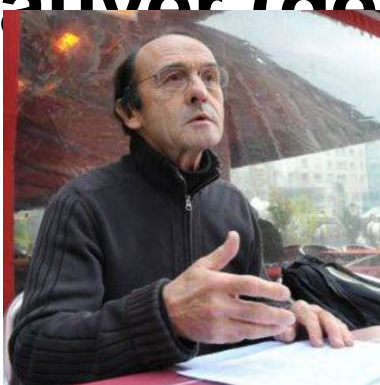


<https://lepcf.fr/SNCF-et-autres-services-publics-comment-les-detruire-en-pretendant-qu-on-veut>



# **SNCF et autres services publics : comment les détruire en prétendant qu'on veut les sauver (de dégradations qu'on provoquées)**



Date de mise en ligne : mercredi 4 avril 2018

- Comprendre... - Economie -

---

Copyright © Faire Vivre le PCF ! - Tous droits réservés

---

**C'est une recette éprouvée depuis longtemps dans le monde, et ses résultats - en termes de destructions de biens communs économiques, sociaux et écologiques comme en termes de relais par le privé lucratif sur les segments rentables - sont remarquables partout... où la résistance n'a pas été suffisante. Il faut pour cela manier plusieurs armes de destruction. Mais c'est tout un art si on veut éviter qu'elles ne vous explosent au visage.**



Je résume les étapes à suivre, en pensant aux lecteurs/trices ayant peu de temps...

- ▶ Asphyxie financière soit à petit feu soit à plus gros bouillons. C'est la « réforme » de base et la difficulté est qu'il faut tenir bon pendant des années pour « arriver à l'os ». Cela exige donc du « courage ».
- ▶ D'où dégradation de la qualité (d'abord pour les usagers les moins riches) + hausse des tarifs + endettement « insupportable ». Pour gonfler encore la dette, on peut parfois compter sur des investissements délirants sur des segments privilégiés (cas de la liaison LGV Lyon-Turin et plus généralement de la stratégie du « tout pour le TGV », mais l'EPR de Flamanville n'est pas mal non plus dans un autre domaine).
- ▶ D'où une opinion publique troublée à qui l'on raconte les yeux dans les yeux qu'il faut « réformer » pour retrouver « l'équilibre ».
- ▶ Seconde « réforme » (la première étant l'austérité financière) : organisation d'une concurrence privée sur les segments (supposés) rentables, en prétendant (parfois à tort) que c'est l'Europe qui l'impose alors qu'on brûle d'envie de le faire de façon anticipée. Ce qui réduit encore plus les recettes du service public en sursis. Exemple : le tout camions pour casser le fret ferroviaire, une superbe réussite puisque le trafic de marchandises mesuré en nombre de (trains x kms) a été divisé, pour la SNCF, par 3,4 depuis 1980 et surtout par 2,5 depuis 2000, début d'accélération de la casse.
- ▶ En dépit de ces efforts méritoires, cette fichue opinion publique, décidément rétrograde, reste très majoritairement satisfaite de ses services publics dont on a pourtant organisé les défaillances à répétition. C'est le dernier obstacle à lever et il est de taille. Il faut pour cela entreprendre des campagnes de propagande et multiplier les aboiements des chiens de garde médiatiques sous contrôle. Le processus est en cours et même « à plein régime spécial », voir cette formidable analyse de Samuel Gontier dans [Télérama](#).
- ▶ Enfin, « c'est la lutte finale » : dans une société rongée par les inégalités et la précarité, il faut absolument faire passer pour des privilégiés les salariés ayant encore de bonnes garanties d'emploi et plus généralement tous les

fonctionnaires, en attendant de s'en prendre vraiment aux CDI, ce qui a déjà commencé avec les « *Lois travail* ». Il faut le faire en pensant secrètement aux privatisations futures (dont on prétendra les yeux dans les yeux qu'elles ne sont pas à l'ordre du jour) et plus généralement à la nécessaire fluidité du travail dans une start-up nation en phase avec la mondialisation néolibérale. Mais il faut le faire en public au nom de la justice, en opposant par exemple les agriculteurs aux cheminots, les salariés précaires aux salariés en CDI et ces derniers aux fonctionnaires. Je vous citerai sur ce point des arguments d'une flamboyante mauvaise foi, mais ce sont eux qui passent en priorité à la télé. Pendant ce temps, on oublie les vrais privilégiés, les gros, ceux qui organisent la dénonciation des privilèges fantasmés des petits.

Bien menée, cette stratégie peut marcher. Sauf si des empêcheurs d'exploiter en rond se mettent en ordre... de marche.

À suivre dans les deux prochains billets, où j'entrerai dans les détails car dans toute bonne stratégie le diable est dans les détails.

Jean Gadrey, le 1er mars 2018

Lu sur le site [Alternatives économiques](#)