

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/L-echec-des-privatisations-en-Argentine>

L'échec des privatisations en Argentine.

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : jeudi 28 août 2008

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Le vote récent à la chambre des Députés qui a donné une mi-sanction à la réétatisation de *Aerolíneas Argentinas* constitue un précieux pas en avant dans la récupération de notre bien national. Mais loin d'être épuisé, le débat commence à peine : les argentins nous nous devons une autocritique profonde sur l'échec monumental des politiques de privatisation de nos services publics et l'état calamiteux des transports. C'est la discussion nécessaire sur les nouveaux modèles de gestion publique des entreprises de services.

Dans ce sens, après avoir obtenu des modifications substantielles, avec le Bloc SI, *Proyecto Sur* a décidé d'accompagner, avec des divergences/ dissidences partielles, le projet du Gouvernement pour reprendre la compagnie aérienne nationale. A cette occasion, la majorité gouvernementale a surpassé l'entêtement dont on l'avait vu agir pendant le conflit agraire et a démontré une capacité d'ouverture au dialogue.

En premier lieu, nous obtenons que soit éliminée la possibilité de reprivatiser l'entreprise. Bien que soit retenu le schéma de Société Anonyme, il a été convenu qu'il y aura une majorité étatique. On a aussi obtenu que disparaisse la mention de l'Acte de l'Accord que le Gouvernement a signé avec le groupe Marsans ; et que l'on fixe comme date pour la taxation le moment de l'intervention, le 16 juillet, quand l'entreprise était en état de faillite. De plus, l'évaluation reste à charge du Tribunal des Taxations et, finalement, le dernier mot sur la valeur de la compagnie reviendra au Congrès. Si on ne parvenait pas à un accord, le Gouvernement devra procéder à une expropriation justifiée.

Nous devons expliquer que le gouvernement national connaissait depuis des années l'état calamiteux d'*Aerolíneas Argentinas*, mais rien n'a fait pour récupérer l'entreprise. D'abord *Iberia*, puis *American Airlines* et finalement le Groupe Marsans l'ont pillé et l'ont mené à la faillite. En plus de laisser une dette millionnaire, ils ont vendu les bureaux qu'AA avait dans les principales villes du monde ; ils ont démantelé le centre le plus avancé de simulateurs de vol de l'Amérique Latine et un banc d'essai de moteurs de haute puissance ; ils ont vidé les ateliers spécialisés et les entrepôts de pièces de rechange ; et voilà qu'ils ont vendu les 28 avions que la compagnie possédait.

En accord avec le pillage de la privatisation et du laisser-aller gouvernemental, le projet que le Gouvernement a originellement présenté semblait scandaleux, parce qu'ils ont décidé avec le groupe Marsans que l'État argentin prenait en charge la dette de 900 millions de dollars pour tout de suite la reprivatiser à nouveau ; et il établissait que devant un désaccord probable entre le Gouvernement et le groupe privé sur le prix final des actions, un tiers participant international donnerait un verdict sans appel. Comment a-t-il été possible que durant ces 16 dernières années aucun gouvernement ne commençât d'actions pénales pour le pillage d'AA ? De plus, Marsans, au lieu d'investir, a fait disparaître 750 millions de dollars qu'ils ont obtenus pour redresser leurs entreprises. Maintenant, c'est une obligation pour le gouvernement national porter plainte contre celui qui est responsable de ce détournement de fonds. Pour cela, depuis *Proyecto Sur* nous exigeons 180 jours pour enquêter à fond sur la situation de l'entreprise et pour arriver à une proposition sérieuse.

Aujourd'hui, le cas d'*Aerolíneas Argentinas* est une évidence de plus de l'échec monumental des privatisations. Devant cela, les organisations sociales et syndicales, les associations d'utilisateurs, des universités et des forces politiques ont à discuter d'un nouveau modèle de contrôle et de gestion des entreprises publiques de service, ce qui doit se traduire, à cette occasion, en un projet pour un fonctionnement transparent et efficient de nos compagnies aériennes. Il est nécessaire que les *Aerolíneas Argentinas*, ainsi que les entreprises de chemin de fer et d'autres services publics, se constituent finalement comme Société d'État, situation qui, à la différence des sociétés anonymes, exige de plus grands et plus rigoureux contrôles de gestion.

Il s'agit, en définitive, d'enterrer avec décision le mythe selon lequel le débarquement des capitaux privés dans les services publics assure une plus grande efficacité et une transparence de gestion. Dans le cas de l'aérien, il semble superflu de remarquer que la sécurité dans ce service est essentielle. Mais nous savons que le capital privé a pour

L'échec des privatisations en Argentine.

un objectif principal le gain et non la sécurité des passagers. La catastrophe de LAPA et la récente tragédie de Spanair démontrent ce qui arrive quand on essaie de descendre les coûts de maintenance ou d'opérer des vols avec de vieux avions pour assurer une rentabilité. Le service aérien, ainsi que le chemin de fer et le maritime, sont des services publics. En conséquence, ils doivent être entre les mains de l'État qui, en plus de pouvoir assurer un service d'excellence, apporterait des bénéfices innombrables à la société en matière de communication, culturelle et économique.

En Argentine, après cinq ans de gouvernement des Kirchner, nous avons seulement vu comment empire le système des transports. Les passagers n'ont jamais été aussi maltraités et le développement non viable du transport routier provoque plus de 8.000 morts chaque année. Devant cela, le gouvernement national propose la construction de l'irraisonnable et élitiste « TGV », il ne recrée pas la flotte maritime et fluviale, et il a fait cadeaux, pour la première fois, des routes de cabotage.

Les modifications que *Proyecto Sur* a réussies à introduire à l'initiative officielle pour la reprise d' *Aerolineas Argentines* sont une contribution au débat que nous nous devons d'avoir sur l'échec extraordinaire du modèle privatisé dans les transports, pour avancer vers la constitution de nouvelles sociétés d'État avec de nouveaux modèles de gestion qui assurent des services publics avec la participation de la communauté.

[El Correo]. Paris, le 26 Août 2008.

Traduction de l'espagnol pour *El Correo* de :Estelle et Carlos Debiasi.