



dossier
lignes d'attac
#120

Le poison néolibéral des privatisations

On avait subi une première vague de privatisations à partir de 1986, mise en œuvre par des gouvernements de droite et de gauche. Pilier des politiques néolibérales, les privatisations ont transformé en profondeur le capitalisme en France, avec des effets économiques, sociaux et écologiques catastrophiques. Macron et son gouvernement « ni de gauche, ni de droite » amplifient ce processus avec la loi PACTE (Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises), votée en 2019, qui prévoit la privatisation d'Aéroports de Paris, de la Française des Jeux et d'Engie, sans compter la privatisation de plus de 100 barrages. Le bilan des privatisations est tout bénéfique pour les multinationales comme Vinci, mais désastreux pour notre société et les finances publiques. Mais le vent s'est levé ! Un vaste mouvement citoyen de résistance a émergé pour s'opposer à ce poison des privatisations, comme l'illustre la mobilisation autour du référendum d'initiative partagée.

AVIS

vous pouvez commander des exemplaires de ce dossier par lots de 25 exemplaires en envoyant un courriel à materiel-militant@attac.org (seuls les frais de port seront à votre charge)

Attac

association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne est un mouvement d'éducation populaire tourné vers l'action. Attac se mobilise contre l'hégémonie de la finance et la marchandisation du monde, pour des alternatives sociales, écologiques et démocratiques

Attac France
21 ter rue Voltaire
75011 Paris
01 56 06 43 60
attacfr@attac.org

janvier 2020

Les privatisations sont incompatibles avec la transition écologique et sociale

Aéroports de Paris (ADP), Française des jeux (FDJ), Engie : le gouvernement Macron s'inscrit dans la logique néolibérale à l'oeuvre depuis les années 1980 et entend privatiser de nouveaux pans de l'économie française. Ce qui se joue avec la loi PACTE (Plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises), qui planifie ces nouvelles privatisations, est l'aboutissement d'un long processus : il s'agit d'une nouvelle étape de la vague néolibérale, qui a vu, depuis les privatisations de 1986, le nombre d'entreprises publiques diminuer de 50 %, passant de 3 500 à 1 700, et l'emploi au sein de ces entreprises être divisé par 3, passant de 2,35 millions à 790 000 salariés. Ce n'est donc pas une lubie de l'actuel gouvernement qui a créé la situation présente.

La plupart des entreprises des secteurs industriel et financier avaient l'État pour actionnaire unique au milieu des années 1980. Cela résultait des trois vagues de nationalisations qui ont pris place sous le Front populaire (1936), à la Libération (1945-1946), et sous le gouvernement d'Union de la gauche (1983-1985). Depuis 1986, à la suite du tournant des politiques néolibérales, les gouvernements successifs ont procédé à des privatisations massives. Toutes les banques ont ainsi été privatisées, et ont pu jouer un rôle moteur dans la crise financière de 2008. La part de l'État dans le capital des groupes industriels français est passée de 74 % en 1984 à moins de 15 % aujourd'hui. L'État français n'a plus que des participations minoritaires dans les grands groupes industriels comme Renault, Airbus, Orange (ex-France Télécom). Les privatisations ont fait basculer l'économie française vers un capitalisme financiarisé et mondialisé.

Plusieurs entreprises privatisées ont disparu, rachetées par des multinationales et avec de nombreuses destructions d'emplois : c'est le cas par exemple d'Alstom, démantelée entre sa branche ferroviaire, achetée par Siemens, et sa branche énergie, reprise par General Electric. Aujourd'hui, le capital des grandes entreprises françaises du CAC40 est détenu à hauteur de 45 % par des investisseurs financiers étrangers qui prélèvent près de 50 milliards d'euros de dividendes chaque année. A l'opposé d'une poursuite de l'intérêt général, c'est désormais la logique du rendement financier maximum à court terme qui domine. Les privatisations ont ainsi pesé sur les salaires et le partage des revenus. Dans le capitalisme d'après-guerre, antérieur au tournant néolibéral et aux privatisations, les salaires étaient encadrés par des négociations de branches entre syndicats et employeurs



© DR - MAXPPP

(privés et publics) à l'échelle nationale. Dans le capitalisme financiarisé et mondialisé, l'évolution des salaires et des conditions de travail est largement conditionnée par la mise en concurrence à l'échelle internationale des travailleuses et travailleurs, soumis aux menaces de délocalisations du capital vers les pays à bas salaires. Ce changement de régime salarial s'est traduit par une modification du partage des revenus au profit des détenteurs du capital.

Le dangereux programme de privatisations de Macron

Champion du néolibéralisme, le gouvernement Macron-Philippe a fait voter en avril 2019 la loi PACTE qui prévoit la privatisation de trois entreprises emblématiques : la FDJ, mise sur le marché en novembre 2019, puis ADP et enfin Engie (ex-GDF Suez). En outre, pour se conformer aux injonctions de la Commission européenne, à laquelle il aurait très bien pu résister, le gouvernement a annoncé en 2018 la privatisation des cent-cinquante plus gros barrages en France. Le choix de confier ces activités stratégiques à des opérateurs privés est dicté par l'idéologie néolibérale de nos gouvernants et par la collusion de la Macronie avec ses alliés du « big business », les Vinci, Blackrock et autres principaux bénéficiaires des privatisations. Ces privatisations sont pourtant une catastrophe, pour une triple raison.

D'abord pour la transition écologique. L'économie capitaliste étant fondée sur la course au profit, la surconsommation, le productivisme et l'extractivisme lui sont inévitablement inhérents. Or cette logique est mortifère : elle est à l'origine de l'accélération du dérèglement climatique et de la sixième extinction de masse des espèces de la planète, qui menacent l'humanité. De toute urgence, il



faut davantage de sobriété dans la consommation et la production. C'est pourquoi, des pans entiers de l'économie doivent rester – et/ou devenir – socialisés pour échapper à la logique du profit, et pour que la nécessaire bifurcation vers une économie de la sobriété puisse être une réalité. Ainsi, privatiser Engie, acteur majeur du secteur de l'énergie, c'est soumettre les choix stratégiques concernant la transition énergétique à la logique dangereuse du marché et de la rentabilité à court terme. C'est également remettre en cause le service public de l'énergie, en laissant la porte ouverte à des hausses futures des tarifs de l'énergie.

Le choix de confier les activités stratégiques à des opérateurs privés est dicté par l'idéologie néolibérale de nos gouvernants et par la collusion de la Macronie avec ses alliés du « big business », les Vinci, Blackrock et autres principaux bénéficiaires des privatisations.

Ces privatisations sont également une grave erreur économique. Les entreprises concernées ont une position dominante dans leurs secteurs respectifs. Dans tous les cas où la concurrence est impossible, l'analyse économique montre que l'activité doit être gérée par des entreprises publiques, et non par des opérateurs privés qui, par essence, ne manquent pas d'abuser de leur position dominante. Par ailleurs, la transition vers une économie de la sobriété implique une étroite coordination de tous les acteurs que seules les autorités publiques peuvent réaliser. On ne peut pas, par exemple, avoir un réseau national d'électricité

en plusieurs exemplaires: un seul opérateur public est nécessaire pour coordonner la production et la distribution d'énergie. La privatisation des barrages va aboutir à ce que les barrages sur un même cours d'eau, ou dans une même région, soient contrôlés par différents acteurs, amenant inévitablement une situation sous-optimale en matière de régulation de la production d'électricité d'origine hydraulique; ce qui sera contraire à l'objectif de sobriété énergétique, central pour réussir la transition.

En troisième point, les privatisations ont des conséquences politiquement et socialement inacceptables. L'une des fonctions de l'État est de défendre l'intérêt général et de promouvoir la justice sociale. Pour des motifs de moralité et de santé publique, la FDJ par exemple doit ainsi rester sous tutelle publique; la confier à des acteurs privés est une aberration politique. Par ailleurs, les privatisations se traduisent inévitablement par un transfert de richesse des citoyen-ne-s vers les opérateurs privés et leurs actionnaires. L'une des raisons du soulèvement des Gilets jaunes a été la colère, légitime, contre le niveau exorbitant des tarifs des péages d'autoroutes, qui contribue à leur « fin de mois » difficile. Les profits des opérateurs tels que Vinci, dont la plus grande part est versée aux actionnaires, a contribué à une injustice sociale jugée insupportable.

La privatisation d'ADP illustre au plus haut point cette triple erreur. Du point de vue écologique, la logique du rendement financier à court terme est incompatible avec l'objectif de sobriété et de justice sociale qui doit présider à la gestion des infrastructures de transports, comme l'a montré la privatisation des autoroutes. En outre, ADP est sans concurrent en Île-de-France, et doit donc de ce fait rester un monopole d'État pour éviter les abus de position dominante. Enfin, un aéroport a un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire, qui est l'une des fonctions politiques de l'État. Ainsi se justifie la mobilisation citoyenne contre la privatisation d'ADP, avec le soutien d'un arc très large de forces politiques, sous forme d'une pétition officielle pour déclencher un référendum d'initiative partagée (RIP), prévu par la Constitution. La mobilisation de Notre-Dame-des-Landes a permis de stopper en 2018 la construction par Vinci d'un aéroport inutile et anti-écologique; deux années plus tard, Macron est prêt à confier ADP à son allié Vinci, ce qui serait une bien jolie compensation.

Deux conclusions s'imposent.

La Macronie est le royaume des intérêts particuliers et de la collusion, et non celui de l'intérêt général.

L'idéologie du tout-marché est strictement incompatible avec les exigences de la transition écologique et de la justice sociale.

En conséquence de quoi il est urgent que les citoyen-ne-s se mobilisent contre les privatisations, pour défendre l'intérêt général, à commencer par voter en faveur du RIP!

A.L. et Dominique Plihon

Aéroports de Paris : nouvelle étape des privatisations ou grain de sable dans la mécanique macroniste ?

ADP est une entreprise créée en 1945, détenue à l'époque à 100 % par l'État, transformée en société anonyme en 2005, introduite en bourse en 2006. L'État en demeure l'actionnaire majoritaire avec 50,6 % du capital.

En 1997, la transposition en France des directives européennes ouvre tous les services d'assistance aéroportuaire à la concurrence. Auparavant, à Orly et Roissy, ADP et Air France avaient le quasi-monopole de ces activités. Par la suite, s'opère un transfert progressif d'une partie de ces activités vers des entreprises sous-traitantes et des filiales ; dans ces activités devenues concurrentielles, les salarié·e·s perdent le statut public d'ADP et sont payé·e·s à moindre coût. Par la suite, la loi de 2004 a autorisé le transfert de cent-cinquante aéroports aux collectivités territoriales, puis en 2005, il devient possible de transférer les concessions au privé, ce qui sera fait en 2015 pour Toulouse, Lyon et Nice.

Un géant à vendre

ADP est une entreprise qui gère les plus gros aéroports de France : Roissy (72 millions de passagers par an), Orly (33 millions), ainsi que d'autres aérodromes de région parisienne, où se trouvent 400 commerces qui ont rapporté 1 milliard d'euros de profits en 2018. C'est par ailleurs le premier propriétaire foncier d'Île-de-France avec une surface totale de 6 680 hectares, puisque, suite à la loi de 2005, ADP est devenue propriétaire des terrains dont elle était gestionnaire ; ce qui constitue « une exception dans le cadre juridique français qui prévoit, par principe, que l'État conserve la propriété des infrastructures dont il délègue l'exploitation à un tiers¹ ». L'entreprise a aussi des participations dans de nombreux autres aéroports et gère vingt-quatre aéroports répartis dans treize pays. Dans la dernière période, ses bénéfices sont en hausse (+7% en 2018), de même que les dividendes pour ses actionnaires (174 millions d'euros en 2018). ADP a versé 182 millions d'euros à l'État en 2018 ; et 1,1 milliard entre 2006 et 2016. ADP a également un rôle majeur dans l'aménagement du territoire et son poids économique dans la région Île-de-France est essentiel (5% du PIB régional). En 2017, 6 430 personnes sont salariées dans la région Île-de-France, auxquelles on peut ajouter les 24 100 salarié·e·s du groupe ADP et de ses filiales. L'emploi direct, indirect et induit sur les trois seuls principaux aéroports parisiens (Roissy, Orly, Le Bourget) s'élève à 570 860 personnes.

Des activités stratégiques

ADP est gestionnaire des multiples espaces et services commerciaux dans et autour des aéroports ; il lui revient de construire, d'aménager et d'exploiter les aéroports d'Île-de-France. L'entreprise est également gestionnaire du service public du transport aérien ; elle contribue ainsi à la

coordination des missions de sécurité, de sûreté aéroportuaire, de police de l'air et des frontières, et de douanes. Derrière les activités commerciales, ADP joue donc un rôle de premier plan dans la gestion des infrastructures, des salarié·e·s, et aussi dans les décisions d'ouverture des lignes, aux côtés des compagnies d'aviation et des États. Si elle devient totalement privée, le critère essentiel de gestion de l'entreprise sera de favoriser son attractivité – d'où découlent les profits –, qui est liée à sa capacité à développer toujours plus de lignes, à accueillir de plus en plus de passager·e·s, à offrir toujours plus de nouveaux services et magasins. Autant dire que la décroissance du trafic aérien ne sera pas encouragée par ADP. Comme pour d'autres infrastructures stratégiques, les autoroutes ou les barrages par exemple, l'abandon des prérogatives publiques est lourd de risques. Il ne s'agit pas seulement d'une perte sèche pour l'État et d'un nouveau cadeau fait aux futurs actionnaires ; la privatisation hypothèque également toute possibilité de contrôle public quant à l'avenir de ces infrastructures. Or les terrains d'ADP, en particulier autour de l'aéroport de Roissy, constituent un enjeu majeur : ou bien on préserve les quelques terres encore non construites dans la banlieue nord de Paris, ou bien on les sacrifie sur l'autel de la bétonisation. Malgré la fin du projet EuropaCity, les projets d'aménagement urbain dans cette zone de la région parisienne sont loin d'être abandonnés. Le futur propriétaire aura vite fait de valoriser ses terrains afin de construire les nouveaux pôles connectés dignes de toute métropole prise dans la compétition globale des villes-mondes. D'un point de vue écologique, social et économique, l'abandon au privé du quasi-monopole d'ADP est une étape supplémentaire de la déréglementation totale et de la perte de contrôle sur ce qui nous concerne toutes et tous, bien au-delà des usager·e·s des aéroports parisiens.

Vincent Gay

¹ R. Lescure, Rapport de la commission spéciale sur la loi PACTE, septembre 2018

Et à la fin, c'est Vinci qui gagne ?

Au jeu des privatisations, les perdants sont à chaque fois les mêmes - les citoyen-ne-s. Mais les gagnants auraient-ils aussi toujours les mêmes noms ?

Vinci, Eiffage, Veolia, Edeis, Suez ou encore la Saur ont raflé de nombreux contrats, pour des privatisations, des délégations de service public ou des partenariats public-privé.

Dans le domaine des infrastructures de transport, Vinci se positionne parmi les premiers. Le groupe assure déjà la gestion de 46 aéroports dans le monde, dont 12 en France, parmi lesquels ceux de Nantes, Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand, Rennes et Toulon. L'entreprise de BTP est également en tête des concessionnaires autoroutiers hexagonaux. Depuis l'annonce de la vente du groupe ADP, tout semble indiquer que Vinci serait en mesure de remporter la mise, certains élus suspectant même une compensation après l'abandon de Notre-Dame-des-Landes. Grenoble et Chambéry ont été les premiers aéroports à tomber dans son escarcelle en 2004. Avec l'achat de Lyon-Saint-Exupéry, organisé sous l'égide du ministre Emmanuel Macron, Vinci a mis la main sur une infrastructure d'envergure nationale. Obtenir ADP serait la cerise sur un gigantesque gâteau.

Vinci a vidé les trésoreries de ses aéroports régionaux, empochant 44 millions d'euros de dividendes en trois ans. En face, les collectivités continuent de verser des subventions pour garder leurs aéroports en activité.

« L'inquiétant pour ADP, c'est que le gouvernement n'est pas obligé de faire un appel d'offre et peut donc décider de vendre à celui qui lui convient, sans aucune transparence », alerte Isabelle Jarjaille, journaliste spécialisée sur la question des services publics et des transports. Dans le cas d'une délégation de service public, les pouvoirs publics doivent publier des appels d'offre pour obtenir la meilleure proposition pour exploiter le service. Mais concernant ADP, l'État peut choisir de vendre ses actions de gré à gré. Les aéroports de Lyon, Toulouse et Nice ont été cédés de cette manière, ainsi que les autoroutes. La comparaison entre la vente de ces derniers et celle d'ADP semble la plus pertinente : il s'agit à chaque fois de la privatisation d'une infrastructure d'envergure nationale de transport à tendance monopolistique et déjà rentable. Le résultat de la vente des autoroutes est ainsi sans appel : en l'espace de cinq ans, grâce aux profits générés, les sociétés autoroutières ont pu intégralement rembourser le coût d'acquisition des réseaux. À l'échelle régionale



aussi, Vinci et consorts semblent avoir trouvé comment se remplir les poches. En étudiant les comptes des aéroports d'Auvergne-Rhône-Alpes passés aux mains du privé, Isabelle Jarjaille a identifié un schéma identique : « À chaque fois, la prise en main par Vinci a signifié une dégradation des conditions de travail pour les salariés et des suppressions d'emplois. C'est le premier poste qui est rogné ».

L'enjeu de ces privatisations ne se situe pas sur la qualité du service, mais plutôt sur le coût pour les usagers. « Les autoroutes et les aéroports sont bien gérés par les entreprises privées, mais leurs tarifs augmentent systématiquement », note la journaliste. Car l'objectif des entreprises demeure le même : rentabiliser pour faire plus de profits, qui partent directement dans les poches des actionnaires, sans jamais revenir servir à l'infrastructure. Vinci a ainsi vidé les trésoreries de ses aéroports régionaux, empochant 44 millions d'euros de dividendes en trois ans. En face, les collectivités continuent de verser des subventions pour garder leurs aéroports en activité, révèle Isabelle Jarjaille dans ses enquêtes. « La puissance publique compense pour assurer le service, tandis que le privé maximise les profits, c'est le même schéma partout ».

A.L.

Référendum ADP : 1 million x 5 = 5 millions de signataires

Le mois de novembre a vu fleurir sur les écrans de télé et à la radio des spots vantant la privatisation de la Française des Jeux et incitant à l'achat d'actions. Conseils aux acheteurs, course contre la montre avant la clôture de la vente, etc., la privatisation n'avait que du bon. La privatisation d'Aéroports de Paris fait beaucoup moins de bruit, alors que les enjeux sont d'une autre taille. La menace d'un possible référendum sur la question serait-elle une explication à ce silence politique et médiatique ?

Le référendum d'initiative partagée (RIP), malgré toutes ses lourdeurs, demeure un problème démocratique pour ceux qui nous gouvernent. Il ne s'agit pourtant là que d'un minuscule grain de sable dans les institutions de la Ve République qui sont faites pour donner les pleins pouvoirs au parti présidentiel majoritaire. Derrière cette crainte du RIP, c'est toute la peur que les citoyen·ne·es prennent leur part dans le débat public, comme les Gilets jaunes qui défendaient le référendum d'initiative citoyenne (RIC) pour pouvoir dire leur mot. La privatisation d'ADP serait-elle une question trop compliquée pour les gens ordinaires ? En réalité, les choses sont très simples : devons-nous continuer à laisser faire les libéraux au pouvoir ou pouvons-nous utiliser un des rares moyens qui nous est offert pour dire « stop » ? Devons-nous nous résigner devant les impacts néfastes d'une privatisation (attaques contre l'emploi et les conditions de travail, abandon de la maîtrise de l'aménagement du territoire...) ou pouvons-nous faire en sorte que l'exigence démocratique s'applique sur l'ensemble des questions majeures qui nous regardent, par exemple le choix de privatiser les activités rentables d'EDF ou de maintenir les autoroutes sous la coupe de Vinci et d'Eiffage ?

Il est encore temps d'arrêter la machine néolibérale. Si le rythme des signatures pour le référendum ADP était lent au lancement de la campagne, celle-ci semble enfin avoir trouvé depuis le mois de novembre une réelle dynamique, avec de très nombreuses actions de terrain menées dans tout le pays. Il suffirait maintenant que chacune des personnes faisant partie du premier million de signataires convainque quatre personnes autour d'elle pour atteindre le nombre suffisant de signatures pour déclencher le RIP. Il n'y a plus à attendre ; il ne nous reste que trois mois !

Vincent Gay

Site unitaire de la campagne « Privatiser, c'est voler » : privatisercestvoler.fr



La Constitution permet de combattre la privatisation d'ADP

Paul Cassia, professeur de droit public à l'Université Paris 1, s'est engagé contre la privatisation d'Aéroports de Paris. Il défend la procédure du référendum d'initiative partagée (RIP) et s'appuie sur la Constitution pour protéger ce bien commun. Entretien.

Quels sont les enjeux du RIP, mis en œuvre pour la première fois en France au sujet de la privatisation d'ADP ?

J'y vois un enjeu démocratique d'abord, qui tient à la participation des électeurs à la procédure du RIP. A cet égard, la question porte sur l'éveil et l'attention du corps électoral à ce qui l'entoure hors de périodes électorales. Le deuxième enjeu est de nature politique et concerne l'objet du RIP, en l'occurrence la privatisation d'un bien commun, à savoir ici d'une entreprise qui porte en elle des enjeux de toutes natures : économique, urbanistique, écologique, budgétaire...

Pour quelles raisons vous êtes-vous engagé publiquement à propos du RIP ?

Il m'a semblé, en janvier 2019, que parmi toutes les privatisations envisagées par le gouvernement, celle concernant ADP était la seule à laquelle on pouvait opposer une règle constitutionnelle. Les privatisations d'Engie et de la FDJ me paraissaient hors de portée d'une interdiction constitutionnelle, car elles relèvent de décisions purement politiques. Pour ADP, l'alinéa 9 du préambule de la Constitution de 1946 prévoit qu'une entreprise ayant le caractère d'un service public national ou un monopole de fait doit appartenir à une collectivité publique - ici l'Etat. Il

m'a semblé qu'ADP remplissait cette caractéristique et que nous pouvions donc utilement y faire opposition sur le terrain du droit, et non uniquement sur celui de la politique.

En quoi les justifications apportées par le gouvernement sont-elles inacceptables ?

Sur le fond, cette privatisation est une catastrophe ; il n'y a pas une seule bonne motivation à sa réalisation, c'est une pure folie. C'est totalement indéfendable, tout comme pour la FDJ. Les deux principales justifications du gouvernement concernant ADP sont fallacieuses. Il défend le fait qu'une entreprise de service public n'a pas à gérer des commerces - notamment des boutiques de luxe - se trouvant dans les aéroports. Or c'est absolument faux : un service public peut parfaitement exercer ou organiser des activités de nature marchande accessoires à ce service public, c'est un point qui a été jugé par le Conseil d'Etat depuis 1959. Pouvoir aller chez Cartier ne relève bien sûr pas du service public, mais si les redevances perçues permettent d'alimenter le service public en question, elles sont les bienvenues. Quand on va dans un aéroport, personne ne s'attend à ce que cela ressemble à un centre des impôts ou un cimetière ; tout le monde s'attend à trouver des boutiques. C'est la même chose dans les halls de gares gérés par la SNCF et ça ne choque personne. La deuxième justification, elle aussi radicalement fautive, était la nécessité d'abonder un fonds à hauteur de 250 millions d'euros pour l'innovation dite « de rupture ». Là encore, c'est une mascarade, car ADP rapporte 170 millions de dividendes par an avec des perspectives de forte croissance. L'idée de pourvoir ce fonds en contrepartie de toutes les privatisations prévues n'a pas de sens : rien qu'ADP rapporte presque autant ! En outre, ce fonds demeurera hors du budget étatique, car placé sous la houlette de la Banque publique d'investissement, sans donc aucun contrôle des élus sur ce financement public. Le peuple français, par sa faible réactivité, est en train de laisser arriver tout cela. En novembre dernier, 940 000 citoyens avaient voté, soit seulement 20 % du corps électoral. Si ADP est privatisée, ce sera notre responsabilité collective.

Comment l'expliquez-vous ?

Je crois qu'il y a une grande lassitude du peuple français à l'égard de ses dirigeants, peut-être aussi la sensation que la privatisation d'ADP ne changera rien au quotidien, ainsi qu'un manque d'information. Cette absence de culture démocratique laisse le champ libre aux dirigeants pour décider sans l'accord explicite du peuple.

La campagne n'a pas décollé autant que prévu à la rentrée, est-ce lié au peu de publicité et d'exposition dont elle bénéficie ?

Le gouvernement ne fait pas la publicité pour une procédure qui va à l'encontre de ce qu'il a prévu, c'était prévisible. J'ai l'impression que cette campagne est assez visible localement, à travers tracts, affiches et même dans certaines collectivités locales des enseignes. Les partis politiques et les organisations citoyennes se sont

mobilisés, de tous les bords, mais cela ne suffit pas encore. Le constat est parlant : les électeurs ont du mal à s'intéresser au RIP. Je pensais qu'il y aurait un enthousiasme pour cette procédure, à la fois parce que c'est la plus grande privatisation que l'on ait connue et parce que c'était l'occasion pour les citoyens de montrer qu'ils ne sont pas d'accord avec la politique économique du gouvernement, surtout en période pré-municipales.

Le RIP vous semble-t-il tout de même être un outil intéressant ?

Pour moi, il faut rééquilibrer démocratie parlementaire et démocratie participative. L'article 3 de la Constitution prévoit que la souveraineté du peuple s'exprime par la voie parlementaire et par le référendum. Or le dernier référendum a eu lieu en 2005. J'ai bien conscience que le référendum est une procédure qui peut poser problème et qui peut être critiquée. Le RIP est compliqué à mettre en œuvre ; mais comme cette disposition existe, elle doit au moins être essayée. Si le RIP ne fonctionne pas lors de sa première mise en œuvre, il sera très difficile ensuite de réclamer plus de démocratie participative et on ne pourra jamais aller jusqu'au RIC1... Le RIP actuel est beaucoup trop restrictif, je suis partisan d'une consultation plus large du peuple français. Si elle présente trop de défauts, il faut absolument changer la Constitution pour trouver une nouvelle forme d'expression populaire.

Propos recueillis par A.L.

1 Référendum d'initiative citoyenne

Ouverture à la concurrence des barrages hydroélectriques : eau secours !

C'est un projet de privatisation moins visible que ceux portés par la loi PACTE, mais tout aussi catastrophique : 150 des 420 barrages français concédés seront ouverts à la concurrence avant fin 2022. Depuis des années, la Commission européenne exige de la France l'ouverture à la concurrence de la gestion de l'hydroélectricité, pour l'instant dans les mains d'EDF.

Depuis dix ans, les gouvernements ont tergiversé, retardant l'échéance sans toutefois s'y opposer frontalement. Parlementaires, syndicats et citoyen-ne-s ont exprimé à de nombreuses reprises leurs inquiétudes devant cette libéralisation à venir. Mais le gouvernement Philippe semble déterminé à faire aboutir l'ouverture à la concurrence d'un tiers des barrages français. Laisser la gestion des barrages au privé présente de nombreux risques.

Tout d'abord, les barrages sont le poumon du système électrique : à chaque déséquilibre entre production et consommation, ils permettent d'éviter au pays des coupures généralisées par leur faculté à démarrer rapidement et leur capacité de stockage d'électricité sans alternative à grande échelle. Tout opérateur privé qui fournira au réseau l'énergie évitant le black-out sera assis sur un tas d'or. Ensuite, les barrages sont des objets industriels très dangereux, qu'EDF a la charge de surveiller. Avec un ministère de l'Ecologie qui va perdre 5 000 emplois d'ici 2022, l'État pourra difficilement contrôler de multiples opérateurs pour garantir aux Français leur sécurité. La finance court-termiste est incompatible avec le temps long et l'entretien coûteux mais nécessaire des barrages. En outre, économiquement, la multiplication des opérateurs rendra la gestion des vallées moins optimale : les Français doivent s'attendre à une augmentation du montant de la facture...

L'hydroélectricité est par ailleurs la clé de voûte d'une transition énergétique réussie. Pas d'intégration de l'éolien et du solaire, pas de sortie progressive des énergies fossiles et nucléaires sans des barrages intégrés sous un contrôle public citoyen réinventé. Nous sommes à un moment charnière de l'histoire : l'eau va se raréfier, et nous devons réussir la transition écologique pour l'avenir de la planète et de nos enfants ; il devient donc d'autant plus aberrant de confier le cycle de l'eau à des intérêts privés. Il est au contraire crucial que les citoyen-ne-s s'emparent de ce sujet trop mal connu. Seule une mobilisation massive de l'opinion publique fera bouger les lignes ! Ensemble, faisons barrage à cette spoliation.

Philippe André, Sud Energie

Pour aller plus loin

Isabelle Jarjaille
Services publics délégués au privé : à qui profite le deal ?
éditions Yves Michel, 2018

Isabelle Jarjaille sur Médiacités, notamment « Aéroports d'Auvergne-Rhône-Alpes : Vinci s'enrichit sur le dos du contribuable » :
<https://www.mediacites.fr/auteur/isabelle-jarjaille/>

Martine Orange sur Mediapart, notamment « Aéroports de Paris : la privatisation de tous les soupçons » : www.mediapart.fr

Le dossier « Barrages hydroélectriques » de SUD-Énergie :
<http://www.sudenergie.org/site/barrages/>

Nicolas Ubelmann, documentaire *Barrages - l'eau sous haute tension*, 80 min, sortie en 2020, bande annonce et financement participatif :
www.helloasso.com/associations/regie-sud/collectes/barrages

secrétariat de rédaction
Nikolaz Berthomeau
Franck Mithieux
Jeanne Planche

coordination de ce dossier
A.L.
Dominique Plihon

maquette
Stéphane Dupont
portrait dessiné
Charlotte Planche
impression
Ça va print