**Non à l’abolition de la corvée**

La grève à la SNCF fait immanquablement penser à la lutte du Parlement de Paris contre Turgot alors que celui-ci avait la velléité de mettre un terme à la corvée. Le Parlement fit de solennelles remontrances au roi pour expliquer à quel point l’existence de ce privilège était absolument nécessaire au bon fonctionnement de la société. Cette réponse mérite d’être citée *in extenso*. (C’est moi qui surligne)

*Le Parlement de Paris adresse au roi, le 4 mars, de solennelles remontrances.*

Tout système qui, **sous une apparence d’humanité et de bienfaisance**, tendrait, dans une monarchie bien ordonnée, à établir entre les hommes **une égalité de devoirs et à détruire les distinctions nécessaires**, amènerait bientôt le désordre, suite inévitable de l’égalité absolue, et produirait le renversement de la société. C’est là une question d’État, et une des plus importantes, puisqu’il s’agit de savoir si tous vos sujets peuvent et doivent être confondus, s’il faut **cesser d’admettre parmi eux des conditions** **différentes**, des rangs, des titres, des prééminences.

Le Noble **consacre son sang à la défense de l’État** et assiste de ses conseils le souverain.

La dernière classe de la nation, **qui ne peut rendre à l’État des services aussi distingués**, s’acquitte envers lui par les tributs, l’industrie et les travaux corporels.

La noblesse défend son privilège par l’argument de l’impôt du sang : puisque nous contribuons à défendre l’État par notre participation à la guerre, nous n’avons pas à payer l’impôt fiduciaire qui sert à entretenir l’armée. L’argument pouvait encore tenir au XVIIe siècle, quand une bonne partie de la noblesse était effectivement dans l’armée, mais plus du tout au XVIIIe siècle. Le plus triste dans l’affaire, c’est que le peuple a suivi le Parlement et s’est lui aussi opposé à l’abrogation de la corvée, empêchant ainsi Louis XVI d’accomplir ce que les historiens nomment « la révolution royale ».

Les cheminots de la SNCF pourraient sortir le même argument : nous qui rendons des services aussi distingués au pays, nous devons avoir des privilèges : travailler moins et gagner plus. Et parmi les Français victimes des grèves, un bon nombre sera offusqué si jamais le gouvernement venait à proposer la libre concurrence du transport ferroviaire. Deux rappels d’histoire économique s’imposent donc, celui de l’histoire du train et celui de l’histoire des retraites, et une projection de futur économique.

**Le train n’est pas né en 1937**

La Société nationale des chemins de fer français a été créée par décret-loi le 31 août 1937, la France étant alors gouvernée par la Chambre du Front populaire élue en mai 1936. Les compagnies de chemin de fer privées ont toutes été nationalisées à ce moment-là, pour n’avoir plus qu’une seule compagnie, publique. Mais les Français n’ont pas attendu 1937 pour prendre le train. Cela faisait plus d’un siècle que le territoire était parcouru par diverses lignes ferroviaires, véhiculant des passagers comme des marchandises. La première ligne de chemin de fer en France date de juin 1827, entre Saint-Étienne et Le Creusot. Elle sert uniquement au transport de marchandises. Dix ans plus tard, en 1837, est ouverte la première ligne de train pour voyageurs, qui relie la gare de Paris Saint-Lazare à la gare du Pecq (aujourd'hui RER A).

De 1827 à 1937, pendant 110 ans, le train s’est développé et organisé par des compagnies privées, l’État concédant des terrains et des exploitations. La plus importante de ces entreprises était la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, créée en 1857 et nationalisée en 1937. 80 ans d’existence, soit autant que la SNCF, qui a permis aux Français de circuler dans tout le grand sud-est, au départ de la gare de Lyon.

Nul besoin donc de l’État pour créer, développer et faire fonctionner un réseau de train. La SNCF au contraire n’a cessé d’accumuler les bévues. Il a fallu attendre les années 1980 pour que toutes les lignes soient électrifiées, une partie fonctionnant encore au charbon. Aujourd'hui, le confort est des plus spartiate, même en première. Pas de prise électrique en seconde par exemple. Sans compter l’accès aux trains dans les gares, qui est une véritable gageure pour quiconque possède une valise (ce qui est souvent le cas quand on part en voyage). La SNCF a été également incapable de développer les trains voitures, ce qui serait si pratique pour des voyages longs. Indépendamment de son coût exorbitant, le service rendu est de très faible qualité. Sans compter le fiasco total du fret de marchandises.

En 1937, la droite s’était opposée à la nationalisation des compagnies ferrées, avec des arguments qui se sont révélés exacts. La droite d’aujourd'hui pourrait reprendre les arguments justes de ses prédécesseurs.

**Et la sécu n’est pas née en 1945**

La sécurité sociale est la grande œuvre du régime de Vichy. Tout débute en 1928 avec Pierre Laval, alors ministre du Travail du gouvernement de Pierre Tardieu. Il est le premier à préparer un projet d’assurance sociale, qui est adopté en 1930. Le projet est abandonné durant une dizaine d’années, y compris par le Front populaire. Il est repris en 1940 puis pendant le gouvernement de Vichy, donc celui de Pierre Laval, et il aboutit en 1945 avec le CNR et notamment Alexandre Parodi, qui était au Conseil d’État en 1938 et dans les cabinets de Vichy en 1940.

La loi de 1930 établit une retraite par capitalisation, qui est accordée aux personnes qui atteignent 60 ans, ce qui à l’époque était rare dans les couches populaires. La loi de 1930 rend obligatoire de s’assurer, mais la personne est libre de choisir l’assurance de son choix. De fait, une multitude de mutuelles et d’assurances privées existent, dont beaucoup ont été créées au début du XIXe siècle. Les syndicats de gauche étaient opposés à la retraite estimant, avec raison, que les ouvriers cotisaient pour quelque chose qu’ils ne toucheraient jamais, puisqu’ils seraient morts avant l’âge de départ.

Quant aux populations qui vivaient à la campagne, soit encore la moitié de la population française en 1927, leur retraite à elles s’appelait la famille. Les vieux vivaient à la ferme, sous le même toit que leurs enfants, travaillant jusqu’à la fin et mourant au foyer. La notion de retraite n’a aucun sens dans une économie agricole telle qu’elle était vécue jusque dans les années 1950.

Retour à Vichy. René Belin, ancien de la CGT, mais anticommuniste, est nommé ministre du Travail en 1940. Avec Pétain, il veut mettre en place la révolution nationale. Belin est ministre jusqu’au 18 avril 1942, date de l’arrivée de Laval. Il a signé le statut des juifs et rédigé la charte du Travail créant les corporations. Pierre Laroque est recruté par Belin pour travailler à son cabinet, ce que celui-ci s’est bien gardé de cacher après la guerre quand il a mis en place la sécurité sociale. Au cabinet de Belin, il y a aussi Alexandre Parodi, que Laroque retrouve en 1944 et avec lequel il fonde la sécurité sociale. Belin met en place dès janvier 1942, soit un an avant le décret sur le STO, la propagande officielle pour le recrutement de travailleurs français en Allemagne. Belin est jugé, mais innocenté en 1949.

Les réformes voulues par Belin ne sont pas toutes appliquées à cause d’opposition au sein de Vichy, et notamment une opposition à la collectivisation. Mais les principes sont jetés, ce qui explique la célérité de 1945. Alexandre Parodi et Pierre Laroque sont à la manœuvre dans les premiers mois du régime de Vichy. C’est eux qui conçoivent la sécurité sociale et la retraite par répartition. Écartés, ils reviennent en 1944, une fois le régime de Vichy tombé. Ils reprennent leurs travaux et ils mettent cette fois-ci en place le système qu’ils ont imaginé quelques années plus tôt.

Belin, Laval, Laroque et Parodi, tous cadres de premier plan du régime de Vichy, sont donc les artisans du système social « que le monde entier nous envie ».

En 1940, Vichy décide d’envoyer à la retraite des milliers de personnes afin de résoudre le chômage. Vieille politique keynésienne qui ne fonctionne jamais. Or beaucoup n’ont jamais cotisé. Ce sont ainsi 1 million de personnes qui profitent d’une retraite, sans avoir cotisé. Dès le début le système est donc déficitaire. Pour pallier le déficit, l’État puise dans la caisse de la retraite par capitalisation. À cela s’ajoute le problème des réparations à l’Allemagne que doit payer Vichy à la suite de l’armistice et de la politique de collaboration. N’ayant pas d’argent, le gouvernement réquisitionne l’argent des retraites par capitalisation pour payer la facture. Les retraités du privé sont donc spoliés. Qu’à cela ne tienne, on leur donne la retraite par répartition à la libération pour compenser le vol. Mais dès 1944 le système ne fonctionne plus. Il faut alors créer un impôt de 4% sur les entreprises pour le financer. Le système par répartition n’a jamais été à l’équilibre. Et, comme le montre son histoire, il n’est pas né à la Libération et il n’est pas le fruit de « la solidarité nationale », mais d’un vol collectif et d’un montage financier pour renflouer les caisses vidées.

Ce système est tellement bon que ceux qui le mettent en place l’imposent aux autres, mais ne le veulent pas pour eux. Les régimes spéciaux sont donc créés, qui conservent le régime de 1930. Dès l’origine, la technostructure s’est exonérée de la loi commune. Laroque et Parodi ont mis en place l’universalité du système de protection sociale, sauf pour les fonctionnaires et certaines professions, contrôlées par la CGT. Pour ceux-là, il y a des exceptions, les fameux régimes spéciaux. La CGT ne cesse de défendre la justice et la solidarité, mais elle demande à être à l’écart du système social étatisé. La technostructure dispose ainsi de privilèges financés par les salariés et surtout par les classes moyennes.

C’est la fin du système mutualiste, mis en place au XIXe siècle, par le passage au système étatiste, en faillite dès 1944, qui est devenu ingérable à partir du début des années 1970. Le déficit est tellement important que son financement n’est plus tenable. Mais comme entre-temps la droite a fait sienne le programme commun du parti communiste, elle refuse de revenir au système mutualiste et adopte tout un système de rustines et de passe-droit pour éviter l’explosion de l’usine à gaz. Aujourd'hui, le gouvernement a décidé de prendre l’argent des caisses d’avocat pour renflouer le système commun. Les avocats avaient fièrement défendu leur cause en 1945 et réussi à rester en dehors du système général. Ce que les communistes n’avaient pas réussi à faire alors, le gouvernement Macron, ce fieffé libéral comme chacun sait, va le faire sans protestation.

Mais le plus surprenant dans tout cela c’est que, comme au temps de Turgot, le peuple, qui est la première victime de la corvée sociale, ne proteste pas pour son abrogation.

**Le train ? Qu'est-ce que c’est ?**

Quand on parle aux étudiants (donc nés après 2000) du minitel, du Bi-bop, ou de MSN, ils nous regardent avec de grands yeux en demandant « Qu'est-ce que c’est ? ». Appareil ou logiciel pourtant largement utilisés dans les années 1990, soit une décennie avant leur naissance. Qui nous dit qu’il n’en serait pas pareil du train dans vingt ans ? Quel est l’avenir du train avec le développement du véhicule autonome ? Celui-ci n’est pas un fantasme. Il existe et il est en cours d’essayage. Le département des Yvelines teste actuellement des bus autonomes. Ce qui signifie que tous les particuliers pourront prendre la voiture, y compris ceux qui aujourd'hui ne conduisent pas. Le train deviendra donc obsolète, sauf peut-être des trains sans conducteur. Les conducteurs de métro n’ont plus de raison d’être puisque toutes les lignes peuvent être automatisées. Pourquoi n’en serait-il pas de même pour le train ?

Dans les années 1830, les experts ne croyaient pas au développement du train, car le transport en bateau ne cessait de croître. La France aménageait des canaux à tour de bras sur les rivières intérieures et le bateau à vapeur supplantait le bateau à voile. Dans *L’Éducation sentimentale*, Frédéric emprunte ce type de bateau pour remonter la Seine. En quelques décennies, toutes ces infrastructures sont devenues obsolètes du fait du développement du train. Qui nous dit que les transports autonomes ne vont pas rendre obsolète le train d’ici quelques années. Aux solennelles remontrances contre l’abrogation des privilèges, les agents de la SNCF pourront donc ajouter la pétition des marchands de chandelles.