

Concurrence ou privatisation ?

« Ouvrir à la concurrence », c'est quand même plus sympathique, plus dynamique, que « privatiser » un service public. Je « like ». D'ailleurs, qui est pour la fermeture ? Dans un monde où, pour « l'élite », le choix des éléments de langage est plus important que celui des orientations politiques puisque, de toute façon, « il n'y a pas d'alternative » et qu'il s'agit seulement d'épargner au troupeau, de mauvaises pensées, les concepts les plus simples se mélangent et se confondent.

Prenons cependant la liberté de réfléchir deux secondes. Que peut signifier l'ouverture du réseau ferroviaire à la concurrence ? Est-ce, par exemple, la ligne Paris-Lille qui va entrer en concurrence avec Lyon-Marseille ? Va-t-on permettre à de nouveaux trains plus rapides de doubler les vieux trains existants ? Des salles d'attentes plus confortables seront-elles réservées aux porteurs de billets achetés dans des boutiques de luxe ? Va-t-on à nouveau tenter l'aventure d'une compagnie en charge des voies à côté de celle en charge des trains ? D'une compagnie spécifique en charge de la gestion de chaque grande gare ?

La réponse est beaucoup plus simple, il s'agira simplement de retourner à la situation qui prévalait avant la création de la SNCF, lorsque plusieurs compagnies

exploitaient les différentes lignes qu'elles avaient construites. Aucune concurrence ni nouveauté là-dedans, seulement une juxtaposition de monopoles privés qui nous ferait remonter près de 200 ans en arrière.

L'aventure de la privatisation des autoroutes qui avait été initiée en août 2005 « pour financer un plan de relance » donne une bonne idée des effets pervers provoqués ne serait-ce qu'en termes de perte d'argent public et de renchérissement du service pour les usagers. Plusieurs rapports du Conseil d'État et une abondante littérature en a déjà fait le bilan. Mais c'est le principe même de diviser le réseau routier en deux parties, l'une gratuite et l'autre payante qui est socialement contre-productive puisqu'elle incite les usagers désargentés à ne rouler que sur la partie gratuite du réseau, où le taux d'accidents au kilomètre est le plus élevé.

La mise en concurrence de la production de biens et de services est une excellente chose chaque fois qu'il est possible de l'établir. Mais la privatisation d'un monopole public n'a jamais produit que des monopoles privés qui ne font qu'en aggraver les inconvénients, ainsi que des générations d'économistes l'ont expliqué, préconisant, tout au contraire, la nationalisation des monopoles privés ou, pour le moins, la mise sous contrôle de leurs pratiques tarifaires.

La concurrence du chemin de fer, c'est l'avion et le développement des services de cars. On peut donc regretter que les distorsions de concurrence entre les modes de transport, au regard des atteintes à l'environnement, ne soient pas corrigées par un système de taxation différentielle, puisqu'en gros, le transport routier traditionnel génère une émission de CO₂ cinq fois plus élevée que le transport ferroviaire, alors que le transport aérien en génère vingt fois plus.

La privatisation des réseaux les plus faciles, pratiquement, à individualiser, répond-elle à un autre objectif qu'à celui de « l'extension du domaine des affaires », surtout les affaires entre amis, sans aucun bénéfice, bien au contraire, pour le développement économique ?

Joseph Comby

REGARDS SUR L'ACTUALITÉ

Logement : la double peine pour un jeune sur cinq

L'Insee vient de publier un *Insee Première* (n° 1686) sur les jeunes adultes (18-29 ans) qui habitent chez leurs parents. Près de la moitié sont dans ce cas, et leur proportion augmente depuis 2000. La cause en est, pour par-

tie, la progression du nombre des étudiants (surtout chez les moins de 25 ans) mais surtout, celle, chez les jeunes actifs, du nombre des chômeurs ou des travailleurs précaires, mal insérés sur le marché du travail. C'est principalement le cas chez les 25-29 ans où ceux qui cohabitent sont plus souvent ouvriers, ou en emploi précaire, ou chômeurs, que dans la moyenne de cette génération.

Un sur cinq de ces jeunes est

revenu habiter chez ses parents, suite à un accident de la vie (chômage, rupture conjugale) après un épisode de logement indépendant (c'est la « génération boomerang »). Pour les trois quarts d'entre eux, c'est une situation subie, à laquelle ils voudraient mettre fin s'ils en avaient les moyens financiers et s'il n'était pas aussi difficile de trouver un logement indépendant faute d'une bonne insertion

sur le marché du travail : sans CDI ou caution parentale solide, ils sont rejetés par les bailleurs. Ils galèrent à la fois sur le marché de l'emploi et sur celui logement, condamnés à une double peine. Le remède relève à la fois d'une politique d'insertion et de formation, et d'une politique d'ouverture aux jeunes du logement locatif.

Jean Cavailhès