

Privatisations et libéralisations : place au pragmatisme

Les Français autant que l'Etat trouveront leurs intérêts dans l'amplification des transferts au marché, sous réserve de cibler les secteurs où la concurrence peut dans les faits fonctionner...



Serait-il opportun d'aller plus loin dans le mouvement de privatisation et de libéralisation de l'économie française entamé en 1986 ? Théoriquement, trois motifs nous y invitent : désendetter l'Etat, offrir à l'utilisateur-consommateur le meilleur service au prix le plus juste, et constituer des champions nationaux capables de conquérir des marchés à l'international.

Or nous sommes encore loin en France d'avoir privatisé tout ce qui pouvait l'être. A la fin 2013, l'Etat possédait encore 1.444 sociétés, parmi lesquelles une vingtaine dépasse le milliard d'euros de chiffre d'affaires. De leur côté, **nos voisins, et pas seulement le Royaume-Uni, accélèrent la cadence**. Un pays surprend en ce moment, l'Italie, dont le gouvernement de centre-gauche de Matteo Renzi, a annoncé la mise sur le marché de deux vaches sacrées : la Poste puis l'équivalent local de la SNCF, *Ferrovie dello Stato*, respectivement à hauteur de 35% et 40% de leur capital.

Avant d'imiter nos amis italiens, réfléchissons bien à la véritable finalité d'une telle politique. **Aucune nouvelle vague de privatisations, même ambitieuse, ne contribuerait de manière significative à elle seule au désendettement de la France**. Comparativement parlant, la valorisation boursière des treize participations cotées détenues par l'Etat équivaut à seulement 4% de la dette publique.

Ne tombons pas non plus dans le piège du dogmatisme. Même Margaret Thatcher en convenait : pour privatiser, il faut que la concurrence puisse réellement fonctionner. *A contrario*, la transmission d'un monopole de fait à un opérateur privé unique, revient à céder une rente dont les consommateurs se trouvent toujours au final prisonniers. Pour preuve, l'archétype de ce qu'il ne faut surtout pas faire, la privatisation en 2006 des autoroutes françaises, qui a conduit en huit ans à une augmentation de 26% du tarif des péages. Bénéficiant d'une rentabilité économique jamais inférieure à 20%, les sept sociétés concessionnaires ne peuvent que se satisfaire de cette « *juxtaposition de monopoles géographiques limités* », dénoncée en ces termes précis par l'Autorité de la Concurrence.

A l'inverse, **il y a matière à structurer une véritable concurrence dans un secteur comme le transport de voyageurs par voies ferrées à haute vitesse**, sur lequel la SNCF dégage grâce à son monopole légal une marge opérationnelle oscillant entre 12% et 29%. Qui peut soutenir que le prix des billets de TGV ne serait pas amené à baisser et la qualité du service à s'améliorer, si un second opérateur pouvait proposer sur les mêmes rails, trajets et créneaux horaires, des trains alternatifs ? VEOLIA et TRENITALIA s'y préparent depuis 2009 et n'ont certainement pas l'intention de perdre de l'argent.

Que l'on soit clair : il n'est pas question de privatiser le réseau, ce qui reviendrait à reproduire en France la catastrophe du démantèlement de British Rail. Il s'agit juste d'ouvrir à la concurrence une partie de son exploitation. La Commission européenne l'envisage à travers le quatrième paquet ferroviaire, dont le principe des sillons offerts en « *open access* » éviterait l'écueil des concessions autoroutières. Chaque opérateur serait autorisé à mettre des trains sur n'importe quelle ligne. Mais avec la loi du 4 août 2014, le Gouvernement français vient de faire le choix rigoureusement inverse, en réintégrant le réseau ferré dans le giron de la SNCF. **Et si au lieu de cela, pour une fois, nous devancions les exhortations de Bruxelles ?**



A coup sûr, dès qu'ils mesureront clairement leurs bénéfices dans cette opération, les Français porteront alors un regard autrement plus bienveillant sur la libéralisation des services qui leur sont rendus.

Pour voir la vidéo de la chronique

<http://www.stephane-jacquemet.com/privatisations-et-liberalisations-place-au-pragmatisme/>

Accès direct à la vidéo par flashcode



Date de publication

Mardi 29 mars 2016

Durée

Environ 3 minutes

A propos de l'émission *Une voie différente*™

Mise en ligne en libre accès sur le site www.stephane-jacquemet.com, chaque chronique vidéo *Une voie différente*™ voit Stéphane Jacquemet développer en trois minutes « chrono » une proposition de réforme.

<http://www.stephane-jacquemet.com/une-voie-differente/>

A propos de Stéphane Jacquemet

Homme de convictions, Stéphane Jacquemet a décidé en 2016 de s'engager politiquement à travers *Une voie différente*™, un espace éditorial sur Internet de débats, réflexions et propositions, en vue d'une gouvernance publique résolument réformatrice dès 2017.

<http://www.stephane-jacquemet.com/parcours/>

Contact et demande d'information

01 72 28 54 90 - contact@stephane-jacquemet.com - <http://www.stephane-jacquemet.com>