

la lettre % d'attac

AGIR POUR LA JUSTICE SOCIALE
ET ÉCOLOGIQUE

COMITÉ 19^e-20^e

UN PROJET HERCULÉEN

La mythologie nous apprend qu'Hercule, fils de Jupiter, a accompli douze travaux fabuleux, le premier ayant été de tuer puis dépecer le féroce lion de Némée. Emmanuel Macron, notre très Jupitérien président, marche sur ces traces glorieuses. Son enfant, le projet Hercule, se propose de dépecer EDF, l'entreprise publique qui, depuis soixante-quinze ans, assure à nos concitoyens une fourniture d'électricité de qualité et au prix le plus bas en Europe de l'Ouest. Hache à la main, Hercule se prépare à découper EDF en trois entreprises en concurrence les unes avec les autres. EDF Bleu, qui resterait publique, prendrait en charge l'exploitation des centrales nucléaires. Les concessions hydroélectriques seraient gérées par une seconde entreprise, EDF-Azur. Enfin, la production d'énergies renouvelables et la très rentable distribution d'électricité seraient réunies au sein d'EDF Vert, dont le capital serait ouvert au privé, dans un premier temps à hauteur de 30 %.

Ainsi, alors que les activités demandant des investissements lourds et à faible rentabilité resteraient publiques, les secteurs dégageant des profits seraient ouverts aux capitaux privés. Socialiser les dettes, privatiser les profits, c'est un grand classique des logiques de privatisation. Les usagers et désormais clients s'en trouveront-ils mieux ? Certes non ! Depuis 2004 et l'ouverture du marché de l'électricité à la concurrence, le prix du kWh a augmenté de 50 %. Quant à la qualité du service, elle ne peut que souffrir de la mise en concurrence de filières de production très complémentaires. Les syndicats d'EDF, unanimes, s'opposent à ce projet. On peut les soutenir en signant leur pétition à <https://energie-publique.fr/>

IL Y A 150 ANS, LA COMMUNE !

En mars 1871, une insurrection instaure la « Commune de Paris », un pouvoir populaire au service du plus grand nombre. Après la défaite française dans la guerre franco-prussienne de 1870, le siège de Paris et la proclamation de la République, le peuple parisien refuse d'être désarmé par l'Assemblée nationale, à majorité monarchiste. La Commune est proclamée, ses représentants – ouvriers, employés, artisans, instituteurs, journalistes, artistes... – sont élus dans les quartiers.

L'Assemblée s'installe alors à Versailles. D'autres communes sont vite écrasées par les « Versaillais ». À Paris, en deux mois, la Commune prend de nombreuses mesures sociales et politiques novatrices, comme le moratoire sur le paiement des loyers et des dettes de loyers, la réquisition de logements vacants, la mise en place de cantines municipales subventionnées. Les monts-de-piété sont interdits. Ces organismes de crédit font du profit sur le dos des pauvres avec des prêts sur gage. Des entreprises abandonnées par leurs propriétaires sont réquisitionnées pour en faire des coopératives ouvrières. Le temps de travail y est réduit et l'encadrement est élu par les salariés. Les amendes patronales et les retenues sur salaires sont interdites. Les appels d'offres sur les marchés publics doivent indiquer un salaire minimum. Un salaire maximum est établi pour éviter des niveaux d'inégalités trop prononcés.

La Commune supprime le budget des cultes et sépare les Églises de l'État. Quelques municipalités d'arrondissement rendent l'école gratuite et laïque, avec égalité de salaire entre enseignant-e-s. La Commune ouvre la citoyenneté aux étrangers, qui peuvent voter et être élus. Des représentants de la Commune sont polonais, hongrois, allemands. Fin mai 1871, la Commune est écrasée par les soldats « versaillais ». Près de 10 000 personnes, pour l'essentiel des ouvriers, périssent, sont déportées ou s'exilent. On oublie trop souvent le rôle des femmes, se réclamant déjà du féminisme, dans les batailles de la Commune. Pourtant, 23 d'entre elles ont été fusillées et des centaines d'autres ont été déportées en Nouvelle Calédonie, dont l'institutrice Louise Michel, la plus radicale de toutes.

À l'heure où le gouvernement du « président des riches » mène une politique de destruction des droits sociaux ou des services publics et s'attaque aux libertés démocratiques, la Commune reste le symbole d'une république sociale. Pour la justice sociale, fiscale (et aujourd'hui environnementale), pour les libertés démocratiques, les combats de la Commune restent d'actualité. Vive la Commune !



Proclamation de la Commune de Paris, place de l'Hôtel de Ville.

À VOS AGENDAS !

Prochaine réunion du CL 19^e/20^e, samedi 10 avril, 10 h 30 à Solidaires, 31 rue de la Grange aux Belles, 75010 Paris (M^o Colonel Fabien ou Jacques Bonsergent).

Mobilisations

- **tous les jours, 14 h**, place de l'Odéon, Ag.ora de #OdeonOccupé.
- **tous les mercredis, de 12 h 30 à 14 h 30**, les Gilets Jaunes de Montreuil invitent à leur « cantine solidaire et anticapitaliste », 57 rue Étienne Marcel, M^o Croix-de-Chavaux.
- **jeudi 25 mars, de 18 h 30 à 20 h 30**, Attac-IdF organise une formation en visioconférence sur la question du logement. Pour se connecter : <https://us02web.zoom.us/j/84625014232?pwd=TUg1K1hwNERsYlI4YzZUOTRHWlcxUT09>
- **samedi 27 mars**, journée européenne d'action pour le droit au logement, contre les expulsions et les loyers chers. Rdv : 14 h, place du Chatelet.
- **dimanche 28 mars**, marche nationale pour le climat, après la condamnation de l'État par le tribunal administratif pour son inaction face au climat. Rdv à préciser.

QUI SOMMES-NOUS ?

Attac est une association d'éducation populaire par l'action et la réflexion. Elle se mobilise contre l'hégémonie de la finance et la marchandisation du monde, pour des alternatives sociales, écologiques et démocratiques. Attac est présente dans plus de quarante pays.

COMMENT NOUS CONTACTER

Site Attac France : www.france.attac.org
Comité local Paris 19^e-20^e : attacparis20@attac.org
ou 18 rue Ramus - 75020 Paris
Informations, réflexions, campagnes : <https://www.attac-paris19-20.org/>

TRANSPORT FERROVIAIRE: UNE PRIVATISATION PEUT EN CACHER UNE AUTRE

Nouvel acteur dans le monde du chemin de fer, Railcoop, une coopérative, veut participer à la transition écologique en relançant des lignes délaissées par la SNCF. Et ceci grâce à ... l'ouverture à la concurrence du train.

Une étape majeure vient d'être franchie par Railcoop. Cette jeune société coopérative vient d'obtenir le capital nécessaire – 1,5 million d'euros – pour obtenir une licence ferroviaire voyageurs. Créée en 2019 avec une trentaine de citoyens, cette société coopérative d'intérêt collectif (Scic), qui compte aujourd'hui plus de 6 000 sociétaires, veut relancer des liaisons de trains régionaux, dont la ligne Bordeaux-Lyon, délaissée par la SNCF en 2014, qui pourrait être opérationnelle en juin 2022. Avant cela, elle doit déposer un dossier auprès du ministère des Transports afin d'obtenir un « certificat de sécurité ferroviaire » ; et, si tout se passe bien, elle saura en septembre prochain si SNCF Réseau lui accorde des créneaux de circulation. Avec ce feu vert, Railcoop pourrait d'ailleurs faire rouler sans attendre des trains de marchandises.

Limiter le car, la voiture, l'avion

Le projet est permis par l'ouverture totale à la concurrence du trafic ferroviaire. « C'est l'occasion de proposer un modèle alternatif », estime Alexandra Debaisieux, directrice générale déléguée de la société. « Nous partons du principe que le ferroviaire est un maillon important de la transition énergétique. [...] Notre positionnement n'est pas de concurrencer la SNCF, mais de venir compléter le maillage ferroviaire. Notre objectif est de prendre des parts de marché à la voiture individuelle, à l'autocar, à l'avion », ajoute-t-elle. Il s'agit de désenclaver les territoires ruraux tout en proposant une alternative plus écologique à la voiture ou à l'avion.

Sur Bordeaux-Lyon, avec une projection (avant-Covid) de 690 000 voyageurs par an, la coopérative veut faire rouler trois trains

par jour dans chaque sens, dont un de nuit, en 6 heures 47 et pour 38 € (prix d'un covoiturage). Ce serait plus long qu'en TGV – correspondance par Paris comprise – mais bien moins cher ; plus long qu'en voiture, mais Railcoop mise sur le fait que ce temps sera compensé par des services à bord et un confort supérieur à la route : aire de jeux, restauration et stockage pour des skis ou des planches de surf. « La SNCF l'a fermée en disant qu'il n'y avait plus assez de voyageurs, mais elle n'investissait plus. Si vous ne proposez pas un service performant en matière de confort et de ponctualité, vous découragez les gens », reprend Alexandra Debaisieux.

Si le projet convainc mouvements écologistes et associations de voyageurs, côté CGT cheminots, où l'ouverture à la concurrence a été fortement combattue, l'accueil est plus mitigé. Localement, les cheminots de la CGT Bordeaux, qui s'étaient opposés à l'abandon de la ligne, ne cachent pas une petite amertume : « Si un opérateur ferroviaire se positionne sur cette liaison Bordeaux-Lyon, c'est qu'il y a un besoin, c'est ce qu'on a toujours dit. Mais si l'ouverture à la concurrence était la solution, cela se saurait. Sur le fret, cela n'a pas fonctionné », affirme David Plagès, qui aurait préféré que ce soit la SNCF qui rouvre la ligne, avec un véritable investissement dans la rénovation des voies vieillissantes : « Il n'y aura pas le report tant souhaité de la voiture vers le train s'il n'y a pas d'amélioration de la ligne, pour que le train puisse aller plus vite », conclut-il.

Le financement en question

« Ce projet apporte plusieurs choses positives », reconnaît le secrétaire général de la CGT cheminot, Laurent Brun. « Ils veulent faire avec les gens des territoires, partent des besoins des voyageurs, affichent que les bénéficiaires seront totalement réinvestis... C'est rafraîchissant ! Mais j'ai quand même de gros doutes sur la faisabilité. Par



exemple, ils disent que la SNCF a un fonctionnement trop lourd et qu'ils feront mieux, qu'ils vont doubler le niveau d'utilisation des locomotives. Mais, dans ce cas, soit ils vont enchaîner les pannes, soit le matériel va vieillir à vitesse grand V. Je les trouve aussi ambitieux sur la fréquentation annoncée. »

Surtout, c'est la question du financement qui interpelle le syndicaliste. Le financement prévoit que les parts sociales achetées par des particuliers ne suffiront pas, il faudra des aides publiques. « Railcoop va devoir frapper à toutes les portes – villes, départements, régions – et s'ils attribuent des subventions, on se demande alors pourquoi ils ne les ont pas données avant pour éviter que la ligne soit fermée par la SNCF ? « Je suis étonné », rétorque David Plagès, « de la façon dont les politiques se saisissent du sujet dans ce contexte d'ouverture à la concurrence, alors qu'ils ne l'avaient pas fait avant. J'y vois un dogme. »

Railcoop, de son côté, dit proposer aux collectivités qui le souhaitent un autre modèle que celui de la subvention, via l'achat de parts sociales de la coopérative. « Les collectivités locales seront copropriétaires de l'outil, on coconstruit le service ferroviaire en associant les usagers et les territoires », explique Alexandra Debaisieux.

Pour toute question concernant la souscription de personnes morales (entreprises, associations...) ou de collectivités territoriales, contacter : alexandra.debaisieux@railcoop.fr

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom..... Prénom.....

Adresse.....

Code postal..... Ville.....

Email.....

J'adhère à Attac et je verse pour l'année civile.....€

Ressources mensuelles et cotisation avec Lignes d'Attac

de 0 à 450 €..... 13 € - de 1600 à 2300 €..... 65 €

de 450 à 900 €..... 21 € - de 2300 à 3000 €..... 84 €

de 900 à 1200 €..... 35 € - de 3000 à 4000 €..... 120 €

de 1200 à 1600 €..... 48 € - au-delà de 4000€..... 160 €

Bulletin à renvoyer accompagné d'un chèque bancaire ou postal à :

Attac Service adhésions - 21 ter, rue Voltaire - 75011 Paris