

(AGCS suite et fin)



L'ADPIC est (avec l'AGCS) l'enfant pervers de l'OMC. ADPIC signifie Aspects des Droits sur la Propriété Intellectuelle touchant le Commerce.

L'ambition des zéloteurs de l'Organisation Mondiale du Commerce est de systématiser le principe du brevet. Pour protéger l'innovation, selon la propagande officielle. Plus certainement, pour asseoir l'hégémonie des entreprises suffisamment riches, qui trusteront l'essentiel des brevets dans leur domaine d'activité. L'exemple le plus immédiat concerne la production des médicaments (voir page précédente).

Selon l'OMC, tout serait brevetable. Une phrase dans un roman. Le principe du téléchargeement payant. Une suite de codes de programmation informatique. Une molécule. Une technique médicale. Le culot ultra-libéral ne connaît pas de limites. La question mériterait un dossier complet. Bienvenue dans le troisième millénaire.

ALERTE À MATIGNON

SECONDE PARTIE

« J'ai la volonté d'engager les moyens nécessaires là où ils seront utiles, mais je refuse de m'en tenir là : je veux qu'ensemble nous combattions ce qui m'est apparu aussi comme le signe d'un affaiblissement du lien social dans notre pays, par un surcroît de fraternité ». Voilà les mots choisis par Jean-Pierre Raffarin pour ouvrir le débat sur le « plan de mobilisation en faveur des personnes âgées » qui réunissait le 26 août 2003 professionnels de la Santé et membres du gouvernement.

Il aura donc fallu attendre une catastrophe sanitaire soldée par la mort prématurée de plusieurs milliers de retraités (qui bénéficiaient de l'ancien régime, les chanceux), pour qu'un premier ministre s'inquiète enfin, au moins devant les micros, « d'un affaiblissement du lien social ».

Ne nous leurrons pas, il s'agit là d'une dénonciation de l'individualisme croissant des Français, et certainement pas d'un mea culpa. Dissociations la société et l'Institution qui la représente. L'égoïsme des adoultiens est seul responsable du massacre. Que l'on renvoie mourir chez elle une personne âgée faute de place à l'hôpital, où les couloirs font désormais office de dortoir, n'a rien à voir avec la gestion de la Santé Publique par les gouvernements successifs.

Après le « malaise enseignant », voilà le « malaise français ». Après la prise en otage des élèves par les profs et celle de la culture par les intermittents, voilà la France d'en bas qui prend en otage ses ministres en faisant cuire les petits vieux.

A noter : pour introduire son « surcroît de fraternité », Jean-Pierre a baissé en août le taux de rémunération du livret A, quelques mois après avoir allégé l'impôt sur les grandes fortunes.

Pas con, Jean-Pierre.



de notre responsabilité de gérer le réseau efficacement ».

Car si la brillante privatisation de British rail a connu quelques accros mineurs, c'est évidemment à cause du petit personnel. Il était temps que quelqu'un brise le tabou et ose le dire.

La semaine prochaine, nous évoquerons un autre exemple de privatisation joyeuse : le réseau électrique des Etats-Unis d'Amérique. Sortez en rang.

GS

(1) C'est une ombre apportée au tableau de la privatisation réussie. Cela vient sans doute d'un défaut de libéralisation, le gouvernement n'est pas allé assez loin, puisque les compagnies de transport n'étaient pas en directe concurrence.

(2) In *Les chemins de fer en Europe*, délégation du sénat pour l'union européenne.

(3) Les experts du groupe ont jugé trop élevé le rapport investissement / nombre d'accidents évités.

Un exemple de privatisation heureuse : le rail anglais

Reprenons le cours sur la Réforme.

Pour comprendre l'avenir de France Telecom, Air France, EDF ou la SNCF, vous pouvez ouvrir votre livre au chapitre « bénéfiques privés - déficits publics ».

Poursuivant l'œuvre d'assainissement des finances publiques engagée par Margaret Thatcher quinze ans plus tôt, le gouvernement conservateur de John Major entreprit en 1993 de redynamiser le rail britannique, en cédant gestion et équipements au secteur privé. *British rail*, l'équivalent de la SNCF, avait vécu.

Selon les lignes d'une directive européenne préconisant la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, le système fut réorganisé et fragmenté : on confia à la nouvelle société *Railtrack* la propriété et la gestion du réseau ; trois firmes (rolling stock companies) se partagèrent le matériel roulant ; les liquidateurs divisèrent le pays en 25 zones géographiques, puis désignèrent dans chaque zone une entreprise différente pour exploiter le service de transport des passagers.

En comptant les sociétés chargées du fret, de l'entretien, etc., on aboutit à une petite centaine de bénéficiaires du démantèlement de *British rail*. Nous avons ici affaire à des professionnels, motivés par le développement du transport en commun et le service public. A titre d'exemple, nous étudierons le cas de *Porterbook Leasing*, une des trois rolling stock companies. Selon le journal *the Economist*, cette société fut cédée aux directeurs de l'ancien *British rail* au prix de 528 millions de livres. Huit mois plus tard, ils revendaient la même société pour un total de 826 millions de livres. Sans rien faire, en caressant à peine les fauteuils en cuir du directoire, les nouveaux propriétaires de *Porterbook*, qui n'avaient déboursé que 300000 livres, en empochèrent 83,7 millions. Le directeur de la société lui-même, ayant personnellement investi 120000 livres, repartit avec 34 millions. Les feignasses de fonctionnaires peuvent s'accrocher !

La privatisation, ça marche

Criez-le aux tristes sires de l'altermondialisme qui hantent le plateau du Larzac au mois d'août : la privatisation du réseau ferroviaire britannique a rencontré un immense succès public ! Entre 1996 et 2000, la fréquentation du rail a augmenté de 30%. Et qui plus est, sans que les tarifs ne baissent⁽¹⁾ ! Il a suffi que les compagnies adoptent une approche moderne de la clientèle, développent la publicité, ajoutent quelques cornichons au jambon des sandwiches, et hop ! Bien sûr, elles furent aidées par l'engorgement toujours plus grand des routes anglaises et la curiosité des usagers traditionnellement hostiles à leur système ferroviaire. Car il faut insister sur le fait suivant, qui pourrait seul justifier la privatisation : le rail nationalisé et monopolistique était incapable d'assurer des services de qualité ; le réseau était vétuste, la nourriture proposée aux voyageurs indigne, les retards fréquents.

Les libéraux européens, observateurs d'abord sceptiques des orientations du gou-

vernement torie de John Major (le choix de la fragmentation de *British rail* restait contestable), finirent par applaudir aux résultats, sans même les attendre. Ainsi le sénateur français Nicolas About, auteur de plusieurs rapports d'information sur l'état des chemins de fer, s'enthousiasmait dès novembre 1996 : « *Le système ferroviaire britannique : une réforme ambitieuse et désormais crédible* »⁽²⁾.

Et d'ailleurs, qui pouvait douter de la viabilité du système, hormis les ringards ?

The Economist chiffre à plus de 1,1 milliard de livres les profits des principales compagnies bénéficiaires du démantèlement de *British Rail*, entre mars 1997 et mars 1998, soit 19 % du chiffre d'affaires global, subventions comprises. Sur ce dernier point, quelques précisions s'imposent : les entreprises jouissaient effectivement de subventions d'Etat, négociées avant la cession et essentiellement destinées à la revalorisation des infrastructures ferroviaires. En 1998, elles s'élevèrent à 2,7 milliards d'euros.

Belle histoire, non ?

Dommages collatéraux

Ce qui suit est moins intéressant. Si vous vous ennuyez, vous pouvez aller fumer une cigarette dehors.

Comme prévu par les négociations avec le gouvernement, les profits furent réinvestis. La première mission de *Railtrack* ne restait-elle pas la rénovation des infrastructures ? A cette fin, l'entreprise rendit public un plan de développement circonstancié, à grand renfort de communication. Plus discrètement, mais il faut bien se motiver, son patron s'octroyait un réinvestissement mensuel, plus communément appelé salaire, de 400000 euros.

Les profits furent tellement réinvestis, et les subventions publiques tellement bien utilisées, que le 17 octobre 2000, un rail brisé provoqua le déraillement connu sous le nom de « catastrophe de Hatfield ». Les journalis-

tes sont alarmistes et aiment le sensationnalisme. Parler de « catastrophe » pour 4 misérables petits morts sans gravité ! On pourrait aussi évoquer la collision entre deux trains à Southall, en novembre 97 (7 morts). Ou la collision entre deux trains à Paddington, en novembre 99 (31 morts). Ou la collision entre deux trains près de la ville de Selby, en février 2001 (13 morts). Mais tout ça c'est la guigne, répétons-le, la malchance ! Certains mauvais esprits soulignent qu'un accident ayant entraîné la mort de 35 personnes en 1988 avait motivé le gouvernement britannique à équiper son réseau ferroviaire du procédé ATP (Automatic Train Protection), un système empêchant les trains de passer au feu rouge. Ils ajoutent que le projet était passé aux oubliettes avec la fin de *British rail*. Ils oublient de préciser que *Railtrack* s'était ensuite engagée à réétudier le projet, avant de l'abandonner au profit d'un système meilleur marché⁽³⁾ (et néanmoins virtuel puisqu'on l'attend toujours, mais c'est l'intention qui compte).

Vous connaissez les actionnaires : ils sont imprévisibles. Après ces dommages, l'action de *Railtrack* a chuté. L'entreprise a déposé le bilan en 2000. Tony Blair ayant succédé à John Major, il a été un moment question de renationaliser l'entreprise. Cette idée est sans doute venue à Blair après un entretien avec les bolcheviques français Fabius ou Strauss-Kahn. Revenu à la raison, le premier ministre britannique a trouvé un arrangement : la société remplaçant *Railtrack* ne serait pas publique, mais « privée à but non lucratif », sans actionnaire. Elle devrait réinvestir tous ses bénéfices dans le réseau.

Dès sa création, *Network rail* a ainsi défini « un plan stratégique à dix ans destiné à améliorer le service rendu par le réseau et à accroître son efficacité. » « *Au cours des trois prochaines années, nous prévoyons de réduire le nombre de personnes employées d'environ 2.000* », a déclaré en juin 2003 Ian McAllister, le président du groupe. « *Cela proviendra pour l'essentiel des effectifs administratifs, des sous-traitants, etc. Il est*

Toute l'année, retrouvez Cuverville, l'actualité de l'agglomération toulonnaise et les aventures de Hubert Falco sur

www.cuverville.org

En couleur, gratuit, garanti sans pop-ups ni bannières. Un divertissement moral et sain pour toute la famille.