

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 36 (1999)  
**Heft:** 1406

**Artikel:** Services publics : des enjeux de la privatisation  
**Autor:** Mallet, Arthur  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1014870>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Des enjeux de la privatisation

**L'accident ferroviaire de Paddington est le résultat tragique d'une série de dysfonctionnements. Suite de l'article paru dans le numéro 1405 de DP.**

**P**RIVATE EYE, une sorte de *Canard Enchaîné* britannique, a analysé les causes de l'accident ferroviaire de Paddington, évoqué dans le dernier numéro de *Domaine Public*. Le journal est extrêmement prudent dans la répartition des fautes; tout le monde attend les conclusions de l'enquête. Il contient cependant un historique détaillé des faits. Explications.

## Responsabilité des Tories

Les Tories ont réussi à démanteler le régime de sécurité établi de longue date par British Rail (responsabilité totale et contrôle indépendant). Le contrôle indépendant, longtemps confié à des militaires capables de se faire respecter sur le terrain et par l'Etat, a été transféré à la structure bureaucratique et timorée du Health and Safety Executive (HSE). Un exemple: après l'accident de Clapham Junction en 1989, un système appelé Automatic Train Protection avait été recommandé pour arrêter automatiquement les trains aux feux rouges. Or il n'a jamais été mis en place. Par ailleurs, les Tories ont contribué à diminuer la sécurité en donnant préséance aux poursuites pénales sur l'enquête de sécurité qui avait priorité absolue jusque-là.

## Fragmentation des responsabilités

Plus que la privatisation, c'est la fragmentation des responsabilités qui semble en cause. Cette fragmentation découle du découpage du système entre vingt-neuf opérateurs, Railtrack (entreprise chargée des infrastructures), et des sous-traitants. Plus insidieusement, les contrats entre ces sociétés induisent des entorses à la sécurité: par exemple, les pénalités imposées à Railtrack pour cause de retard poussent les conducteurs, mis sous pression par leurs employeurs, à réduire les arrêts d'urgence.

## Sécurité et profits

En 1998, les bénéfices des opérateurs s'élèvent à environ 2,5 milliards et ceux de Railtrack à un milliard de

francs suisses. Une partie de ces bénéfices a sans aucun doute été obtenue au détriment de la sécurité. Ainsi, en mai 1999, *Private Eye* a montré comment Railtrack a complètement ignoré un rapport de 1992 sur des câbles alimentant des signaux. Ce rapport identifiait cent câbles défectueux. Un contrôle réalisé en 1999, soit sept ans plus tard, a montré que seul dix ont été remplacés, bien que ces câbles aient été incriminés dans l'accident de Clapham Junction en 1989 et aient créé des interruptions massives d'exploitation à Edinburgh en 1994.

Autre exemple, tiré de *The Guardian* du 7 octobre 99: «Les conducteurs et les sociétés opératrices ont déposé une série de plaintes à propos du signal 109 [incriminé à Paddington], qui est difficilement visible. Ce signal est mentionné lors de huit incidents au cours des six dernières années, mais Railtrack n'a entrepris aucune action, ont déclaré hier les syndicats.» Enfin, le non-remplacement des vieilles rames, pourtant promis par de nombreux opérateurs, est reconnu comme une importante source de danger.

Le récent procès du désastre de Southall soulève un autre problème. Sont accusés le conducteur et la société (Great Western Trains), mais pas ses directeurs qui, après le rachat par First Group, ont pu revendre pour plusieurs millions de francs suisses leurs parts, achetées quelques dizaines de milliers de francs. Ceci est d'autant plus choquant qu'au même moment de nombreux ingénieurs en signalisation perdaient leur emploi, faute de commandes par Railtrack.

## Et le Labour?

Le 27 mars 1998, John Prescott, vice-premier ministre et secrétaire d'Etat aux transports, déclarait au *Daily Telegraph*: «Les trains privatisés génèrent des profits exceptionnels pour quelques-uns, résultant des contrats attribués par le précédent gouvernement. Il n'y a rien que je puisse faire.» Ce n'est pas tout à fait le cas. Par exemple, en août de cette année, *Private Eye* signalait que le Labour refusait obstinément d'inclure dans la nouvelle

loi sur les chemins de fer le transfert des compétences en matière de sécurité de Railtrack à un organisme indépendant. Mis sous pression après l'accident de Paddington, le gouvernement a finalement consenti à cette mesure. Depuis un certain temps, le gouvernement travailliste, par la voix des quatre ministres qui se sont succédé aux transports depuis son accession au pouvoir, fait porter la responsabilité de l'état déplorable du rail à British Rail, reprenant les arguments des opérateurs privés. En fait, la dégradation date principalement des années maigres du thatcherisme; mais cela n'explique pas tout: parmi les lignes les moins performantes se trouve celle qui a été complètement refaite au début des années 90 (Chiltern Railways).

## Les dilemmes de la privatisation

Au-delà de cet accident, le processus de privatisation conduit à un certain nombre de questions: faut-il exclure certains repreneurs potentiels? Qui se charge de les choisir?

Dans le domaine du rail, bon nombre des vingt-neuf opérateurs de transports ferroviaires sont également actifs dans le milieu du transport routier. Cette caractéristique contribue certainement à en faire des candidats sérieux en raison de leur expérience, mais elle ne va pas sans poser de problème au vu des quasi-monopoles qui sont ainsi créés. Parfois même, la volonté d'exploiter le rail est sujette à caution – certains opérateurs pourraient avoir intérêt à laisser se dégrader celui-ci, de manière à récupérer les passagers sur des lignes routières beaucoup moins contrôlées. Le second problème concerne les cadres supérieurs chargés d'évaluer les repreneurs potentiels. Ces cadres sont certainement les mieux à même de faire ce travail, mais on ne peut s'empêcher d'éprouver un certain malaise lorsqu'ils rejoignent les sociétés qu'ils ont contribué à choisir avec des salaires colossaux, entrant ainsi dans la catégorie de ce que les Britanniques appellent les *fat cats*. am