Chapitre 3.4: "L'égalité des populations par la démocratie et les services publics"… mais sans toucher aux entreprises capitalistes, voire en continuant de les subventionner ?

La Tendance CLAIRE a décidé d' "appeler à voter pour Jean-Luc Mélenchon tout en menant bataille contre les impasses réformistes de son programme" (https://tendanceclaire.org/article.php?id=1705). C'est pourquoi nous proposons une analyse critique du programme de l'Union populaire.

Billets précédents :

Chapitre 1.1*, *Chapitre 1.2*, *Chapitre 1.3*, *Chapitre 1.4*, *Chapitre 1.5*, *Chapitre 1.6

Chapitres 2.1 et 2.2*, *Chapitre 2.3*, *Chapitre 2.4*, *Chapitre 2.5*, *Chapitre 2.6

Chapitre 3.1*, *Chapitre 3.2*, *Chapitre 3.3

3. 4) « *L'égalité des populations par la démocratie et les services publics* »… *mais sans toucher aux entreprises capitalistes, voire en continuant de les subventionner ?*

On ne peut que suivre le programme AEC quand il dit : « *Des territoires ruraux et des petites villes abandonnées, des métropoles éclatées entre ghettos de riches et quartiers pauvres : les Gilets jaunes ont jailli de cette démesure inégalitaire. Remettons de l'ordre et de la justice dans l'organisation du pays. Les services publics en seront les piliers.* » Mais l'existence de « services publics » peut-elle suffire (même si l'on décide de « *renforcer les dotations de l'État pour les territoires et régions en retard de développement économique et social* ») ? Et d'ailleurs, qu'entend-on par cette expression de « services publics » ? La question se pose car le programme AEC ne considère pas que les « transports en commun » (seul secteur dont il soit concrètement question dans ce point) fassent nécessairement partie des services publics, puisqu'il les distingue en proposant de « *défendre et reconstruire le maillage de transports en commun et de services publics, notamment dans les départements ruraux, les quartiers*

populaires et les Outre-mer ». Or, comment prétendre réaliser l'égalité des territoires et des populations si l'on s'en remet au marché et donc au capitalisme pour ce secteur clé qu'est le transport en commun ? Et, même s'il y a un service public du transport en commun, comment peut-il faire face à la concurrence des entreprises privées qui proposent des services comparables ? Pour notre part nous sommes non seulement pour des services publics, mais pour qu'ils aient le monopole : il faut non seulement la renationalisation et le rétablissement du monopole public de la SNCF, mais aussi l'expropriation et la constitution de monopoles publics des transports en commun locaux, aux niveaux des communes, des départements et des régions !

De ce point de vue, il n'est pas sûr qu'il faille seulement « *réaffirmer le rôle du département comme échelle pertinente pour organiser un maillage équilibré du territoire en services publics essentiels à la population* ». Il est probable qu'il soit plus pertinent de confier à chaque échelon le soin d'organiser les transports qui le concernent, tout en assurant la coordination entre les réseaux des différents niveaux eux-mêmes.

En tout cas, nous sommes pour que les transports publics monopolisés soient gratuits pour les particuliers, tout en assurant une densité, une fréquence et un confort maximaux afin de limiter le recours aux voitures et de diminuer ainsi la pollution, mais aussi les accidents et, par ailleurs, les dépenses des ménages. De ce point de vue, le programme AEC nous semble très insuffisant quand il fixe l'objectif de « *garantir une distance maximale (de quinze à trente minutes, en voiture ou en transport collectif) entre tout lieu d'habitation et les services publics essentiels (école, gare, hôpital, bureau de poste)* ».

Non seulement le programme AEC ne revendique pas des monopoles de transports publics, mais en outre il veut « *favoriser l'installation d'entreprises, d'artisans, de commerçants par la mise en place d'aides spécifiques* » ! Autrement dit, comme le font le PS, la droite et l'extrême droite dans toutes les collectivités où elles sont au pouvoir, on continuerait à distribuer des fonds publics à des capitalistes petits ou grands ! C'est là un de nos désaccords profonds avec le programme AEC, qui non seulement prétend distinguer les « bons » capitalistes des « mauvais », mais ne veut même pas rompre avec la logique désastreuse de privatisation de l'argent public, qui pourtant a été depuis des décennies l'accompagnatrice majeure des politiques de privatisation et de suppression des services publics.

Même le projet de « *soutenir le tissu associatif local en maintenant les subventions, en généralisant les conventions pluriannuelles et en sortant de la logique des appels à projets* » ne va pas de soi. Certes, il peut être juste de subventionner des associations à but non lucratif, quand elles sont d'utilité publique, surtout au niveau le plus local ou dans des secteurs marginaux, dont les besoins ne peuvent pas toujours être couverts par les services publics nationaux et territoriaux. Cependant, on connaît depuis des années une politique de subvention à tout-va, notamment au niveau municipal, qui souvent sert uniquement à pallier les carences provoquées par la destruction des

services publics ou plus généralement par la montée de la misère. Globalement, ce ne sont pas là des solutions structurelles, ni de long terme, et on ne peut donc pas ne pas interroger cette logique des « subventions » tous azimuts.

On voit donc que, sur la question des services publics territoriaux et sur l'exemple des transports en commun (évidemment crucial pour la « bifurcation écologique »), le programme AEC reste à la fois bien vague en général et, quand il est plus précis, dans une logique qui ne rompt pas fondamentalement avec les politiques capitalistes actuelles. De ce point de vue, la promesse d'« *organiser des états généraux des quartiers populaires et des états généraux des espaces ruraux pour construire une véritable égalité territoriale notamment dans les services publics* » ne saurait nous transporter…

Luc Raisse, le 18 février 2022