

## **Folies privées** **Michel Husson, Regards novembre 2005**

Après la SNCM, d'autres privatisations sont dans les tuyaux, et pour commencer EDF et les autoroutes. Ce sont autant de non-sens économiques qui vont d'abord conduire à une hausse des tarifs, conformément à une règle bien établie. La Cour des comptes signalait dans un rapport de 2003 que le tarif moyen de la société privée Cofiroute était de 37 % plus élevé que celui des concessionnaires d'économie mixte. On ne peut invoquer une meilleure qualité de service : le manque d'entretien et d'information avait conduit fin 2003 à un gigantesque embouteillage où 60000 automobilistes avaient été bloqués toute une nuit par la neige, sur l'A10, gérée par Cofiroute.

Les entreprises privées n'investissent pas. Cofiroute n'était pas épinglé que pour ses tarifs élevés ; la Cour des comptes lui reprochait aussi de n'avoir mis en service que 60 % des kilomètres d'autoroute qu'elle s'était engagé à réaliser par un contrat avec l'Etat, vieux de huit ans. Soit 1,5 milliards d'euros de travaux en retard ! Il en ira de même avec les 7840 kilomètres d'autoroutes que le gouvernement s'apprête à privatiser. Certes, ces ventes vont rapporter 12 milliards d'un seul coup, au lieu de 35 à 40 milliards étalés d'ici à la fin des concessions en 2032, et la dette publique va baisser ... de 1000 à 990 milliards d'euros ! Mais ces recettes feront défaut à l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), soit autant d'investissements en moins.

Les entreprises privées ne sont pas plus efficaces. Leur supposée supériorité repose sur une forme d'efficacité très particulière qui consiste à rentabiliser certains segments susceptibles de l'être, et à laisser les autres à la charge de l'Etat, ou à les abandonner purement et simplement. La tactique libérale est ici bien connue : elle consiste à préparer le terrain en découpant ces différents segments, puis à réduire les moyens de fonctionnement, de manière à faire apparaître la privatisation comme la seule issue. Cette tactique est parfaitement illustrée dans le cas des chemins de fer. En 1997, le Réseau Ferré de France devient un établissement autonome de la SNCF, chargé de l'entretien et du renouvellement des infrastructures. Mais il ne dispose pour cela que de « ressources nettement insuffisantes » comme le signale un audit récent (1). Les restrictions budgétaires font que « la France investit sensiblement moins dans la maintenance de son réseau ferré que ne le font la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et la Suisse ». Résultat : « l'état moyen de l'infrastructure, sur une part importante du réseau, se dégrade (...) et les prémices d'une dégénérescence apparaissent (...) la fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. La poursuite de cette situation ne peut qu'augmenter la fragilité du réseau ferré et menacer la pérennité du réseau classique ». Cette dégradation programmée ouvre la voie à l'abandon des lignes secondaires puis à « l'ouverture » du réseau : « qui veut noyer son chien l'accuse de la rage ».

La privatisation des trains britanniques a provoqué un véritable chaos, ainsi que plusieurs catastrophes ferroviaires ; celle de l'électricité - énergie non stockable - conduit, à chaque pic de consommation, à des hausses erratiques de prix ou même à des coupures, comme cela s'est produit aux Etats-Unis, au Royaume-Uni ou en Italie. Tout cela est parfaitement documenté, et, dans le cas d'EDF et GDF, on peut renvoyer aux travaux de Jean-Marcel Moulin, pseudonyme d'un groupe de cadres et techniciens (2).

En résumé, la privatisation des services publics fait monter les tarifs, supprime la péréquation et la couverture - territoriale et sociale - des besoins, dégrade la maintenance du réseau et réduit l'investissement. Plus grave encore, elle rend impossible les politiques structurelles qui seraient nécessaires pour faire face aux menaces sur l'environnement, et notamment dans les secteurs de l'énergie et des transports. Il ne reste donc qu'une explication rationnelle à cette furie des privatisations, certes d'un matérialisme très vulgaire : c'est le pillage pur et simple du patrimoine public.

(1) Rapport d'audit sur l'état du réseau ferré national français, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 7 septembre 2005 [http://www.rff.fr/biblio\\_pdf/dos\\_p\\_audit\\_reseau.pdf](http://www.rff.fr/biblio_pdf/dos_p_audit_reseau.pdf)

(2) EDF et GDF : Non à leur privatisation. Agissons pour leur retour dans un projet public refondé au service des citoyens. <http://ecocritique.free.fr/jmmou05.pdf>