

Café géographique à Toulouse le 26 Mars 2003

# **QUELS SERVICES PUBLICS POUR QUELS TERRITOIRES ?**

## **Les enjeux territoriaux d'une logique libérale.**

par **Robert MARCONIS**  
(Professeur de Géographie à l'Université de Toulouse-Le Mirail)

*Quelles réformes libérales pour les services publics aujourd'hui ?  
Quel avenir pour le modèle républicain de " services publics à française" ?  
Quelle garantie d'un égal accès aux services publics sur l'ensemble du territoire ?*

## **INTRODUCTION**

Déréglementation, ouverture à la concurrence, privatisation, logiques libérales privilégiant le « marché »... partout s'expriment de vives inquiétudes sur l'avenir des services publics et, plus particulièrement, dans le contexte européen actuel, sur la pérennité des « services publics à la française ». Dans ce débat, on ne peut que regretter la faible prise en compte des enjeux territoriaux, c'est-à-dire d'une réflexion géographique. Pour cette raison s'est imposée à nous l'idée d'un café géographique abordant la question complexe des *rapports entre services publics et territoires*.

Cette question n'est pas nouvelle, on le verra, mais elle prend aujourd'hui un intérêt nouveau avec la remise en cause de l'organisation de nombreux services. C'est depuis la fin des années 60 et le début des années 70 que le débat s'est engagé, les milieux libéraux dénonçant alors la mauvaise gestion des services publics, en particulier des entreprises nationales qui en avaient la charge et jouissaient d'une situation de monopole. Mauvaise gestion qui se traduisait à leurs yeux par un recours massif aux aides financières de l'Etat et par une incapacité à se « moderniser » pour s'adapter à la demande et aux nouvelles technologies.

Le débat est devenu depuis « européen » et a conduit à d'importantes réformes dans la dernière décennie ; réformes qui devraient connaître de nouveaux développements dans les prochains mois : ouverture du fret ferroviaire à la concurrence depuis le 15 mars 2003, libéralisation complète du marché de l'électricité à l'horizon 2007... Tout cela s'accompagnant d'une nouvelle répartition des tâches entre opérateurs privés et entreprises publiques, mais aussi entre l'Etat, jusqu'alors garant de nombreux services publics au nom de l'intérêt général, et l'Europe ou les collectivités territoriales bénéficiaires de transferts de compétences qui devraient se multiplier, comme l'indiquent les projets actuels de décentralisation en France.

## 1. Quelques éléments de réflexion.

Les réformes en cours se traduisent par *l'aggravation des inégalités territoriales*, car les logiques libérales conduisent à concentrer l'offre de services publics diversifiés et de qualité dans les zones actives et densément peuplées, disons dans les grandes aires métropolitaines, au détriment de vastes zones qui s'inquiètent à juste titre de la disparition de nombreux services publics de proximité (transports, poste, réseaux de télécommunications...). On évoque fréquemment les perspectives d'une « France à deux vitesses », ou de « fractures » territoriales, dont une bonne illustration est cette « fracture numérique » révélée par une couverture très inégale du territoire français par les relais nécessaires au fonctionnement des téléphones portables. L'Etat lui-même s'en est inquiété récemment et a pris un certain nombre de mesures pour réduire cette fracture.

A un moment où ces questions deviennent sujets de débats politiques peut-être n'est-il pas inutile de rappeler quelques *textes de référence* ?

Dans le préambule de la Constitution, ne lit-on pas : *"Tout bien, toute entreprise dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait doit devenir la propriété de la collectivité"* ? Beau sujet de méditation pour ceux qui prônent aujourd'hui la privatisation d'entreprises publiques assurant une mission de service public. Reste encore à définir ce que sont ces « caractères d'un service public national ». Vaste question qui ne renvoie pas à un concept, mais à une construction historique empirique. C'est la collectivité nationale qui, à différentes époques, a décidé, au nom de l'intérêt général, ce qui pouvait être considéré comme un service public. Une étape majeure a été franchie à la Libération, avec la nationalisation d'entreprises qui assumaient aux yeux des dirigeants de l'époque des missions de service public (électricité, gaz, transport aérien...) et qui de ce fait devaient être confiées à des entreprises publiques en situation de monopole. Cela fait partie d'un « pacte social » fondement de l'Etat-nation, prenant en compte des spécificités françaises et réunissant un large consensus ; ce qui explique que la défense des services publics ainsi conçus dépasse très largement celle d'intérêts particuliers ou la préservation des « acquis sociaux » des salariés travaillant dans les entreprises publiques concernées.

Dans la gestion et l'organisation de ces services publics, les préoccupations territoriales ont toujours joué un rôle important : on a toujours veillé à offrir un accès à ces services en tous lieux, au nom d'une certaine conception de la justice distributive ou de l'égalité des chances. Souci que l'on retrouve dans les récentes lois sur l'aménagement du territoire. Cela ne manque pas de surprendre quand de telles lois sont défendues par des courants politiques qui par ailleurs mettent en œuvre des logiques libérales visant à remettre en cause le fonctionnement des services publics, par le biais de privatisations, d'ouverture à la concurrence... Portée par M. Pasqua, représentant un gouvernement dont les orientations libérales étaient clairement affirmées, la loi d'orientation de 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire indiquait ainsi que l'aménagement du territoire « *a pour but d'assurer à chaque citoyen l'égalité des chances sur l'ensemble du territoire* ». Révisée en 1999, et soutenue alors par Mme Voynet, cette loi précisait même que l'aménagement du territoire « *a pour but d'assurer à chaque citoyen l'égalité des chances en garantissant en particulier à chacun d'eux un égal accès au savoir et aux services publics sur l'ensemble du territoire* ».

## 2. Un héritage à méditer.

La question des rapports entre services publics et organisation du territoire est ancienne. On pourrait presque prétendre que le territoire français tel qu'il est aujourd'hui organisé est largement tributaire de choix fondamentaux qui ont été faits *depuis plus d'un siècle* concernant la définition l'organisation des services publics. Les exemples sont nombreux et mériteraient d'être mieux étudiés par les historiens.

Ainsi, lors de l'établissement des *chemins de fer*. Au nom d'une justice distributive territoriale, c'est l'Etat qui choisi de doter l'ensemble du pays d'une desserte ferroviaire équitable, sur la base d'un réseau cohérent dont il a défini la consistance et contrôlé la mise en place. Pour obtenir des compagnies ferroviaires privées la réalisation de l'ensemble des lignes, même dans des régions où la rentabilité n'était pas assurée, il a dû adapter en conséquence les traités de concession (subventions, garanties de recettes...), voire construire et exploiter directement certaines lignes, dans l'Ouest en particulier (Chemins de fer de l'Etat).

Il en fut de même pour la question moins connue des *tarifs*. Les économistes libéraux souhaitaient que les tarifs soient calculés en fonction du coût d'exploitation de chaque ligne. Cela aurait conduit à pratiquer des tarifs bas sur les lignes les plus chargées, dans les régions les plus actives, alors que les usagers des lignes moins fréquentées, en zones de montagne, ou entre des villes laissées en marge de la révolution industrielle auraient supporté des tarifs très supérieurs. On imagine comment auraient alors évolué les disparités territoriales. Pour éviter une telle évolution, il fut imposé aux compagnies de pratiquer les mêmes tarifs au kilomètre partout, quel que soit le coût d'exploitation. Ainsi s'opérait une péréquation garante de l'égalité territoriale, les bénéfices réalisées sur certains itinéraires bien fréquentés ou faciles à exploiter compensaient les pertes constatées sur d'autres liaisons. S'exerçait de cette façon une solidarité socio-spatiale traduction d'un choix politique fort, que confortera ensuite la nationalisation des compagnies ferroviaires et la création de la SNCF. De même, une péréquation était imposée entre les marchandises, consistant à surtaxer les marchandises chères à l'unité de poids, afin d'abaisser le coût de transport pour des marchandises comme le charbon, les minerais, les céréales, ce qui permettait leur acheminement à un coût raisonnable dans les régions qui en étaient dépourvues.

On retrouve cette même logique de solidarité territoriale dans bien d'autres domaines : le *transport du courrier* (tarifs uniques pour le même envoi sur tout le territoire), mais aussi, après la nationalisation de 1946, pour la *vente de l'électricité*. En distribuant le kWh au prix moyen, pour un même type d'abonnement, sur un réseau qui fut conçu pour couvrir l'ensemble du territoire national, jusqu'aux hameaux les moins peuplés, on supprimait les disparités qu'aurait entraîné une tarification modulée en fonction de la proximité d'une centrale ou de la concentration des consommateurs.

On peut également rappeler la cas du *transport aérien intérieur* (Air Inter), qui au temps du monopole, assurait l'exploitation de liaisons peu ou pas rentables avec des tarifs non dissuasifs, le manque à gagner étant compensé par les « bénéfiques » réalisés sur les lignes bien fréquentées, comme les radiales entre les grandes villes de province et Paris, sur lesquelles les tarifs pratiqués restaient très supérieurs au coût d'exploitation.

On le voit donc, au-delà de la définition des services publics, se sont toujours posés dans les règles définies pour leur gestion par l'Etat, des questions territoriales. Le plus souvent, par le biais des péréquations tarifaires, s'est imposé un souci de **solidarité entre territoires inégalement développés**, afin de corriger ou tout au moins de ne pas aggraver encore les disparités spatiales nées de l'inégale répartition des ressources naturelles ou de l'évolution économique. On comprend donc que les réformes envisagées ébranlant les fondements des « services publics à la française » posent de graves questions quant à l'organisation future du territoire. On est là au cœur d'un débat éminemment géographique dont le citoyen ne peut-être écarté.

### 3. Les enjeux actuels.

Que se passe-t-il avec les réformes en cours ? **Par le biais de la déréglementation et des logiques libérales, on ouvre les services publics à la concurrence.** Mais où s'exerce cette concurrence ? Certainement pas dans les zones où la rentabilité immédiate n'est pas garantie ; toujours sur les créneaux les plus intéressants, où les entreprises publiques sont exposées à une lutte tarifaire et à des surenchères sur la qualité des prestations offertes. Or, c'est précisément là que ces entreprises trouvaient les ressources indispensables pour maintenir des services publics de qualité dans des zones peu actives, faiblement peuplées, ou au profit d'usagers aux moyens limités.

On a pu observer ce phénomène avec *l'ouverture du ciel à la concurrence*. C'est sur les liaisons radiales les plus fréquentées, Nice-Paris, Marseille-Paris ou Toulouse-Paris que des compagnies privées AOM ou Air Liberté ont engagé la lutte avec Air Inter, puis Air France. La compagnie nationale a dû suivre en abaissant ses tarifs, ce qui l'a privée des ressources qui lui permettaient de combler le déficit enregistré sur d'autres liaisons directes entre métropoles de province, voire sur certaines radiales (Perpignan-Paris) dont beaucoup ont dû être supprimées ou réaménagées au prix d'une dégradation des services rendus aux usagers (tarifs, fréquences, correspondances ...).

En sera-t-il de même demain dans le *domaine ferroviaire* ? Soyons sûrs que la concurrence s'exercera sur quelques grandes lignes de type TGV, mais sûrement pas pour rétablir des services ... entre Cahors et Capdenac ! Mêmes interrogations pour le *service postal* : gageons que les habitants ou les entreprises des grandes villes se verront démarchés par de multiples opérateurs leur proposant d'acheminer le courrier ou les petits colis dans les meilleures conditions : livraisons express, suivi des envois... Mais qu'en sera-t-il dans le monde rural ou pour de petites villes, sauf à payer pour de tels services un prix dissuasif calculé en fonction de leur prix de revient ? On imagine les handicaps supplémentaires ainsi imposés aux entreprises installées en ces lieux, et qui se traduiront sans doute par des stratégies de « délocalisations » et par une attraction renforcée des grandes villes... La « métropolisation s'en trouvera encore renforcée.

Ouverture à la concurrence, référence systématique au marché, déréglementation ont sonné le glas des processus de péréquation qui avaient permis de mettre en place des politiques de solidarités socio-spatiales, gages d'une égalité d'accès aux services publics pour tous les citoyens, et pour tous les territoires. En remettant en cause les fondements mêmes des services publics à la française, élément fort du pacte social, **c'est toute l'organisation territoriale du pays, à différentes échelles, qui se trouve ainsi menacée**, quelles que soient

les déclarations en faveur d'un aménagement du territoire, garant de l'égalité des chances. Déclarations qui relèvent de plus en plus de l'incantation, sauf à imaginer une intervention forte des collectivités locales, s'efforçant de garantir un accès équitable aux services publics en tous lieux, ... mais à quels prix ? avec quelle incidence sur la pression fiscale ? Cette dimension géographique du débat actuel sur les services publics mérite d'être mieux connue. Il est de la responsabilité des géographes d'éclairer sur ce point les élus et la population.

**Robert MARCONIS**

## DEBAT

**Question 1** (Roger, retraité SNCF) : *Depuis les «temps bénis du monopole», les réflexions politiques ont évolué et le terme de monopole n'est pas forcément adapté car, au niveau des transports, la concurrence entre la route et le rail est un fait établi depuis longtemps. L'Etat doit d'abord investir dans le développement des infrastructures, garantes de services performants. Mais les régions doivent aussi pouvoir intervenir : ainsi, depuis le rapprochement entre SNCF et régions, on a pu voir une nette amélioration du transport ferroviaire en Midi-Pyrénées.*

**Robert Marconis** : Le monopole a eu aussi ses inconvénients, il a entraîné des entreprises à «s'endormir sur leurs lauriers», puisqu'elles étaient protégées par l'Etat. Dans sa communication, la SNCF mettait plus en avant le "progrès technique pour l'utilisateur" que "l'accueil du client". La réforme de 1970 est à l'origine d'une véritable politique commerciale : l'utilisateur est devenu client. Il s'agissait de réduire un déficit jugé excessif. En fait cette réforme a entraîné une clarification des comptes de l'entreprise, ce qui a permis de distinguer, dans la contribution annuelle de l'Etat, ce qui relevait des compensations pour service public et le « déficit vrai » d'exploitation, beaucoup moins important que ne le prétendaient ceux qui dénonçaient la mauvaise gestion de la SNCF.

**Question 2** (Jacques, retraité) : *Pour Bruxelles, la notion de service public universel est admise dans les textes. Pourtant, quel type de concurrence au niveau mondial va se dessiner lors de la prochaine réunion de l'OMC à Cancun, fin 2003, et qu'est-ce qu'y négociera le commissaire européen Pascal Lamy ?*

**R. M.** : A l'échelle européenne, la logique libérale domine dans les faits bien que les textes officiels appellent à la mise en place de péréquations entre usagers et entre régions au nom d'une certaine « égalité des chances ». L'exemple de la Suisse en matière de ferroutage est de ce point de vue significatif : c'est le seul pays en Europe à avoir imposé ce type de transport de marchandises dans les faits et pas seulement dans les discours, en particulier pour le franchissement des Alpes. Ne faisant pas partie de l'Union européenne, elle a pu librement encourager le ferroutage en se dotant d'infrastructures appropriées, dont beaucoup vont entrer en service dans les années à venir (tunnels alpins du St Gothard). Ces infrastructures sont largement financées en taxant les transports routiers (contrairement à l'Autriche, par exemple, qui, depuis son entrée dans l'U.E., a été amenée à y renoncer progressivement). L'Union Européenne, dans sa logique libérale de libre concurrence, et sous la pression des lobbies routiers, apparaît en ce domaine bien velléitaire..

**Question 3** (Jean, membre d'ATTAC) : *L'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS) est un accord en cours d'établissement par l'OMC qui vise à terme à libéraliser tous les services publics (transports, énergie, santé, éducation,...) et à marchandiser les biens communs de l'humanité (eau, culture, patrimoine,...). Cet accord est en ce moment même discuté entre les pays sans que la population en soit informée et puisse participer au débat. Les discussions se déroulent en trois étapes : la première au cours de laquelle les pays ont fait leurs demandes à déjà eu lieu ; la deuxième, pendant laquelle se font les offres, arrive à son terme le 31 mars 2003 ; la troisième correspond à la signature de contrats entre les pays. Une fois cet accord ratifié, il sera irréversible. On a du mal à croire Pascal Lamy, qui négocie cet accord au nom de l'Union Européenne (et non d'un état en particulier), quand il affirme que les services publics ne seront pas remis en cause. Pour plus d'information, il conseille trois sites Internet : [www.gatts.watch.org](http://www.gatts.watch.org) ; [www.urfig.org](http://www.urfig.org) et [www.France.attac.org](http://www.France.attac.org). Jusqu'à présent la ville de Paris, le Conseil Général de Haute-Garonne, ainsi que le Conseil régional de Midi-Pyrénées ont déclaré leurs territoires zone non-AGCS.*

**R. M. :** Ces débats sont d'un grand intérêt mais demeurent souvent trop abstraits ou trop théoriques. Le rôle du géographe est justement de montrer les possibles conséquences de ces accords sur des territoires concrets, pour la vie quotidienne des populations : c'est précisément le sujet de ce café-géo.

**Question 4** (Jean-Pierre WOLFF, professeur de Géographie à Toulouse II-Le Mirail) : *Voici un autre point de vue au niveau du transport ferroviaire quant à la privatisation d'un service public. Le système privé du rail britannique n'est pas exemplaire, mais en Allemagne la société Connex a créé son empire en rachetant les réseaux aux Länder chargés d'organiser la régulation des transports dans leur périmètre (ces lignes sont uniquement régionales). Cette expérience a d'abord débuté dans des régions où les lignes étaient à l'abandon. Un cahier des charges très strict a été établi entre les pouvoirs locaux et la société exploitante: par exemple, le coût pour les usagers ne devait pas augmenter sans leur accord. Ainsi sur trois lignes, le temps de transport a été diminué d'un tiers grâce à un nouveau type de matériel sans que le coût soit augmenté du fait d'une faible charge salariale. L'entreprise, désormais rentable, intéresse de nouveau l'Etat.*

**R.M. :** Dans ce cas le processus a été inversé : au lieu de réduire l'offre en invoquant une demande stagnante, on a délibérément pris le risque de l'augmenter et de la diversifier afin d'attirer de nouveaux usagers. Pari réussi semble-t-il. C'est un exemple de redéfinition du service public à une échelle qui n'est plus celle de l'Etat central...

**Question 5** (Roger, retraité SNCF) : *En Angleterre, les infrastructures, qui sont toutes à la charge des entreprises privées, sont dans un état exécrable. Elles doivent rester à la charge de l'Etat : les infrastructures ont la priorité sur leur utilisation (qui peut être privée).*

**R. M. :** Il existe deux types de financement des infrastructures : soit le contribuable les paie par le biais des impôts et leur utilisation est alors gratuite ; soit on en concède la construction à une société privée ou d'économie mixte qui assure le financement par l'emprunt ; c'est alors l'utilisateur qui par le biais des péages assure le remboursement des emprunts. A l'heure actuelle la tendance est à privilégier systématiquement le financement par l'utilisateur, y compris pour certaines infrastructures en zones urbaines. C'est la conséquence d'une volonté politique de diminution des impôts, qui réduit le financement public de grandes infrastructures. Cela n'est pas sans conséquence géographique et accroît les disparités territoriales au lieu de les corriger. En effet, les concessionnaires n'acceptent de financer que des infrastructures dont la « rentabilité » paraît assurée, c'est à dire dans des régions actives

ou sur des liaisons où existent déjà des trafics importants. Faute de moyens suffisants, l'Etat ou les collectivités territoriales ne sont plus en mesure de jouer comme naguère un rôle de régulateur, en finançant, au nom de la « justice distributive », des infrastructures dont la rentabilité est aléatoire, c'est-à-dire dans des zones difficiles d'accès, peu peuplées ou peu urbanisées (comme ce fut le cas par exemple pour l'A 75 entre Clermont et Béziers, ou dans le Tarn pour l'A 88 entre Gémil et Albi).

**Question 6** (Frédéric, étudiant en informatique) : *La fracture entraînée sur les services dits « marchands » (transport, énergie) par le couple décentralisation/libéralisation peut-elle avoir les mêmes effets sur des services autrefois dits « non marchands », comme l'éducation ou la santé ? D'autre part, si les transports se sont améliorés en Midi Pyrénées au moment de la décentralisation comme le dit Roger, c'est uniquement par ce que la région est « riche », possède une grande ville, et donc que les lignes sont rentables. Enfin, pour répondre à M. Wolff, comme l'Allemagne est très peuplée, si des lignes ont été délaissées par les services publics car jugées peu rentables, l'entreprise privée peut quand même y trouver son compte. Mais dans beaucoup de régions où la rentabilité ne pourra jamais être assurée, aucun organisme privé ne voudra prendre le relais : par exemple, sur le plateau du Larzac, le réseau ferroviaire s'est complètement disloqué, et aucune solution privée en vue...*

**R. M. :** L'organisation du territoire français est le résultat de choix historiques et collectifs, qui se sont imposés dans le domaine des services publics fonctionnant en réseaux. Un souci constant d'égalité territoriale a prévalu. Remettre en cause les principes qui régissent les services publics « à la française », implique forcément une remise en cause de l'organisation territoriale et de toutes les structures qui s'y rattachent. Le problème pourrait être posé à l'envers : ne pourrait-on réfléchir d'abord au(x) territoire(s) dans lesquels nous voulons vivre et en déduire les choix que cela implique dans l'organisation et la gestion des services publics ?

**Question 7** (Pierre, doctorant en Géographie) : *Le débat sur les assises des libertés locales a été trop court (seulement trois mois) et peu de personnes ont pu y participer : M. Marconis a-t-il été consulté lors de ce débat ? On raisonne selon une logique libérale de zones creuses/zones vides, et en terme de coûts, d'avantages et de bénéfices. On voit émerger, à côté de zones en voie de désertification, des zones de peuplement périurbain qui abritent des populations travaillant dans de grandes métropoles. Quels services publics installer dans ces territoires de concentration métropolitaine ?*

**R. M. :** Comment définir la consistance d'un service public à l'échelle régionale ? On a vu qu'en Allemagne il pouvait être bien géré à ce niveau grâce à un bon cahier des charges établi entre secteur privé et autorités locales. La question est posée aujourd'hui d'un transfert des compétences de l'Etat vers les collectivités territoriales. Comment ces dernières s'y prendront-elles quand elles auront compétence pour organiser certains services publics qui incombaient jusqu'alors à l'Etat et à des sociétés nationales en situation de monopole ? Plus près des réalités, elles pourront sans doute réfléchir à un nouveau cahier de charges pour les services publics « d'intérêt régional » en fonction de la spécificité de leur territoire. Reste un problème majeur, celui du statut des agents de ces « services publics régionaux ». Sera-t-il aussi favorable que celui dont ils bénéficient aujourd'hui dans les grandes entreprises nationales de service public ? On peut en douter et l'exemple allemand cité précédemment montre que la rentabilité des transports locaux n'a été obtenue qu'avec une politique salariale beaucoup plus dure.

Enfin concernant la participation des citoyens au débat sur ces transferts des compétences, on ne peut nier qu'il ait eu lieu, même si on le juge insuffisamment ouvert et trop rapide. Par rapport à des temps pas si anciens, celui de l'état gaulliste par exemple, il y a un net progrès : rappelons cette formule de Michel Debré, qui déclarait à propos de l'extension du camp militaire du Larzac : «Messieurs, la décision est prise, la concertation peut commencer» !

**Question 8 :** *Quelle est la rentabilité des petits aéroports ? Ryanair se propose, suite à la disparition d'Air Lib', d'assurer le trajet à bas prix reliant une ville de taille moyenne (Rodez) à de plus grandes agglomérations, en contre partie d'un fort soutien financier municipal. En effet, la municipalité a énormément investi dans son aéroport... qu'elle se doit désormais de sauver à tout prix !*

**Question 9** (Un ingénieur territorial spécialiste du traitement de l'eau) : *Aucune entreprise privée n'est prête à investir dans des infrastructures non rentables et pourtant indispensables à la communauté : l'Etat reste alors seul pour réaliser le chantier. Quels seront les effets de la déréglementation sur les services publics ? Le fait que l'on ait décentralisé des pouvoirs de décision mais pas des moyens contraint les nouveaux responsables à privatiser leurs services publics : ainsi la gestion de l'eau dans la communauté d'agglomération de Toulouse a été confiée à la Générale des Eaux au prix de nombreux licenciements, d'une augmentation des tarifs et d'une baisse de la qualité des services. Les nouveaux aménagements vont-ils répondre à la demande des usagers ou à celle des multinationales gestionnaires ? La privatisation n'entraîne-t-elle pas la création de nouveaux monopoles locaux ?*

**R.M. :** C'est un problème de contrôle démocratique, quand la qualité des services publics est remise en cause. Avec des compétences et des moyens accrus les collectivités territoriales doit être à même de définir en fonction de leurs projets territoriaux la consistance de nombreux services publics, en subventionnant par exemple des infrastructures ou des services qu'elles jugent indispensables pour assurer le développement local. Tel est le cas de certaines liaisons aériennes, dont le maintien passe par des aides publiques. Mais qui doit, qui peut décider, et à quel niveau ? C'est le problème des niveaux de compétences et de la définition de territoires pertinents les mieux adaptés à la redéfinition de certains services publics.

**Question 10** (Thomas, étudiant en histoire) : *N'y a-t-il pas contradiction entre la mise en place de politiques libérales avec concentration des activités économiques et les lois sur la décentralisation ?*

**R.M. :** En effet, les pratiques libérales concurrentielles et le discours d'aménagement solidaire sont opposés : l'aménagement du territoire est placé depuis ses origines devant cette contradiction. Dans les années 60, on lui assignait un double objectif : améliorer l'efficacité économique du territoire national, dans le contexte de la construction européenne, tout en veillant, au nom de la qualité de la vie, à une meilleure répartition des hommes et des activités. A l'époque cette double mission semblait réaliste : les grandes entreprises trouvaient alors en province une main d'œuvre plus abondante, plus docile et meilleur marché, ce qui leur permettait d'abaisser leurs prix de revient et d'accroître leur compétitivité. Sans renoncer à leurs intérêts elles répondaient à une demande sociale, celle d'individus qui souhaitaient « vivre et travailler au pays ». Aujourd'hui, ces deux objectifs ne sont plus conciliables ; le nouveau système productif, la mondialisation privilégient les concentrations, la

métropolisation, les grands axes des transport au nom de l'efficacité économique ; de ce fait les préoccupations de solidarité territoriale et la correction des inégalités spatiales passent au second plan.

**Question 11** (Martine PINEAU, trésorière des cafés géographiques) : *La déprise de l'école publique (c'est aussi un service public dont on n'a pas parlé jusqu'à présent !) dans certaines régions françaises oblige par exemple les élèves à suivre leur formation dans le privé. Les corrections du bac sont retardées à cause du manque de personnel (les corrections sont faites uniquement par des enseignants du public) et le privé a souvent une connotation religieuse qui peut gêner certains. L'enseignement est un service public géré à la fois par des acteurs publics et privés, ce qui pose des problèmes en terme d'équité d'accès au service public.*

**R. M. :** Il faut veiller à ne pas assimiler service public et statut de l'entreprise qui assure ce service public. Sur la base d'un contrat de concession assorti d'un cahier de charges (ou d'un contrat association pour les établissements scolaires), une entreprise privée peut contribuer à une mission de service public ( La loi Jospin de 1989 fait explicitement référence au « service public d'éducation » qui peut être le fait d'établissements privés).

Avec les projets actuels de transferts de compétences, si une collectivité territoriale se voit attribuer une mission d'organiser certains services publics qui incombaient auparavant à l'Etat, on peut envisager que des politiques très variables seront suivies. Les services publics pourront être alors définis, financés et gérés de façon sensiblement différente d'une région ou d'un département à l'autre. N'est-ce pas déjà le cas, par exemple, pour les transports scolaires, parfois gratuits car financés entièrement par le Département, parfois financés par une contribution des familles ?

A l'évidence nous sommes dans une période de transition où l'Etat, garant et gestionnaire de nombreux services publics au nom de l'intérêt général, abandonne une partie de ses compétences à la fois vers le haut (L'Europe) et vers le bas (les collectivités territoriales) laissant aux institutions correspondantes la lourde charge de (re)définir les contours de nombreux services publics. C'est toute la question du rôle futur de l'Etat qui se trouve posé.

**Question 12** (Roger) : *Ce sont ceux qui vivent sur les territoires qui doivent décider. L'Europe doit seulement apporter une aide financière aux régions.*

**R.M. :** Nous avons longtemps vécu sur la base des principes de l'égalitarisme républicain qui consistait à traiter de la même façon chaque citoyen et chaque partie du territoire : les mêmes services publics, au même prix pour tous, et quelle que soit la résidence des individus. Ce principe est progressivement abandonné et remplacé par l'idée d'équité, assorti de « discriminations positives » qui consistent à « donner plus à ceux qui ont moins », qu'il s'agisse d'hommes ou de contrées. Cela conduit à prendre mieux en compte les atouts et les handicaps de chacun, exercice difficile qui laisse la porte ouverte à l'action de multiples lobbies et groupes de pression. En ce domaine, concernant les territoires, les régions sont sans doute appelées à jouer un rôle accru comme interlocuteurs de l'Europe et de l'Etat. D'où l'intérêt de poser correctement les problèmes à l'échelle de chaque région, ce que devrait permettre la réforme d'un mode de scrutin permettant d'élire directement les conseillers régionaux sur des listes « régionales » et non dans le cadre de chacun des départements.

**Eléments de conclusion** (Jean-Marc PINET, animateur des cafés géographiques) :

- Nous avons rarement eu un café-géo aussi *géographique*, aussi centré la question du territoire, présentée et discutée aujourd'hui dans son rapport avec les services publics.

- Les services publics ne doivent pas être confondus avec leurs *acteurs*, qui peuvent être publics (état, régions, départements, municipalités) ou privés (opérateurs tels que la Générale des Eaux évoquée par la question 9), mais qui sont dans les deux cas soumis à la même logique libérale du marché.
- Cette logique mène à une *différenciation spatiale* entre territoires pauvres et peu peuplés en voie de désertification et territoires riches et densément peuplés en voie de métropolisation. Les services publics seraient trop peu rentables pour être maintenus dans les premiers par les opérateurs publics ou privés : mais qu'en est-il de leur rentabilité dans les territoires métropolitains de plus en plus étendus, surpeuplés, pollués, difficile d'accès, et finalement très coûteux pour la collectivité ?
- Le territoire rêvé aujourd'hui est celui des années 60, des 30 Glorieuses, un *territoire national* unique et bien défini (même partagé en sous-territoires, relais du pouvoir central : départements et régions), où le contexte de la croissance économique permettait de garantir l'accès plus ou moins égal des citoyens aux services publics.
- Depuis la crise des années 70, on a à faire désormais à des *territoires multiples*, souvent mal définis ou en recomposition : le territoire national est fortement mis en cause par la mondialisation (multinationales, délocalisations, migrations), par la construction de l'Union européenne (elle-même non terminée, mais qui intervient de plus en plus dans les pays membres), par les collectivités locales dans le cadre de la décentralisation (régions, départements, communautés de villes et de villages, qui revendiquent pouvoirs de décision et moyens adéquats pour les exercer), par les revendications territoriales communautaires, parfois transfrontalières (Corses, Basques, Catalans, Flamands, etc.).
- ***Quels territoires pour quels services publics ?***

Compte-rendu du débat établi par

**Anne LACOUTURE**

(étudiante en 2<sup>o</sup> année de géographie au Mirail)

relu et complété par **Robert MARCONIS**