

Les privatisations



© Gasub/Flickr.com



© Paille/Flickr.com



© Mathieu Marquer/Flickr.com



© Jeanne Menjoulet/Flickr.com

ALORS QUE LA PRIVATISATION DE LA FRANÇAISE DES JEUX EST SUR LES RAILS, retour sur plusieurs décennies de désengagement de l'État marquées par la vente de pans entiers du secteur public. Manifestement, la France et les Français sont les grands perdants de cette politique qui tourne à la grande braderie.

La France grande perdante du jeu des privatisations

La disparition récente de Jacques Chirac a remis en mémoire qu'il avait été, comme Premier ministre, l'homme du grand soir des privatisations (avec 65 entreprises privatisées), mettant un terme à la vague de nationalisations lancée par François Mitterrand. Un mouvement qui n'a ensuite jamais cessé. Depuis des années, la privatisation des biens publics se fait à marche forcée. Quels que soient les gouvernements. En 1947, à l'issue des nationalisations, le secteur public employait 1,15 million de salariés concentrés dans les transports (48 %) et l'énergie (36 %), après les nationalisations de 1982, il atteignait son maximum avec près de deux millions de personnes représentant ainsi 7,7 % de la population active et 10,4 % de la population salariée. Fin 2016, l'État n'employait plus que 778 100 salariés au travers de 85 sociétés, résultat d'un processus quasi ininterrompu de cession d'actifs de la part de l'État.

Vagues successives de privatisations

Les vagues de privatisations commencent donc à la fin des années 1980, avec le retour au pouvoir d'une droite influencée par les politiques de Reagan aux États-Unis et de

Thatcher au Royaume-Uni. Les Français découvrent la cohabitation et font connaissance avec Édouard Balladur, ministre de l'Économie, des Finances... et de la Privatisation. À l'heure du libéralisme roi, le rôle de l'État-actionnaire est jugé incompatible avec les activités industrielles concurrentielles. Le gouvernement se désengage de ses actifs (11 milliards) : Saint-Gobain, les banques comme BNP, la Société Générale ou encore Suez et la plus emblématique, TF1, car la plus lisible par tous les Français qui voient débarquer une chaîne privée dans leur téléviseur. Avec la réélection de François Mitterrand en 1988, c'est le temps de la politique du « ni ni » (ni privatisation, ni nationalisation), une courte période puisque le retour d'Édouard Balladur, « champion des privatisations » à Matignon, initie, en 1993, une seconde vague (17,4 milliards d'euros). Et pourtant, le Premier ministre qui a le plus privatisé de l'histoire de la V^e République restera Lionel Jospin avec 40 milliards d'euros, entre 1997 et 2002. Ces privatisations « de la troisième vague » ont aussi ceci de remarquable qu'elles vont concerner des entreprises en charge de déli-

vrer des services publics. Des privatisations cependant partielles – ça permet de mieux faire passer la pilule – comme France Télécom, Air France, Thomson, EADS et... les autoroutes du sud de la France. Des autoroutes ensuite majoritairement privatisées. Conséquences de ces politiques et vent du libéralisme de l'époque obligeant, des fonds de pension anglo-américains ont pu contrôler des pans entiers de l'économie française, bouleversant en profondeur la configuration traditionnelle du capitalisme français. L'exemple récent d'Alstom avec l'Américain General Electric est en ce sens très significatif. Obsédées par la baisse du coût du travail, ces entreprises débarrassées de la tutelle de l'État réduisent massivement les emplois d'une part et, de l'autre, dérèglent le travail des salariés restants. Les privatisations successives ont non seulement entraîné la perte de 290 000 emplois et accru les recours à la précarité, la flexibilité, la sous-traitance, l'externalisation. Renault est à ce titre un bel exemple en matière d'externalisation, de sous-traitance, de vente des filiales, et témoigne de l'abandon des missions de l'État dans la planification industrielle nationale (maîtrise industrielle,

aménagement du territoire, progrès social) liées à la nationalisation. Cette politique a donc très largement contribué à affaiblir la production automobile hexagonale et multiplier les plans sociaux dans ce secteur.

Aucun intérêt pour l'État

Quant à redresser les finances publiques, en désendettant le pays, exigence de la commission européenne et argument toujours avancé, ce fut à chaque fois un coup d'épée dans l'eau. Les premières privatisations ont rapporté au gouvernement près de 100 milliards de francs. Dans le même temps, la dette publique a grossi de plus de 800 milliards ! Au final, ces privatisations auront peu rapporté mais davantage coûté, à cause des recapitalisations préalables et des financements des politiques sociales.

Autre conséquence néfaste, ces groupes, qui s'accommodent des objectifs sociaux et environnementaux, en profitent aussi pour augmenter leurs prix, au détriment des usagers. Ils ont transformé ces sociétés en machines à produire des dividendes pour les actionnaires, privant les finances publiques, et donc les services publics, de sommes considérables. Cette gabegie financière se vérifie à chaque franchissement de péage autoroutier. Un « fiasco », un « désastre financier », un « racket »... les parlementaires de tous bords n'ont pas eu de mots assez durs contre les concessions autoroutières, lors du récent débat sur la privatisation du Groupe Aéroports de Paris. Un peu tard sans doute. L'État a vendu à l'époque ses parts pour un montant de 15 milliards d'euros, soit un manque à gagner estimé par la Cour des comptes de 10 milliards d'euros ! Alors que le ministre des Finances de l'époque, Thierry Breton, déclarait : « *Ne craignez rien (sic) car c'est l'État qui contrôlera et qui fixera les tarifs (des péages)* », les sociétés de BTP ont agi à leur guise en augmentant, régulièrement et fortement, les tarifs pour un bénéfice estimé aujourd'hui à 27 milliards. Les opérations répétées de « Gilets jaunes » sur des barrières de péage n'y sont pas pour rien. Elles ont réveillé la polémique sur cette privatisation qui, près de quinze ans après, n'a toujours pas été vraiment digérée. Et quand on sait que Vinci, acquéreur d'une partie de ces autoroutes, veut aujourd'hui racheter ADP...

Et ça recommence

En effet, le gouvernement, conformément aux engagements du président de la République qui, comme ministre de l'Économie de François Hollande avait déjà supervisé la privatisation des aéroports de Lyon, de Toulouse et de Nice, et procédé à la cession de participations publiques, démarre un nouveau vaste programme de cessions d'actifs pour alimenter un fonds de dix milliards d'euros consacré à l'innovation. Après avoir vendu les aéroports de Lyon et de Nice, et cédé des actions Renault, PSA, Safran et Engie l'année



Vincent Gay, sociologue et membre d'Attac

L'US Mag : *Quels sont les enjeux autour de la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP) ?*

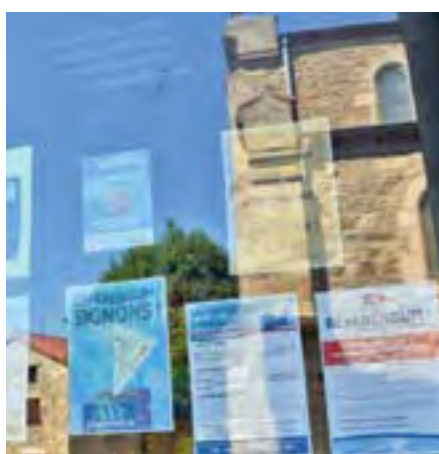
Vincent Gay : Les enjeux sont énormes. Depuis 1986, les gouvernements enchaînent les privatisations. C'est une des orientations du tournant néolibéral qui prend forme à l'époque. Avec Aéroports de Paris, Le gouvernement d'Édouard Philippe met une nouvelle pierre à l'édifice, avec la particularité de ce qu'est Aéroports de Paris : une entreprise qui était 100 % publique à sa création en 1945, dont une partie a été vendue en 2005, pour laquelle l'État a financé une grande partie des infrastructures et qui rapporte beaucoup aux caisses de l'État. Autrement dit, le gouvernement veut vendre au privé (Vinci par exemple), une entreprise qu'elle a largement contribué à financer et qui lui rapporte. Une aberration, à laquelle se rajoutent les modalités particulières de la concession : 70 ans, c'est du jamais vu. Mais ce n'est pas seulement un enjeu économique. Si les aéroports n'ont pas la main sur la croissance du trafic aérien, une entreprise qui n'aurait comme objectifs que ses seuls profits risque de faire tout, à travers les services qu'elle offre ou ses relations avec les compagnies, pour augmenter ce trafic, ce qui est une catastrophe pour le climat. De plus Aéroports de Paris, c'est 6 686 hectares autour de Roissy et Orly. Aujourd'hui, les enjeux d'artificialisation des terres ou de leur préservation sont cruciaux. Avec Vinci ou un de ses concurrents aux manettes, l'avenir de ces terres est d'autant plus menacé.

L'US Mag : *Cette procédure de référendum d'initiative dépeussière-t-elle la démocratie ?*

V. G. : Très partiellement. Les demandes démocratiques sont aujourd'hui massives, comme l'a montré la revendication de référendum d'initiative citoyenne (RIC) portée par les Gilets Jaunes. Le référendum d'initiative partagée est une des rares possibilités de s'exprimer, mais dans des conditions difficiles : rassembler 185 députés et 4,7 millions d'électeurs, c'est un défi énorme, dans un jeu politique et médiatique qui rend invisible la privatisation d'Aéroports de Paris. Cependant, cette procédure permet de faire campagne en montrant qu'on peut agir, qu'on a notre mot à dire, et que sur une question qui pourrait paraître compliquée, le peuple ne peut rester muet.

L'US Mag : *Nous sommes aujourd'hui autour d'un million de signatures. Comment expliquer que les citoyens peinent à se mobiliser ?*

V. G. : Il y a plusieurs raisons, mais la première est le silence organisé autour de cette privatisation. Depuis l'annonce du processus pour le référendum, le gouvernement n'en parle pas, aucune émission de grande écoute n'est consacrée au sujet, rien n'est fait pour que cela devienne un débat national. Ensuite, les urgences militantes des différentes organisations, notamment syndicales, rendent difficiles une campagne permanente des équipes militantes pour atteindre les 4,7 millions de signatures. Et puis il est plus facile de faire campagne pour défendre La Poste qu'une entreprise qui gère des aéroports. Enfin, le non-respect du vote populaire en 2005 a sans doute laissé des traces et a créé un manque de confiance vis-à-vis du respect démocratique du gouvernement.



© Jeanne Menjoulet/Flickr.com

dernière, l'État vient d'engager le processus pour la FDJ, deuxième loterie européenne et quatrième mondiale, et Aéroports de Paris devrait suivre. ADP (Roissy Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget) a rapporté 173 millions d'euros de dividendes pour la collectivité l'an dernier. Tout comme la FDJ,

il n'y a donc aucune raison de s'en séparer. Se pose également la question du contrôle des frontières, les aéroports concernés étant la première frontière française. Même aux États-Unis, le choix a été fait de conserver ces équipements sous contrôle public. Pour toutes ces raisons, une bataille, menée par de nombreux acteurs, notamment des syndicats comme la FSU, est engagée contre ces privatisations. Plus de 200 parlementaires ont été à l'initiative du processus de référendum d'initiative partagée avançant le caractère de « *service public national* » des aéroports parisiens. Il faut désormais 4,7 millions de signatures pour que puisse se tenir ensuite un référendum national (voir ci-dessus). Si cet objectif est atteint, ce sera un grand coup d'arrêt au projet de privatiser un grand pan de l'économie et laminier ainsi ce qu'il reste de services publics. ■

Rubrique réalisée par Pascal Mandin