



Le citoyen et les réseaux physiques

Nous avons mis plusieurs millénaires à construire une société civile, une société où les rapports entre les hommes ne sont plus de terreur, de maître à esclave. Chaque citoyen devrait avoir pleinement conscience que le monde organisé dans lequel il vit, et qui parfois lui pèse, impose des contreparties nécessaires à son confort physique, intellectuel, spirituel et moral. Le monde moderne lui offre aujourd'hui trop de choses qui lui semblent naturelles, allant de soi, et pour lesquelles il ne semble nullement nécessaire de se battre.

L'électricité, l'eau courante à tous les étages, étaient un luxe il n'y a pas si longtemps. Le tout-à-l'égoût, ça ne se voit pas, ça ne se sent pas. Les rivières ne débordent plus et lorsqu'elles débordent, celui qui crie haro sur les services publics ne pense pas un seul instant qu'il a aussi sa part de responsabilité.

Et qui tolère encore que sa route soit coupée, tout comme son téléphone ou sa télévision ?

Que le citoyen ne s'y trompe pas : tous ces réseaux, eau, gaz, électricité, assainissement, routes, voies navigables, installations maritimes ou aériennes, chemins de fer, téléphone, postes, relais TV, sans parler des réseaux de l'argent, de la pensée, de l'éducation, de la défense,... tous ces réseaux, ce sont les citoyens qui les ont construits pour eux-mêmes.

Les citoyens, à un moment de leur Histoire, ont compris qu'il serait bon pour eux de se regrouper et de déléguer la conception, la réalisation, la maintenance et l'administration de ces biens d'usage collectif à des hommes de confiance, compétents, dévoués et désintéressés.

Aujourd'hui, les citoyens oublient l'Histoire, oublient que les réseaux collectifs sont un bien public que leurs parents ont payés de leur sens politique, de leur travail et parfois de leur sang.

Les réseaux, ce sont eux qui nous relient les uns aux autres, d'un bout à l'autre du pays, du coin le plus désert au coin le plus peuplé, du plus pauvre au plus riche. Si le riche, dans son aveuglement, pense que son argent lui assurera toujours l'accès et la jouissance de ces réseaux, comment la majorité des citoyens, dans sa fragilité, peut-elle penser ainsi ? Les réseaux sont un bien collectif des plus précieux, qui doit par nature être géré collectivement.

Sont-ils vraiment citoyens, ceux qui veulent confier aveuglément ces biens que nous partageons tous à des sociétés privées, qui deviennent des états à la place des Etats ? Veut-on vraiment passer de " l'Etat, c'est Nous " à " l'Etat c'est Eux " ? Comment penser sérieusement que les intérêts d'une société multinationale convergent avec les intérêts de la société civile ?

“Votez pour moi et je diminuerai vos impôts”

Vision primaire.

Si j'achète une paire de chaussures, je paie sans barguigner.

Si je veux donner à mes enfants une éducation structurante, si je veux boire de l'eau potable, m'éclairer, je dois aussi payer sans barguigner.

Cependant, il y a une différence entre un bien de consommation et un service public. Dans un cas, je n'ai que le regard du consommateur dans le mécanisme de la production et dans le prix que j'aurai à payer. Dans l'autre, je dois avoir un regard de citoyen, qui a choisi, au travers de ses choix électifs, de mutualiser des services.

Aujourd'hui, l'Etat décide d'ouvrir le capital de la société qui gère les Autoroutes du sud de la France. L'ensemble des citoyens français accepte donc que les choix de cette société puissent être influencés par des actionnaires privés. Des choix qui sans doute aboutiront à augmenter les péages, à supprimer les péages non rentables, à faire des économies sur les dispositifs de sécurité.

Depuis longtemps, certaines collectivités locales ont concédé la gestion de l'eau à quelques sociétés qui sont devenues très vite immensément riches, ayant un pied dans la place pour remporter bien d'autres marchés publics.

Peu à peu, de large pans des services collectifs sortent de la mutualisation. A moyen terme, il ne restera presque rien pour la gestion citoyenne :

Le service militaire a disparu, alors qu'il y avait là l'essence de la mutualisation sociale. Bien sûr, il était inadapté. Bien sûr, il ne servait à rien. Bien sûr, il cassait la vie de tous ces jeunes hommes. Bien sûr, il coûtait cher. Mais à terme, parions que l'absence d'un service national se traduira par une incompréhension et un désintérêt grandissants de la chose publique.

La poste ne sera plus ce qu'elle était. Les relations sociales d'un facteur avec ses administrés se sont transformées en une boîte aux lettres normalisées juste à la limite entre le domaine privé et la voie publique.

La SNCF n'existera plus que là où elle est rentable. L'irrigation des régions pauvres va disparaître. Les marchandises se transporteront dans les camions, qui dégraderont d'autant plus vite les chaussées et encombreront les traversées des villages et petites villes.

L'attitude citoyenne n'est pas de brader les acquis de la société française, mais bien plutôt de les faire fructifier dans le respect de nos devises républicaine "Liberté, Egalité, Fraternité".

Concrètement, il faut comprendre que l'entreprise est difficile.

Difficile techniquement, parce que nous sommes dans un monde à complexité croissante, où les réseaux sont de plus en plus sollicités, se ramifient, interagissent de domaine à domaine, sont soumis à des contraintes légales et juridiques toujours nouvelles, bénéficient sans cesse d'innovations technologiques qui doivent profiter à tous.

Difficile politiquement, parce que les élus passent tandis que les réseaux restent.

Difficile administrativement, parce que le citoyen a le droit de critiquer son administration comme n'importe quel patron peut évaluer le travail de ses employés.

Difficile commercialement, parce que de moins en moins, nous faisons le lien entre l'impôt ou la facture et notre bien-être. Cette atteinte au portefeuille semble alors insupportable à beaucoup.

Il y a manière et manière. L'exercice est de définir où s'arrête l'impôt et où commence la facture. Le péage des autoroutes ne finance pas l'entretien des autoroutes urbaines, le billet de train ne finance pas la recherche sur les wagons de marchandise automoteurs, la taxe sur l'essence n'est pas directement corrélée avec l'entretien des rues et des routes ni avec la pollution. Les incitations fiscales apparaissent pour la plupart absurdes au bout de quelques années... Le financement public est un grand casse-tête dont certains profitent bien. La tentation est grande de faire payer au service. Mais alors intervient l'obligation de concurrence que nous nous sommes imposée en faisant l'Europe.

Indépendamment de ces grands débats, il reste des aspects moins politiques, mais sur lesquels le citoyen doit être vigilant, que le contrat soit entre l'Etat et l'Etat ou entre L'Etat et le Concessionnaire. Quelque soit le système retenu, il faut que chaque service soit complètement défini, par un cahier des charges sans faille et transparent. Personne, élu ou ingénieur des services techniques ou simple citoyen ne connaît exactement ce que recouvre le prix du mètre cube d'eau, la taxe d'équipement. Le jour où les frontières d'une prestation réalisée par l'administration elle-même ou sous-traitée seront précisément connues, où les performances et les niveaux de service seront clairement définis, l'Etat (c'est à dire nous, les citoyens) aura fait une bonne partie du chemin.

Alors viendra le temps du contrôle de la prestation, le temps des bons contrôleurs et des mauvais contrôleurs. Là encore le chemin est long.

R. Tia