique il y a des années. C'est oublier un peu vite que l'Etat allemand avait un projet d'ouverture du capital de 25% en 2008, et que c'est la crise financière qui l'a fait renoncer à ce projet... Alors non, nous ne croyons pas aux promesses de ce gouvernement.

Dans la propagande capitaliste, l'actionnaire privé est celui qui prend le risque d'investir, qui apporte le capital pour développer l'entreprise.

Mais en l'occurrence, les entreprises publiques qui sont privatisées ont été développées par l'argent des citoyens, les choix stratégiques de l'Etat et le travail des salariés.

Les gros actionnaires dits « institutionnels » qui s'emparent du capital au moment des privatisations sont des parasites qui font leur nid dans ces fleurons nationaux, puis qui ne cessent de grossir entre la casse de l'emploi et des droits sociaux des salariés d'un côté, et la hausse des prix de l'autre.

« Rendez l'argent des privatisations » devrait être un slogan repris en cœur par tous les citoyens soucieux de l'intérêt général.

Citons seulement 3 exemples de ce qu'ils nous volent :

- France Telecom, qui sur les 15 dernières années, a versé 26 milliards et 760 millions d'euros à ses actionnaires privés !
- EDF-GDF ensuite : pour EDF, l'Etat est encore largement majoritaire mais ce sont tout de même 3,6 milliards qui ont été versés aux actionnaires privés sur les 10 dernières années. GDF, fusionné avec SUEZ pour donner ENGIE, a versé 20 milliards et 680 millions d'euros à ses actionnaires privés sur la même période de 10 ans.
- Enfin, les sociétés concessionnaires d'autoroute, qui ont versé 21,4 milliards de dividendes à leurs actionnaires ces 10 dernières années, soit entre 65% et 100% de leur résultat.

Pour ces 3 domaines, ce sont donc plus de 72 milliards en 15 ans qui ont été ponctionnés sur le bien public. Il faudrait y rajouter la plupart des banques qui ont été privatisées et dont les profits sont aujourd'hui indécents, et d'autres encore.

Ce pillage a-t-il permis une amélioration du service offert ?

Alors que la France était à la pointe du développement de la haute vitesse - ADSL - dans les télécommunications dans les années 1990, nous sommes aujourd'hui dans le peloton de queue des 5 pays les plus mauvais dans le développement du réseau très haute vitesse - Fibre - Et l'Etat va devoir suppléer aux compagnies privées pour équiper 40% du territoire.

Dans le domaine routier, l'infrastructure est très dégradée et va nécessiter des plans d'investissements massifs des collectivités locales, donc une probable pression sur les finances publiques ou sur la fiscalité. Pour les autoroutes, 1 milliard sera nécessaire et il sera financé par la hausse des péages acquittés par les automobilistes.

Enfin pour l'énergie, des installations stratégiques comme les barrages hydroélectriques doivent prochainement être privatisés. Alors que grâce à leur souplesse de production, ils peuvent servir à répondre aux besoins de la population dans les moments de tension sur la consommation, des opérateurs privés auront tendance à se servir de leurs capacités lorsque le prix de l'énergie en Europe est au plus haut, de manière à faire de juteux profits. Depuis l'affaiblissement du pôle public de l'énergie, nous voyons désormais

apparaître des questions sur la capacité du pays à assumer sa consommation en hiver par exemple, alors qu'auparavant les coupures étaient impensables.

De même sur le prix, une récente enquête de l'UFC-Que choisir montre qu'en 4 ans, le prix de l'électricité pour un foyer a augmenté de 70€ pour le tarif public, contre 105€ pour les tarifs privés.

Prix, état du réseau, casse de l'emploi, il n'y a aucun bénéfice pour la collectivité. Alors « rendez l'argent des privatisations ! » et rendez-nous nos services publics efficaces et socialement vertueux.

Pas question qu'un tel gâchis touche la SNCF et le réseau ferroviaire !

En Angleterre, en Allemagne, en Suède, partout où les activités ferroviaires ont été privatisées, le prix du transport a augmenté bien plus vite que l'inflation.

Selon les modèles choisis, les correspondances entre les différentes compagnies sont devenues illisibles et inadaptées comme en Suède, où 70% de la population demandait une renationalisation en 2014 ; des milliers de kilomètres de lignes ont été fermés et la sécurité s'est dégradée comme en Allemagne ; la régularité s'est effondrée comme en Angleterre où 3 trains sur 4 sont en retard et où 76% de la population demande une renationalisation.

Bref, la privatisation par la concurrence ou par la vente des compagnies n'est une réussite nulle part.

En France, l'exemple de la gestion privée est déjà connu :

- Dans le domaine des infrastructures où le Partenariat Public-Privé pour la construction de la Ligne Grande Vitesse Tours-Bordeaux abouti à des péages 50% plus élevés que ceux de la SNCF, ce qui se répercute sur les comptes de la compagnie publique qui fait rouler les trains sur cette ligne et sur le portefeuille des usagers qui doivent payer plus cher.
- Dans le domaine du transport de marchandises, la concurrence a littéralement tué le mode ferroviaire qui a perdu 1/3 de son trafic toutes compagnies confondues depuis 2000 !

Quant à la réforme du Gouvernement, les rapports Spinetta et Duron ont été clairs : avec la concurrence, il n'y aura plus de solidarité financière entre ce qui est rentable et ce qui ne l'est pas.

Ce qui est rentable alimentera les résultats financiers des entreprises et ce qui ne l'est pas

devra être compensé par la puissance publique ou sera supprimé.

C'est la règle de l'économie de marché.

La régénération des « petites lignes », le maintien de trains pendant les saisons creuses, les dessertes TGV déficitaires, la liste est longue de tout ce qui pourra être remis en cause ou qui sera soumis au chantage du financement public pour être maintenu.

Les territoires ruraux, déjà souvent les plus fragiles, seront un peu plus abandonnés.

Et que les centres urbains ne se réjouissent pas, car le profit, c'est aussi la rationalisation des investissements : des travaux pour faire circuler plus de trains et rendre les lignes plus rentables, mais pas d'investissements pour améliorer la qualité, comme le doublement du tunnel de Châtelet qui serait une nécessité afin que chaque incident sur les lignes B et D du RER ne se répercute pas sur tout le trafic.

Combien de milliards le système ferroviaire pourrait-il dégager pour les dividendes de ses futurs actionnaires ? Combien de milliards qui ne seront pas utilisés pour le maintien des lignes ou les investissements sur la qualité.

Et puisqu'il faudra financer plus de choses pour que le privé se fasse des marges, mais que les finances publiques sont tendues, les rapporteurs Duron et Spinetta font remarquer que les Français sont parmi ceux qui payent le moins cher en Europe.

Il ne faut donc pas être grand clerc pour deviner que chez nous aussi, les prix augmenteront.

Assez de ce gâchis !

Dans le transport, la concurrence existe déjà entre les modes routier, ferroviaire et aérien.

Ce dont le pays a besoin, ce n'est pas de plus de concurrence qui servira uniquement à privatiser des pans de l'activité pour que quelques grands groupes s'enrichissent encore plus. Ce n'est pas de dumping social non plus, car la misère des travailleurs n'enrichira pas le pays.

Ce dont le pays a besoin, c'est d'une véritable régulation par l'Etat dans le but d'améliorer la vie des citoyens, notamment par la baisse de la pollution, de la congestion des routes et des accidents ; par l'instauration d'un véritable droit au transport au travers de la desserte de tous les territoires et de prix lisibles et accessibles ; et par l'amélioration de la qualité grâce à des investissements massifs dans les infrastructures et l'emploi public.

Plutôt que de privatiser encore plus, « rendez l'argent des privatisations » pour financer cette politique ambitieuse.

72 milliards en 15 ans, qui auraient pu servir l'amélioration des services publics de l'énergie, des télécommunications et des transports.

72 milliards en 15 ans, qui auraient généré des emplois stables et bien rémunérés dans un pays qui compte 6 millions 400 000 chômeurs.

72 milliards en 15 ans, qui auraient alimenté l'économie du pays au travers des emplois induits de milliers de fournisseurs.

72 milliards en 15 ans, qui auraient renforcé l'industrie de notre pays, en chute libre, qui

auraient par exemple permis le maintien des savoir-faire d'Alstom et de ses emplois.

Pas question que ces 72 milliards se transforment en 100 ou 120 avec la privatisation de la SNCF ou encore celle envisagée pour ADP et la Française des Jeux.

Alors oui, « rendez l'argent des privatisations ! ».

Et non, nous ne voulons pas que la SNCF devienne une société par actions. Nous exigeons qu'elle reste une entreprise publique propriété de la Nation.

Nous nous battons jusqu'au bout pour cela !

