Propositions CGT

Retour à l'objectif initial des entreprises de services publics

L'objectif initial du service public est de permettre à tous les usagers d'accéder au service dans les mêmes conditions. ***La solidarité est au cœur de ce système.***

En termes économiques, il vise à obtenir un équilibre financier global par la péréquation tarifaire, les activités rentables finançant celles qui ne le sont pas. A l'inverse, l'économie de marché est organisée sur le principe de la rentabilité directe. Chaque unité d'une production doit générer une marge bénéficiaire.

Dès lors qu'un marché est ouvert à la concurrence, les règles de service public ne peuvent plus s'appliquer. Cette logique de concurrence transforme chaque service rendu, en une unité de production qui doit être de plus en plus rentable. Ce qui est bénéficiaire alimente le résultat financier (notamment les dividendes aux actionnaires) et ce qui ne rapporte pas assez est abandonné.

Les services utiles aux populations se trouvent alors directement menacés et les collectivités territoriales sont mises à contribution pour subventionner ce qui n'est pas rentable. La concurrence conduit donc à privatiser les profits et à socialiser les pertes.

L'expérience montre que toutes privatisation des services publics ont conduit à une augmentation très significative des tarifs, et ce quel que soit le domaine.

Au final, ce sont toujours les usagers qui portent le poids de ces politiques.

Vous pouvez retrouver l'ensemble des tracts sur https://www.facebook.com/UDCGT64.

Pour maîtriser notre avenir, nous ne pouvons en rester là.
Ensemble, dans le syndicat, nous serons plus forts.

Bulletin de contact et de syndicalisation

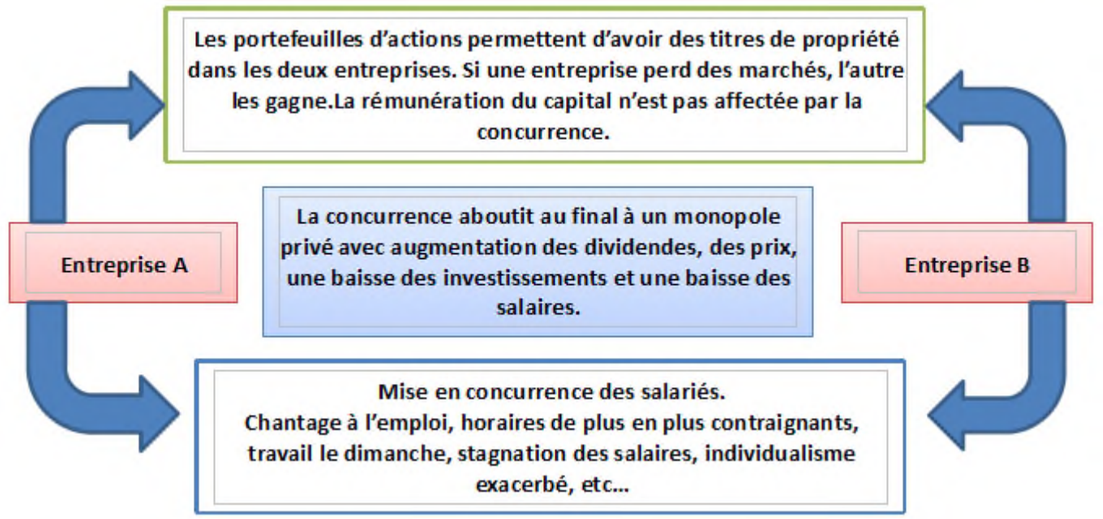
Nom :..... Prénom :.....
Adresse :..... Code postal :..... Ville :.....
Tél :..... Courriel :.....@..... Age :.....
Profession :..... Entreprise :.....

Union Départementale CGT 64, 49 Avenue Dufau 64 000 PAU
☎ 05 59 27 13 21 ✉ ud64@cgt.fr

Info CGT N° 9

Ouverture à la concurrence et privatisation des entreprises publiques

Création de nouveaux monopoles privés.



Dans un système privé, une entreprise réalise des investissements que si la conjoncture est favorable et ne pénalise pas le marché. Augmenter la production peut générer une baisse des prix.

Le retour sur investissement doit être très court, les actionnaires faisant pression pour que leur capital leur rapporte immédiatement. Dans ce cas les seules options pour augmenter les dividendes sont d'augmenter les prix et faire baisser la masse salariale.

Situation de monopole public.

Une entreprise publique est une entreprise sur laquelle l'État peut exercer directement ou indirectement une influence dominante du fait de la propriété.
La situation en monopole public permet une stabilité des prix et une égalité de traitement des usagers. Le retour sur investissements peuvent se faire sur des dizaines d'années et n'impacte pas les prix de façon significative du fait de la stabilité des organisations.

Les investissements nécessaires pour la transition écologique ne peuvent se faire rapidement et sans explosion des prix que dans des structures en monopole public.

Avant le démantèlement l'Etablissement Public EDF/GDF était un des principaux leaders du secteur :

- ✓ **Avec des investissements massifs payés par l'entreprise (programme hydraulique, nucléaire…).**
- ✓ **Avec des prix les plus bas d'Europe.**
- ✓ **Avec la péréquation tarifaire assurant l'égalité d'accès des usagers.**
- ✓ **Avec des points d'accueil sur tout le territoire et des équipes d'intervention mixte ne facturant pas ou peu leurs services.**
- ✓ **Avec un modèle social avancé.**
- ✓ **Avec des salaires bas compensés par des avantages en nature.**

L'ouverture à la concurrence et le démantèlement d'EDF et GDF a eu pour conséquences :

- ✓ **Des investissements revus à la baisse, il faut que la production stagne pour que les prix augmentent et les bénéfices croient.**
- ✓ **La fin de la péréquation tarifaire et l'explosion des prix et des services.**
- ✓ **Disparition de GDF.**
- ✓ **Fermeture de millier de point d'accueil et de base d'intervention.**
- ✓ **Suppressions de milliers d'emplois.**
- ✓ **Tous les services sont devenus payants.**
- ✓ **EDF production est obligée de concéder un quart de sa production à prix coutant à la concurrence pour quelle face des bénéfices.**

Gaz
75 % de hausse des tarifs depuis 2005

Electricité
30 % de hausse des tarifs depuis 2003

Résultat
64 milliards de dividendes versés depuis 14 ans

Autoroutes

Les augmentations depuis 2010 :

2010: 0,41% (inflation 1,5%)
2011: 2,23% (inflation 2,1%)
2012: 2,65% (inflation 2,0%)
2013: 2,12% (inflation 0,9%)
2014: 1,14% (inflation 0,5%)
2015: 0% (inflation 0%)
2016: 1,12% (inflation 0,2%)
2017: 1,00% (inflation 1,0%)
2018: 2,00% (inflation 1,0%)
2019: 1,86% (inflation 1,0%)

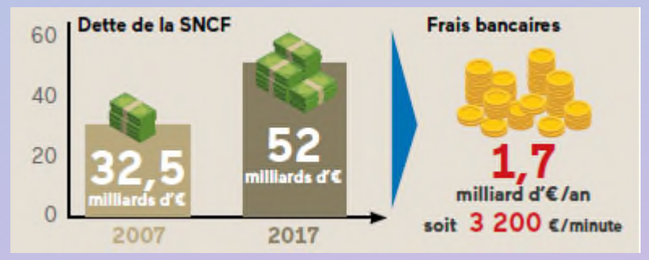
Avant les privatisations, les sociétés d'autoroutes employaient plus de 20.000 salariés ; aujourd'hui 14.000 soit une **baisse de 30 %** **des effectifs.**

Les bénéfices des sociétés d'autoroutes ont bondi de **+ 25 %** en 2016, à plus de 2,8 milliards d'euros. Sur la même période, elles ont reversé
+ de 4,7 milliards d'€ **de dividendes aux actionnaires.**

SNCF

25.000 C'est le **nombre d'emplois supprimés** à la SNCF de 2007 à 2017.

Sur la même période **l'endettement est passé de 32,5 à 52 milliards d'euros**. La réduction des effectifs n'est donc pas la réponse à l'assainissement financier de l'entreprise.



Cette situation trouve son origine dans les Années 70. L'État ordonne alors à la SNCF de développer la recherche et d'investir dans les trains et lignes à grande vitesse (TGV et LGV). Ainsi, la dette de la SNCF est passée de 4,5 milliards d'euros en 1976 à 52 milliards d'euros en 2017.

La situation profite aux banques et fait la part belle aux investisseurs privés assoiffés de rentabilité, tout ça avec de l'argent public !
Dans le même temps, est constaté l'augmentation des prix des billets, les fermetures des guichets, des problèmes d'entretien du réseau ferré...

La concurrence coûte cher !
L'ouverture à la concurrence annoncée dans le ferroviaire en France va coûter cher aux citoyens. Mais contrairement aux comptes de l'entreprise publique où il est immédiatement évident d'identifier les subventions, il va être difficile pour la population de s'en rendre compte. En effet, les coûts de cette manœuvre vont être répartis entre les différentes collectivités. La commune va payer pour l'arrêt en gare, le département et la région pour le service, l'Etat pour l'infrastructure, etc…

Régions et usagers, les grands perdants.
La mise en concurrence devra amener les conseils régionaux à couvrir le « coût complet » des TER. Il est facile de concevoir que les régions les moins peuplées et donc disposant des ressources les plus faibles sont celles qui devront contribuer le plus et donc fermer les petites lignes par manque de moyens.

Pourtant les transports sont un enjeu vital : *qu'ils concernent les voyageurs ou les marchandises, l'importance des transports dans notre quotidien et leur impact sur l'environnement exigent une autre prise en compte par la sphère publique.*

Or, de 2000 à 2014, le fret ferroviaire (ouvert à la concurrence en 2006) a baissé de 41,7 % en France.

+ 123 millions
de tonnes de CO_2 produites par les transports routiers en 2013 **dont 21,4 %** par les véhicules lourds (camions, bus) qui constituent seulement **5,3 %** de la circulation.

27 % **des émissions de gaz à effet de serre** sont produits par les transports routiers,
soit **+ 0,4 %/an** **en moyenne** depuis 1990

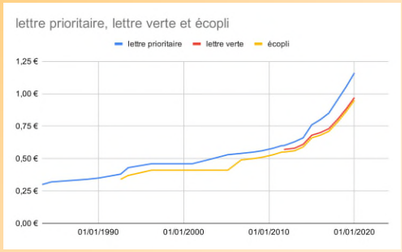
LA POSTE

La libération du courrier orchestrée par les directives européennes de 1997 et 2002 qui avait pour but (d'après les libéraux) de faire baisser les prix et d'améliorer les prestations, s'avère un échec total.

Au 1er juin 2003 le tarif d'une lettre prioritaire valait 50 centimes d'euros. Au 1er janvier 2020 il valait 1,16 euros.

Depuis l'ouverture à la concurrence, le tarif prioritaire a augmenté de **3,91 % par an** en moyenne.

Comparativement, l'inflation en France a été de 1,59 % par an en moyenne.



Il n'est pas étonnant que les consommateurs se détournent des services de la Poste en matière de courrier ou de colis.Comme pour les autres entreprises publiques, le but est de précipiter la fin d'un service envers le public jugé non suffisamment rentable.

L'Etat se désengage ainsi des territoires.

La Poste disposait en 1990 d'un réseau de plus de **17.000** bureaux de postes pour 36 000 communes. Aujourd'hui la poste ne possède plus que de **7.000** bureaux de poste.

Tous les citoyens peuvent s'en rendre compte le service n'existe plus dans la plupart des petites communes, au grand détriment des usagers.

En 10 ans, ce sont **15.000 tournées** sur 70.000 qui ont disparu et **25.000 emplois** sur 100.000.