

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Le-Benefice-social-est-aussi-une-valeur-economique>

Le « Bénéfice social » est aussi une valeur économique.

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : dimanche 26 février 2012

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Une propriété privée ou étatique. Un concessionnaire qui n'investit pas et de plus grands contrôles étatiques. Réduire les subventions publiques et les gains des entreprises qui administrent le réseau. Toutes ces notions et d'autres sont liées à la gestion qui réaffirment, encore plus après l'horreur de la station Onze [51 morts et 700 blessés], font une partie de la détérioration conceptuelle et, par conséquent, du service ferroviaire, compte tenu de l'altération du concept fondateur de ce qu'implique un système de transport public de passagers.

Depuis la campagne de communication réussie auprès « *Madame Michu* », encouragée par des intérêts divers et les médias « aujourd'hui » indignés, s'est intensifiée l'utilisation de catégories économiques communes à tous qu'ils ont déformées, et continuent de le faire, quand on parle des trains : entreprise privée, profits, services rentables, lignes non productives, subventions de l'Etat, concessionnaires privés. Tous ces concepts qui, tel qu'ils sont pris en compte dans d'autres secteurs économiques, sont défigurés jusqu'à cacher l'essentiel du service ferroviaire : le « bénéfice social », qui est aussi une catégorie économique malgré sa pauvre utilisation en tant que tel dans les analyses traditionnelles.

Les trains, comme service public indispensable, ont leurs particularités, dont la gestion ne devrait pas se conformer à une standardisation comme s'il s'agissait d'un *fast-food*, bien que l'on voyage comme du bétail. Le « bénéfice social » du réseau que l'on peut quantifier, mais qui ne se traduit pas par des billets vendus, est la clé pour commencer à s'engager sur le chemin pour récupérer les trains, la qualité du service, l'obligation d'État et la place des privés, comme fournisseurs et même comme opérateurs. Selon les termes des économistes, il s'agit d'évaluer les « externalités » positives d'un réseau ferroviaire au moment de réaliser l'exercice comptable et économique.

Si on atteignait l'acceptation sociale et politique pour obtenir d'administrer le réseau sous cette conception, le débat serait plus profond entre les protagonistes du système, en s'éloignant de ces visions étroites qui s'arrêtent seulement au résultat final du bilan, comme on le fait à gauche et droite avec « *Aérolineas Argentinas* », qui fait aussi partie du réseau de transport et par voie de conséquence avec son « bénéfice social ».

Cela implique une approche pas seulement comptable sur les coûts d'exploitation et l'investissement dans le système de transport. Par exemple, l'Allemagne applique ce critère depuis 1979, en calculant le « bienfait public » des chemins de fer de ce pays, et le situe environ 2 200 millions de dollars [1 636MEuros]de moyenne par an depuis ce temps-là. Cette utilité intègre moins de pollution, réduction du temps des voyages, l'économie de combustibles fossiles, l'épargne de vies et d'accidents, moins d'infrastructure pour mobiliser la même quantité de passagers ou unités de charge par an. Des spécialistes du secteur rappellent qu'en 1983, l'administration étatique de l'époque « *Ferrocarriles Argentinos* » [Chemins de Fer Argentins] a aussi utilisé ce critère pour comptabiliser les externalités positives avec un résultat étonnant. Le bilan traditionnel annuel dégageait un déficit opérant équivalent à environ 300 millions de dollars [223M Euros], sur une ligne sous concession privée « *les trains perdent un million de dollars quotidiens* ». Mais le bénéfice social avait été d'environ 600 millions de dollars. Cela signifiait que la gestion opérante du train donnait une perte, mais il offrait un gain social public positif à toute la population supérieure à cette perte comptable.

Cela n'implique pas d'ignorer les restrictions budgétaires et la nécessité de contrôles indispensables de gestion et d'administration des fonds, mais les prendre en considération dans une conception plus large. Pour cela, préalablement, il semble essentiel de contrôler ce que les concessionnaires ont fait de l'argent apporté par l'État à travers les subventions, y compris dans toutes les rubriques, dont celle de l'achat publicitaire à des médias qui aujourd'hui sont en première ligne en critiquant l'état des trains et qui jusqu'à il y a peu, avaient une considération

particulière pour la TBA.

Pour améliorer le réseau de trains de l'aire métropolitaine, détruit dans les années quatre-vingt-dix et qui a connu des améliorations peu significatives durant le cycle kirchneriste, il faudrait investir bien davantage, des versements que seul l'État peut faire, et faire plus de subventions, pas moins, en imposant des contrôles sur la destination et l'usage de ces ressources. Le réseau ferroviaire est un service public, concept qui reste flou quand on débat seulement sur des thèmes autour de l'exploitation, que ce soit déjà pour des concessionnaires privés ou pour l'État. Les trains sont une ressource très importante pour le développement, ce qui est une évidence dans les pays où l'État les met en valeur, en plus de leur importance dans l'économie, par le bénéfice social qu'il offre.

Le démantèlement du réseau ferroviaire a commencé avec le gouvernement de Frondizi (1958-1962), quand le transport automobile a été privilégié, a continué avec la politique de destruction étatique des dictatures et a été approfondi avec la privatisation ménémiste. Celle-ci a mis à la rue 80.000 cheminots, avec la complicité du secrétariat général de l'Unión Ferroviaria, José Pedraza, qui non seulement a réduit les 35 746 kilomètres du réseau exploitable de l'époque, à moins de 11 000 maintenant, mais qui a produit le démantèlement de l'industrie ferroviaire. Les gouvernements kirchneristes, malgré les subventions croissantes et les investissements, n'ont pas modifié la situation de façon substantielle.

Le schéma de privatisation avec concession à des investisseurs privés des trains a atteint aujourd'hui la même station où a pris fin l'expérience britannique de Margaret Thatcher : en catastrophe. Dans ce pays, l'étape suivante fut une forme de ré-étatisation de « *Railtrack* », entreprise qui a fait partie de la traditionnelle et très célèbre « *British Rail* ». Ce processus a eu un parcours similaire à ce qu'on a vu ici en Argentine : aspirateur d'allocations et de fonds publics, chute de la qualité du service par une absence de confort et la non-tenue des horaires et augmentation de l'insécurité par manque d'investissements. La nouvelle gestion publique de « *British Rail* » est restée avec la propriété et la gestion de l'infrastructure et de tous les biens ferroviaires, sans but lucratif, et dans sa direction sont présents l'État, les syndicats, les usagers, les compagnies exploitantes de lignes passagers et l'industrie du matériel ferroviaire.

Comme au Royaume-Uni, en Argentine le transfert des chemins de fer vers des entreprises privées n'a pas fait baisser les subventions mais, tout au contraire, les a augmentées. La régulation étatique est restée alors effacée face de la logique de maximisation des profits déployée par les entreprises concessionnaires des services de trains urbains. Dans ce système, la logique dominante est la rentabilité de chaque opérateur privé, qui surgit du non respect des engagements d'investissements et de maintenance, et des subventions. Ceux-ci surpassent les revenus de guichet et sont permis par des contrôles peu abondants sur le respect des obligations de l'emprunteur, qui s'abrite derrière le décret d'urgence ferroviaire, encore en vigueur après être resté dans la *Loi d'urgence Économique*. Des spécialistes du système remarquaient que les entreprises ferroviaires déclarent comme investissements, financés par l'État, les frais de maintenance qu'elles devraient payer, sans être inquiétées.

L'immense travail pour relancer le réseau ferroviaire comme partie d'un plan général, qui intègre chacun des moyens d'un transport (maritime, ferroviaire et terrestre), avec chacune des modalités, a besoin d'une coordination qui demande aujourd'hui la création d'un ministère spécifique. Il faut commencer par quelque chose. Ce modèle hybride mixte, avec des concessionnaires privés, des entreprises publiques, des compagnies privées, des subventions publiques à des privés avec des investissements financés par des fonds étatiques, avec un réseau désordonné, a montré ses limites, encore plus quand avec un cycle de croissance soutenue on exige toujours plus.

[Página 12](#) . Buenos Aires, le 26 février 2012.

Traduit de l'espagnol pour [El Correo](#) par : Estelle et Carlos Debiasi

[\[Contrat Creative Commons\]](#)

Le « Bénéfice social » est aussi une valeur économique.

Cette création par <http://www.elcorreo.eu.org> est mise à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 Unported](#).

[El Correo](#). Paris, le 26 février de 2012.