

Dossiers pour la gauche

2- Coup d'arrêt à la privatisation des services publics

La gauche compte procéder à quelques nationalisations. Mais elle devra aussi donner un coup d'arrêt au démantèlement et à la privatisation du secteur nationalisé à la Libération. Là encore, Giscard porte une lourde responsabilité. Trois exemples : les transports, la construction aéronautique, le téléphone...

La maîtrise des transports est importante pour le développement industriel économique et l'aménagement du territoire.

1. La **SNCF** est largement concurrencée — et de manière déloyale — par les transports routiers pour le transport des marchandises. En effet, si ces derniers payent bien leur matériel roulant, les infrastructures (routes) sont pour l'essentiel à la charge de la collectivité. Et ce n'est pas la taxe à l'essieu qui compense : elle ne rembourse même pas la dégradation du réseau routier due aux poids lourds ! C'est encore plus vrai quand l'énergie est chère : de toute évidence, le réseau SNCF devrait avoir la priorité ; ce n'est pas le cas. On commence par ailleurs à envisager cette priorité à la SNCF, qui coûte moins cher en énergie, mais avec un financement privé comme pour le téléphone : c'est le choix du démantèlement et de la dénationalisation.

2. Le **réseau routier** et surtout **autoroutier** doit être maîtrisé par la collectivité publique car il a un rôle fondamental en matière d'aménagement du territoire et de désenclavement de certaines régions. On le brade au secteur privé qui peut pratiquement imposer son tracé, puisque c'est lui qui finance avec des emprunts lancés

sur le marché avec garantie de l'Etat, comme si l'Etat ne pouvait pas lancer ces emprunts pour son propre compte.

3. Le **transport maritime** : environ 400 millions d'aide à l'armement en 1973 (primes, bonification d'intérêts, aide aux compagnies d'économie mixte), sans le moindre contrôle de la collectivité ou même des administrations sur la nécessité de ces aides, qui vont ainsi augmenter les super bénéfices des compagnies pétrolières des banques et de quelques compagnies maritimes. On assiste donc au gaspillage des deniers publics en aides saupoudrées sans contrôle.

4. Le **transport aérien** : l'affaire Satgé a montré que la direction d'Air France fait bon marché du droit de grève. Ses atteintes au droit du travail doivent être rapprochées de ses projets de licenciements ou de réductions d'emploi. Il faut savoir que les compagnies privées (UTA notamment) jouent désormais un rôle déterminant, avec l'appui de capitaux américains. Elles reçoivent les secteurs les plus rentables (Antilles, relations postales, charters, etc..) et la construction de Roissy en France traduit bien le choix qui a été fait à l'égard de l'aviation civile : ouvrir au maximum aux intérêts privés et faire supporter à la collectivité les charges de base.

Dans tous les secteurs des transports (et on pourrait compléter par les transports fluviaux), il est nécessaire de définir l'action collective de la puissance publique au niveau national et régional. Cela ne coûterait pas plus cher, et en évitant les gaspillages, ce serait plus efficace économiquement et permettrait la satisfaction d'un plus grand nombre d'utilisateurs.



dans l'aéro- nautique

« Nous devons
à tout prix évi-

ter un nouveau Lip dans le Sud Ouest » : c'est une des craintes les plus pressantes des nouveaux dirigeants de la SNIAS. Après les difficultés de « Concorde » — neuf appareils seulement commandés par Air France et BOAC — c'est le programme du gros porteur « AIRBUS » qui est en panne, faute de clients. La construction du « Corvette » n'a pu être poursuivie à partir d'octobre 73 que grâce à une subvention de fonds publics et la rentabilité du programme ne paraît toujours pas assurée. Or, lorsqu'il n'y a pas de rentabilité dans le système capitaliste, on ne dure pas longtemps, même avec des subventions. Le « Mercure 100 » construit par Dassault-Bréguet est victorieusement concurrencé par le Boeing 737 américain. Seul le marché militaire français semble encore solide ; or il est largement monopolisé par Dassault et ne peut pas offrir de perspectives véritables à la construction aéro-nautique française.

Marasme dans la construction civile, renforcement du militaire : telle est la situation. La SNIAS — principale entreprise française — est aussi celle qui est la plus menacée par le « Concorde ». De plus, elle s'est massivement transférée dans le Sud-Ouest ainsi que Dassault qui a suivi, ce qui aboutit à une dépendance de ces régions vis-à-vis de l'industrie aéronautique (sous traitance, en particulier). Le VI^{ème} Plan prévoyait 120 000 emplois dans l'aéronautique pour la fin de 1975, avec rattrapage du secteur civil sur le militaire (60 000 emplois chacun). En fait, on ne dépasse pas les 108 000 emplois actuels, mais on redess-

cendra à 100 000 en 2 ans avec 6 000 suppressions d'emploi dès cette année. Répartition : 80 000 dans le militaire (50 000 pour la Défense Nationale, 30 000 pour le marché extérieur), et 20 000 dans le secteur civil.

La secousse va être brutale à la SNIAS et dans la

production civile de Dassault. On risque de voir s'accroître le phénomène de sous traitance de Dassault (industrie privée, déjà largement financée par l'Etat) vis-à-vis de la SNIAS (industrie nationalisée). En clair, il s'agit d'une dénationalisation des secteurs rentables de la branche au profit de quelques patrons jouant un rôle essentiel dans la politique du capitalisme de combat (cf. les études pour le « Mercure » financées par l'Etat).

On peut faire des constatations analogues à propos du service public du téléphone.

le téléphone

Constat : crise du téléphone. 20 % des ménages français ont le téléphone, contre 100 % au Canada et en Suède. L'augmentation de l'offre est très en retard sur celle de la demande. Les causes de cette situation accusent la V^{ème} république et particulièrement son Ministre des Finances. Cette crise est due non pas à une erreur de prévision, mais à un retard important accepté tant qu'il n'était pas ressenti collectivement comme un manque criant. Ce retard accumulé est tel qu'il n'est pas possible de le combler avant vingt ans. Mais sur ce retard s'est bâtie la rentabilité de l'expansion capitaliste du téléphone qui s'épanouit depuis quelques années. L'insatisfaction d'un besoin doit être ressenti comme grave pour que le profit y trouve son compte.

Pourquoi ce coup de frein à l'expansion du téléphone en 1959 alors que le III^{ème} Plan élaboré sous la IV^{ème} République l'avait considéré comme prioritaire ? Parce qu'il fallait produire

peu pour vendre cher, et que le téléphone n'est pas un bien qui stimule la consommation d'autres biens (à la différence de l'électricité ou de l'automobile) : il en économiserait plutôt (transports), et il n'est donc pas suffisamment rentable, dans une économie capitaliste telle que la nôtre.

Ainsi, aujourd'hui le bilan est lourd en raison du malthusianisme du capitalisme français.

Une autre politique est possible.

1°) Le secteur public devrait avoir deux objectifs : le service public et le développement économique. Selon la nature de l'entreprise, l'un ou l'autre est prédominant : par exemple, pour les télécommunications, prédomine le premier objectif ; pour Renault, le second ; mais les Télécommunications doivent avoir un rôle dans le développement industriel et Renault dans la reconversion de l'automobile en transports collectifs.

2°) Rôle moteur du secteur public pour l'emploi et l'exportation. **L'emploi**, notamment, par une politique volontariste de régionalisation : transfert de sièges sociaux et restructuration des entreprises décentralisées travaillant pour les secteurs publics (transformer les « usines pirates » ou « usines à OS », et y reconstituer tout le cycle de production et de gestion ; renforcement du contrôle de l'Etat et de l'entreprise publique sur ses fournisseurs privés en ce qui concerne les conditions de travail). Et **l'exportation** qui est un de nos atouts envers le tiers monde et les pays de l'Est.

3°) Réforme de l'organisation interne de l'entreprise : création d'entreprises régionales qui traiteront tout ce qui peut être traité à ce niveau, avec une coordination centrale ; rôle pilote comme secteur témoin. En gros : le personnel gère ; l'Etat ou la région contrôlent ; les usagers contestent.

4°) Politique tarifaire et financement :

— entreprise publique « postes et services financiers » : au niveau des personnels restructuration complète, et sous le contrôle des agents, des grilles avec débouché sur statut unique ; et prise en compte des « charges indues » par le budget...

— entreprise publique « Télécom » : mêmes perspectives pour le personnel. Modification de la structure tarifaire en mettant fin au privilège de Paris. Suppression des systèmes des avances remboursables. Financement des investissements dans le cadre des priorités arrêtées par le Plan et l'intermédiaire d'un organisme central. Suppression des sociétés de financement.

5°) Personnel et usagers : associations d'usagers avec droit à l'information ; le statut de la fonction publique sera — sous le contrôle des agents — étendu notamment sur la stabilité d'emploi, la formation permanente, et réduit dans d'autres domaines (rigidité d'embauché). Et, surtout, régionalisation des décisions d'emplois. ■