

# SNCF et autres services publics : comment les détruire en prétendant qu'on veut les sauver (de dégradations qu'on a provoquées) Jean Gadrey, mars 2018

[blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/03/01/sncf-et-autres-services-publics-comment-les-detruire-en-pretendant-qu-on-veut-les-sauver-de-degradations-qu-on-a-provoquees-1](https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/03/01/sncf-et-autres-services-publics-comment-les-detruire-en-pretendant-qu-on-veut-les-sauver-de-degradations-qu-on-a-provoquees-1)



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... Je développerai tout cela dans les deux billets suivants.**

- 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 brule 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 trainsxkms 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.

# Destruction des services publics (2) : asphyxie financière, dégradation de la qualité et dette « insupportable »

[blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/03/02/destruction-des-services-publics-2-asphyxie-financiere-degradation-de-la-qualite-et-dette-insupportable](https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/03/02/destruction-des-services-publics-2-asphyxie-financiere-degradation-de-la-qualite-et-dette-insupportable)

Entrons dans les détails, en deux billets, de la stratégie de destruction résumée dans le précédent post. Commençons par les premières armes de destruction, essentielles mais dont on verra qu'elles ne suffisent pas.

**La première arme et la principale est l'asphyxie financière.** En effet, s'agissant de services publics, le gros du financement est du ressort des décisions publiques (État, collectivités, Sécurité sociale). C'est très variable selon qu'il s'agit d'un côté des services publics non ou peu payants comme l'enseignement, les hôpitaux, la police, etc. ou, d'un autre côté, de (ce qu'il reste de) services publics de réseaux qui vendent leurs services : SNCF, Poste, RATP, auxquels on peut ajouter, en dépit de leur privatisation partielle, EDF/ERDF (devenue Enedis) et Engie/GRDF dans la mesure où l'État détient encore 85% de EDF et 25% de Engie.

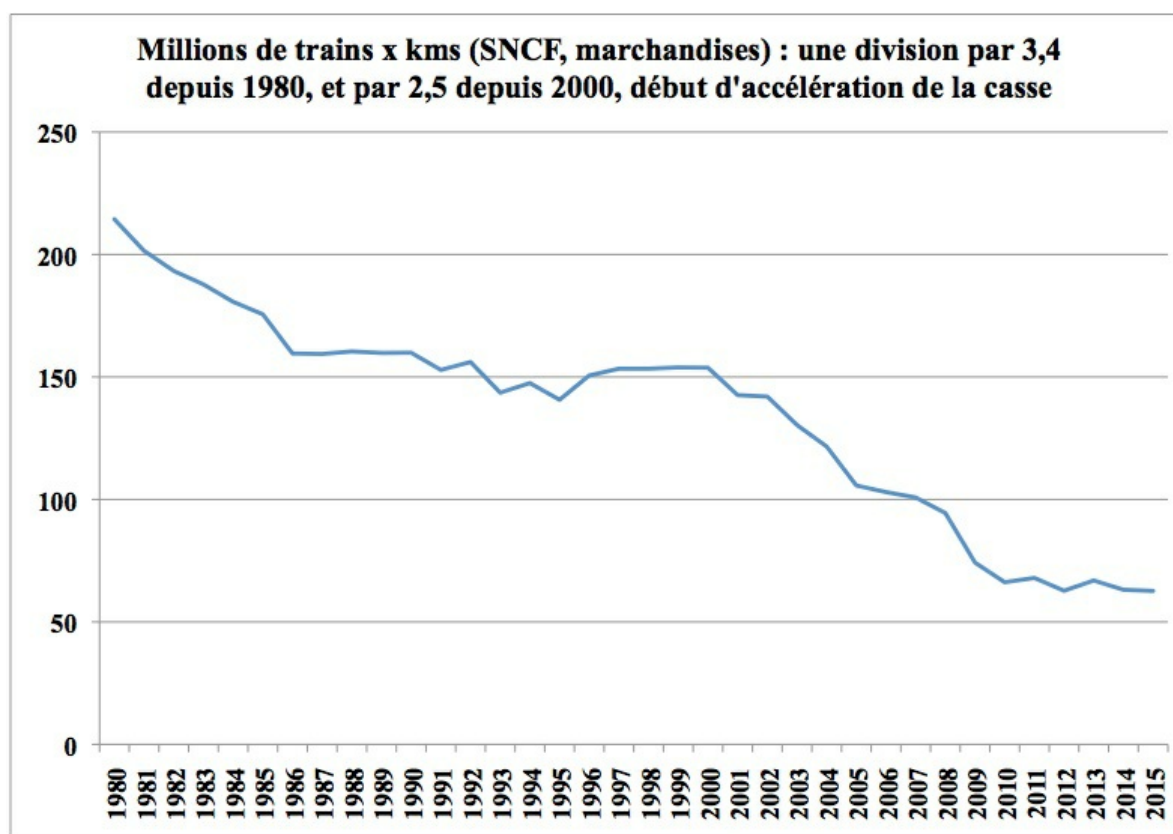
Dans tous les cas l'asphyxie est une arme formidable car, même pour les services publics de réseau, le financement public (notamment des infrastructures) conditionne largement le respect des « obligations » de service public. J'y reviendrai mais ces obligations, variables selon la nature du service, renvoient aux grands principes qui fondent les services publics : égalité, continuité, mutabilité (ou adaptabilité) et accessibilité, qui ont valeur juridique. Les principes de transparence, de neutralité et de fiabilité se trouvent quant à eux dans la Charte des services publics de 1992.

**Cela peut se faire graduellement** en espérant ne pas provoquer trop de vagues. On asphyxie, on réduit les financements, on supprime des classes ou des emplois, des lignes, des bureaux de poste, des maternités, mais en douceur, année après année, en prétendant qu'on « maintient les moyens globaux » et qu'on veut juste « équilibrer les comptes », et « rationaliser l'offre », dans une logique purement comptable. C'est entre autres ce qui est en cours depuis des années pour les hôpitaux et qui va encore s'aggraver en 2018, voir cette analyse précise du Monde. Titre : « Les hôpitaux publics craignent l'asphyxie après l'annonce de la baisse des tarifs ». Je ne suis donc pas le seul à parler d'asphyxie.

Mais l'idéal est d'aller plus vite, en ayant nommé à la tête de ces services publics des « liquidateurs » rebaptisés réformateurs, voire sauveteurs. Il importe de confier parallèlement à un autre liquidateur ayant toute votre confiance le soin de rédiger un rapport "d'experts" dont les conclusions confirmeront les décisions que vous avez prises bien avant. On peut en particulier – quitte à se réfugier, parfois à tort, derrière l'argument des directives européenne « contraignantes » alors qu'on est prêt à les devancer ou à en rajouter - organiser une belle concurrence entre le service public existant et des dispositifs parallèles « modernes » : des autocars, des camions, des services postaux privés, des cliniques privées lucratives à qui on confiera les pathologies les plus rentables, des

établissements d'enseignement privés payants ou des universités privées, entre autres. Cela affaiblira les services publics, les privera de ressources, les usagers les plus aisés s'en détourneront, c'est tout bénéfique pour cette stratégie qu'avait décryptée dès 1970 le grand économiste Albert Hirschman dans son petit livre « Exit, Voice and Loyalty ».

L'un des exemples les plus frappants est la politique délibérée visant à favoriser le « tout camions » afin d'organiser la mise à mort du fret ferroviaire, sans prise en compte des « externalités négatives » (dommages collatéraux) sur la sécurité routière, les embouteillages, et bien entendu les émissions de gaz à effet de serre. Pour des précisions, chiffres et beaux graphiques, voir ce billet de décembre 2016 : « La casse du fret ferroviaire au profit du tout camion depuis 2000 : un « crime » écologique et social perpétré dans le silence des grands médias ». Mon usage du mot « casse » est-il excessif ? Voyez juste ce graphique :



<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1869/873/memento-statistiques-transport.html>

Tout cela suppose malgré tout que le « grand dirigeant politique néolibéral » en question ait soit une majorité à sa botte, soit la possibilité de gouverner par ordonnances s'il veut passer vite et en force, soit les deux ce qui est encore mieux. Cela suppose aussi qu'il ne se heurte pas à un mouvement social puissant parvenant à mettre de son côté une bonne partie de « l'opinion ». C'est pour cela qu'il faut travailler « l'opinion » en utilisant les autres armes. J'y reviendrai dans le troisième et dernier billet.

**La deuxième arme est la dégradation correctement organisée de la qualité des services et de leur accessibilité, associée si possible à la hausse des tarifs.** Cela concerne aussi bien l'accessibilité spatiale que l'accessibilité financière pour tous, qui sont deux des principes historiques des services publics. À cet égard, la première arme, l'asphyxie financière, est un énorme atout : la qualité (ou le rapport qualité/prix) peut se dégrader très vite sans que les usagers (destinés à devenir des clients sur un marché

concurrentiel) en saisissent les causes profondes. Cela peut les conduire à accuser en bloc le service public et ses agents lorsqu'ils subissent divers désagréments : incidents et retards, lettres qui n'arrivent pas ou facteurs qui changent sans cesse, queues pénibles aux guichets ou aux urgences, enseignants non remplacés, hausses des tarifs, etc. C'est pain bénit pour la stratégie de destruction car une partie de « l'opinion » peut se mettre à exiger « une réforme » pour améliorer les choses, sans forcément penser que la principale réforme serait de fournir des moyens à la hauteur des besoins sociaux et écologiques en services d'intérêt général pour la santé, l'éducation, la mobilité durable, etc.

**La troisième arme** résulte logiquement de l'usage des précédentes : **la création programmée – du fait de l'austérité imposée - d'un endettement « insupportable »**.

On peut amplifier encore cette dette en décidant de lancer des investissements délirants sur des segments privilégiés par une technocratie liée à l'oligarchie et notamment à des multinationales du bâtiments et des « travaux publics à hauts rendements privés ». Un bon exemple est l'incroyable projet de liaison TGV Lyon-Turin, dont le coût, qui grimpe sans cesse (comme celui de l'EPR de Flamanville) atteindrait, selon la Cour des Comptes, 26 milliards d'euros. C'est dément ! Voir cet article récent.

J'oubliais un autre facteur d'endettement curieusement absent du rapport Spinetta : les PPP (partenariats public-privé) fondés sur le principe de la socialisation des pertes et de la privatisation des profits. La SNCF y a eu recours pour de gros montants... de pertes programmées. Le 28 février 2017, était inaugurée la LGV Tours-Bordeaux, **première ligne ferroviaire sous concession privée**. Un investissement de 7,8 milliards dont le partenaire privé (Lisea, filiale de Vinci), n'a financé qu'un petit tiers alors qu'il va encaisser la totalité des recettes (sous forme de péages payés par la SNCF) pendant 44 ans, durée de la phase « exploitation » du contrat de concession. La SNCF devrait subir des pertes que certains évaluent à 100 millions € par an. Pour sa part, la rémunération annoncée des actionnaires est de 14 % ! Sur le site de la SNCF on trouve un autre mégaprojet de PPP avec Eiffage pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire.

## DEUX MOTS SUR L'ENDETTEMENT ET SUR LES COÛTS

Je termine ce billet par une petite réflexion sur cet endettement « insupportable » ou sur les coûts, argument utilisé dans la propagande officielle, entre autres par Gérald Darmanin déclarant que chaque Français payait en moyenne « 340 euros » par an pour la SNCF. Même en restant dans une logique purement comptable et en reprenant les chiffres discutables du rapport Spinetta, ce chiffre doit en réalité être ramené à environ 200 euros selon les décodeurs du Monde. Mais l'essentiel n'est pas là.

Un service public coûte (aux finances publiques) parce que la collectivité estime que cela lui « rapporte » des bénéfices individuels et collectifs sur divers plans. Il s'agit de choix de société, pas de rentabilité financière. L'éducation, la santé, la police « coûtent » à chaque Français beaucoup plus que les 200 euros annuels (maxi) de la SNCF. Par exemple, les 51,3 milliards d'euros du budget de l'éducation nationale (hors pensions) divisés par les 67,2 millions d'habitants début 2018 cela fait 763 euros par an. Or peu de gens pensent que c'est trop, et beaucoup que ce n'est pas assez. C'est en tout cas moins que dans la plupart des pays ayant de meilleurs résultats éducatifs. Et pour l'assurance maladie, ce montant est de 2.200 euros annuels par habitant. Au secours Gérald !!!

Qu'une bonne gestion vise à optimiser les ressources pour des finalités collectives données ou évolutives est certes recommandé. Qu'on manie, comme Darmanin, l'argument « ça coûte plus que ça rapporte » confirme juste que ces gens-là, imbibés d'idéologie néolibérale, souhaitent détruire les services publics ou les réduire à une peau de chagrin interdisant qu'ils remplissent leurs missions d'intérêt général.

Dernier argument, dans le cas de la SNCF. Elle se trouve en concurrence avec le transport routier (entre autres). Darmanin et ses amis se demandent-ils combien la construction et l'entretien du réseau public coûte par Français (voir ce rapport du Sénat de mars 2017, intitulé « un réseau en danger ») ? Se demandent-ils ce que ces transports coûtent en pollutions de l'air, accidents, embouteillages, émissions de gaz à effet de serre, etc. ? En Suisse, l'office fédéral de développement territorial a estimé à 9,4 milliards de francs suisses les coûts sanitaires et environnementaux des transports routiers en 2014. Il y a 8,4 millions d'habitants en Suisse. Cela ferait donc 1.200 francs suisses par habitant et par an, ou 1.040 euros...

# Destruction des services publics (3) : la propagande sur les « privilèges », arme à double tranchant

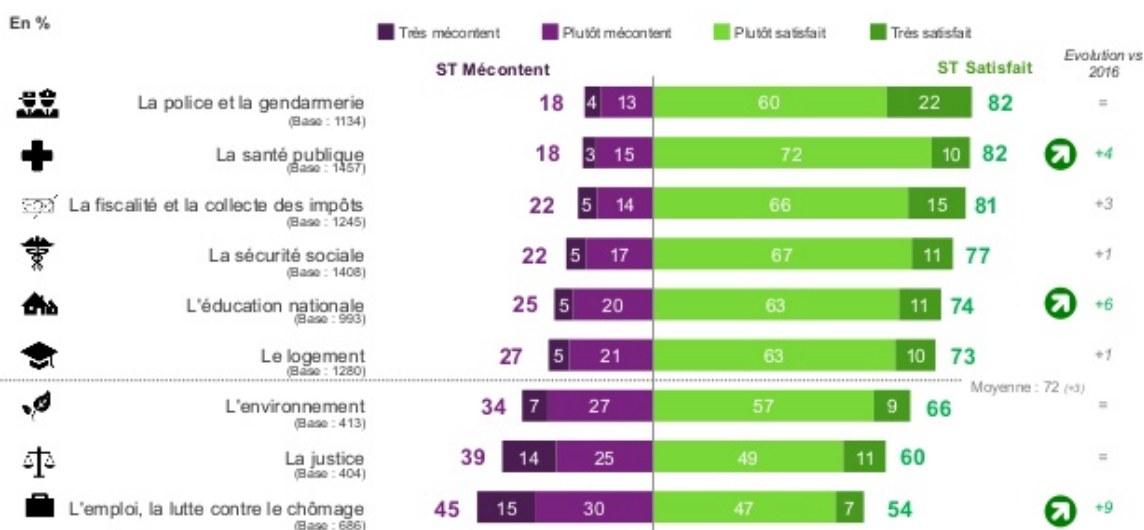
[blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/03/06/destruction-des-services-publics-3-la-propagande-sur-les-privileges-arme-a-double-tranchant](https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/03/06/destruction-des-services-publics-3-la-propagande-sur-les-privileges-arme-a-double-tranchant)

Dans ce dernier billet, j'en viens à l'accompagnement idéologique de la stratégie de destruction des services publics, ces entraves au projet rêvé de marchandisation concurrentielle de tout ce qui peut rendre du profit financier. Cet accompagnement (ou propagande) s'impose pour toute politique, mais ici c'est d'autant plus important qu'il y a un obstacle de taille, du côté de « l'opinion publique ».

## L'OBSTACLE : LA (TROP) BONNE IMAGE DES SERVICES PUBLICS

Les armes de destruction précédentes, toutes nécessaires, ne peuvent suffire à faire basculer « l'opinion », laquelle, en France, reste attachée à ses services publics tout en râlant devant certaines défaillances (largement explicables, on l'a vu). Le dernier sondage disponible en 2017 est le gros sondage Kantar de décembre 2017 (13<sup>ème</sup> édition). Il indique que **72 % des Français seraient satisfaits en tant qu'utilisateurs de différents services publics**, chiffre moyen qui a assez peu bougé depuis 2004 et s'est même un peu amélioré ces dernières années. Voici un tableau de résultats par type de service.

Le niveau moyen de satisfaction des usagers progresse cette année, tiré par les forts progrès enregistrés par les services publics de l'emploi, de l'éducation nationale et de la santé.



Base : Usagers A2... J2. Globalement, en tant qu'utilisateur, diriez-vous que vous avez été très satisfait, plutôt satisfait, plutôt mécontent ou très mécontent de l'action de...

KANTAR PUBLIC=

Baromètre novembre 2017

INSTITUT PAUL DELOUVRIER

20

Pour sa part, le sondage Odoxa publié en octobre 2017 peut se résumer ainsi : 64 % des personnes ont une bonne opinion des services publics et 63 % de leurs agents, alors que ces derniers estiment à 65 % que leurs concitoyens ont une mauvaise image d'eux et à 62 % de leurs services.

Enfin, le dernier sondage que je mentionnerai (sondage ifop de mars 2017) concerne les services publics de proximité. Près de 70 % des Français se disent "attachés" à ces services et autant sont opposés à leur transfert vers le secteur privé.

Problème : ces sondages ne portent que sur les services des administrations publiques avec leurs trois fonctions publiques (État, territoriale et hospitalière), pas sur les services publics dits de réseau, dont la SNCF, la RATP et La Poste. Leur image a souffert depuis les années 1990, quand les politiques néolibérales de dérégulation (mise en concurrence) et/ou de privatisation totale ou partielle ont commencé à produire leurs effets.

Cela dit, même dans ces conditions de dégradation organisée de la qualité de service et de l'accessibilité, les sondages réguliers effectués par exemple dans le « baromètre « Posternak/Ifop » indiquent, pour la SNCF, fin 2017, 54 % de « bonne image », ce qui n'est pas fameux mais encore majoritaire. C'est nettement mieux pour La Poste, avec 74 %, plus qu'Engie ou Orange...

### COMMENT RENDRE CES SERVICES MOINS POPULAIRES : L'ARME DES PRIVILÈGES FANTASMÉS

Dans l'enquête Odoxa, la bonne image globale des services publics et de leurs agents est un peu ternie par un autre chiffre : 71 % des Français estiment que les agents sont « privilégiés » (qualificatif proposé dans le sondage). La signification de ce chiffre est parfaitement douteuse : les salariés en CDI seraient eux aussi probablement jugés privilégiés dans un contexte de développement des emplois précaires. Tout individu est « privilégié » **par rapport** à ceux qui sont (jugés) plus mal lotis ou plus précaires. Or la précarité du travail a fortement augmenté, et ce sont des stratégies délibérées qui l'ont amplifiée. On se souvient de cette formule de Laurence Parisot, juste après son élection à la tête du MEDEF, « la vie, la santé, l'amour sont précaires, pourquoi le travail échapperait-il à cette loi ? » (interview au Figaro, 30 août 2005). C'était une boutade mais aussi un projet.

### LES « PRIVILÈGES » COMME ARME DE DIVISION

La propagande néolibérale peut s'engouffrer dans cette brèche idéologique fumeuse des « privilèges ». C'est d'ailleurs ce qu'elle a fait depuis au moins deux décennies, avec comme résultat ces 71 % d'opinions fondées sur du vent médiatique. Pour mener cette propagande, il faut 1) mentir avec assurance en inventant des privilèges qui n'existent pas, 2) opposer des catégories de travailleurs (y compris les retraités, voir ci-après), tous modestes ou pas très riches (on ne touche surtout pas aux gros privilèges) en leur faisant croire que les autres sont plus favorisés qu'eux, 3) lancer sur ce thème une puissante charge médiatique en faisant aboyer les habituels chiens de garde des télévisions ou médias sous contrôle. Quitte à ressortir de leur niche de vieux cabots comme François de Closets.

Cette offensive a pris d'énormes proportions ces derniers temps, voir cette **formidable analyse de Samuel Gontier dans Télérama**. On peut y ajouter, dans la presse écrite, certaines rédaction (en chef) louant le courage d'un Président « qui « risque », et qui « ose » (Le Monde), et de même dans le JDD, Le Parisien, etc. Emmanuel Macron entend jouer lui-même le rôle de premier de cordée des enfumeurs diviseurs : « *Je ne peux pas avoir*



*d'un côté des agriculteurs qui n'ont pas de retraite et de l'autre, avoir un statut de cheminot et ne pas le changer » (au « salon de l'agro-industrie »). Bref, conclut Marianne, « si des paysans n'ont pas de pension pour assurer leurs vieux jours, c'est à cause des cheminots qui en ont une. Dans l'art de diviser pour régner, il est difficile de faire pire ». Comme l'écrit ironiquement Samuel Gontier, « Personne en France ne devrait avoir une retraite supérieure à celle d'un agriculteur qui n'en a pas. Ce serait trop inéquitable »...*

Pas mal non plus ces propos d'Yves Thréard, aboyeur au Figaro : *« les gens qui vivent dans l'économie privée, c'est beaucoup de la précarité, des CDD en pagailles, des salaires sans beaucoup de primes... » « ... **Alors que quand vous êtes dans la fonction publique ou les services publics, vous avez les retraites, un comité d'entreprise qui n'a rien à voir avec celui des entreprises privées, beaucoup d'avantages... »**. Commentaire de Samuel Gontier : « C'est révoltant ! ... Je réclame que cessent ces injustices, j'exige une stricte égalité entre public et privé. Les agents du public doivent bénéficier de la même précarité, des mêmes CDD, de la même absence de primes, de la même retraite (d'agriculteur) à 67 ans que les salariés du privé. »*

La palme de cette propagande revient peut-être au député LREM du Doubs, Éric Alauzet, qui a trouvé (Le Parisien, 5 mars) une énorme catégorie de privilégiés ne réalisant pas à quel point ils le sont : les retraités. Ses arguments sont magnifiques : « **Mais je tiens aussi à leur rappeler le montant des retraites de leurs grands-parents**, qui ne grimpaient pas bien haut. **Celles de leurs enfants seront entre 10 et 15 % moins élevées aussi Les retraités d'aujourd'hui font partie d'une génération dorée !** Et s'ils ont travaillé toute leur vie, ça ne suffit pas comme argument au moment où il faut trouver de l'argent pour renflouer les caisses de l'État ».

## DU JOURNALISME HONNÊTE, ÇA EXISTE, MÊME DANS LES GRANDS MÉDIAS

Mais les journalistes et éditorialistes chiens de garde de la télé, ou l'éditocratie écrite, ne constituent qu'une minorité de « privilégiés » dans la profession. Accuser en bloc les médias et les journalistes est une énorme erreur politique. Dans une bonne partie de la presse écrite ou en ligne, les prétendus privilèges des cheminots ont fait l'objet d'examen sérieux. On y trouve des informations fiables sur tous ces thèmes ressassés que sont les retraites, les salaires et primes, la durée du travail, les jours de repos, etc. Nulle part on ne voit de privilèges, à moins de considérer comme Laurence Parisot, le MEDEF et ses alliés politiques, qu'un emploi stable est un privilège à abolir. Voici une courte recension de bons articles que j'ai repérés dans de grands médias.

L'Obs, 16 février, Réforme de la SNCF : le statut des cheminots en 5 questions

Marianne, 16 février, Réforme de la SNCF : les "privilèges" du statut du cheminot sont surtout des fantasmes

Le Monde (les décodeurs), 16 février, Prime charbon, prime pour absence de prime... les idées reçues sur les cheminots

L'express/L'entreprise, 1 mars, Réforme de la SNCF: "Vis ma vie de cheminot privilégié"

La Croix, 27 février, SNCF : que dit le statut des cheminots ?

Challenges, par Aurélie Filippetti, 28 février, Statuts des cheminots, dettes: les fake news sur la SNCF

France Info (le site), 20 février, Emploi à vie, salaires mirobolants, voyages gratuits... On a passé au crible six idées reçues sur le statut des cheminots

Je prendrai un seul exemple de bobard bien décrypté dans les articles précédents, mais tout le reste est à l'avenant. C'est celui des retraites dorées des cheminots, qui partiraient à la retraite à 50 ans avec de bonnes pensions. Si c'était vrai, on pourrait sans doute parler de privilèges. Mais c'est radicalement faux. Car s'il est vrai que les conducteurs ONT LE DROIT de partir à 52 ans et la majorité des autres cheminots (s'ils ont été embauchés avant l'âge de 31 ans) à 57 et bientôt 58 ans, ils sont soumis, depuis les réformes de 2008 et 2010 à la règle commune : ils ne peuvent toucher leur retraite à taux plein que s'ils ont cotisé 41 ans et demi, et même 43 ans pour ceux nés après 1973. Et la « décote » pour trimestres manquants est la même que pour les autres régimes. Si vous avez le droit de partir plus tôt que les autres mais que vous ne touchez qu'une demie retraite, vous faites quoi ? Vous ne partez pas...

Alors parviendrons-nous (« nous », salariés concernés, retraités, usagers attachés à de bons services publics, militant.e.s en faveur d'emplois de qualité décente et contre la précarité, écologistes pour des transports aussi peu polluants et climaticides que possible, etc.) à retourner contre les propagandistes l'arme des privilèges fantasmés ? À faire comprendre que ceux qui opposent les agriculteurs aux cheminots, les salariés précaires aux salariés en CDI, ces derniers aux fonctionnaires, les retraités à tous les autres, ou les chômeurs aux personnes en emploi, sont les seuls vrais privilégiés. Ils portent un nom : l'oligarchie.