

# Appel pétition SNCF

L'appel d'économistes, de sociologues, de syndicalistes et de personnalités diverses que nous publions en ouverture de ce numéro a obtenu des soutiens très divers, parmi lesquels les économistes François Morin, Frédéric Boccara, Alain Grandjean, Laurent Cordonnier, Ulf Clerwall, Valérie Barca, Stan Jourdan... Dans leur diversité, toutes et tous se retrouvent autour de l'idée qu'il est possible de libérer les services publics du poids écrasant des marchés financiers, en s'attaquant au cœur de la construction européenne : la Banque centrale européenne et l'usage qu'elle fait de son pouvoir de création monétaire.

Cela tient à ce que le mouvement pour le service public ferroviaire ne s'en tient pas à une protestation contre le gouvernement. Il exprime un projet, une vision du service public, avec en particulier le document Ensemble pour le fer de la fédération des cheminots CGT.

Nous publions ci-dessous l'intervention de Laurent Brun, secrétaire générale de la fédération CGT des cheminots, à la conférence de presse où l'appel a été présenté, le 9 mai dernier. L'appel peut être signé à l'adresse suivante : <[https://www.change.org/p/g%C3%A9rard-darmanin-dette-de-la-sncf-l-argent-de-la-bce-pour-les-services-publics-pas-pour-la-finance?recruiter=148542030&utm\\_source=share\\_petition&utm\\_medium=copylink&utm\\_campaign=share\\_petition](https://www.change.org/p/g%C3%A9rard-darmanin-dette-de-la-sncf-l-argent-de-la-bce-pour-les-services-publics-pas-pour-la-finance?recruiter=148542030&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink&utm_campaign=share_petition)>.

## Dette de la SNCF : l'argent de la BCE pour les services publics, pas pour la finance !

Le président de la République a annoncé que l'État reprendrait « pour partie, progressivement » la dette de la SNCF à partir de 2020. Cela ne permet pas de répondre aux exigences de développement du service public ferroviaire. En outre, aucun projet réel de développement du transport ferroviaire au service des besoins sociaux et écologiques, des besoins des gens comme des territoires, n'est présenté par le gouvernement.

**Il faut libérer la SNCF du coût excessif de la dette.** Selon le dernier rapport sur les comptes des transports, sur l'ensemble des dépenses liées au transport ferroviaire en 2016, 2,7 milliards sont allés aux banques et aux assurances, pour l'essentiel en charges financières. C'est presque un tiers de la masse salariale ! Le coût élevé de la dette contractée par le passé sur les marchés financiers (sur 50,8 milliards empruntés par SNCF Réseau, 46,4 milliards l'ont été par émissions d'obligations), et les intérêts qu'ils continuent d'exiger pour les nouveaux emprunts de la SNCF leur permettent de pomper les richesses créées par les cheminots et la SNCF et empêchent son développement (2 % d'intérêts pendant 30 ans, c'est beaucoup !). La reprise de la dette par l'État doit s'accompagner d'une renégociation et d'une conversion en une dette à très long terme et à taux très bas, proche de 0 %, sinon cela reporte la charge sur les contribuables, c'est-à-dire, pour l'essentiel, sur les salariés et retraités. La Caisse des dépôts pourrait être chargée de cette opération pour laquelle, en tant qu'établissement de crédit, elle peut demander un refinancement à la BCE.

**Mais il faut aussi financer de nouvelles dépenses pour le service public ferroviaire de voyageurs et de fret :** nouveaux investissements dans le matériel et les infrastructures, embauches, R & D... C'est indispensable pour faire face à l'état dégradé des infrastructures, à l'engorgement des transports urbains, à l'engorgement des routes par les poids lourds, à l'arrivée de nouvelles technologies économes en énergie pour lutter contre le réchauffement climatique, au besoin de cohérence entre les systèmes de transports à l'échelle de l'Europe, au besoin de relever le défi des données numériques dans un secteur – les transports ferroviaires – où elles jouent un rôle stratégique, au besoin de consolider le statut des cheminots et même de l'étendre aux salariés du transport routier, aux perspectives de développement de l'emploi et de création de richesses dans toutes les activités liées au transport ferroviaire, dont sa filière industrielle et de services. En outre, ces investissements donneront une impulsion à la demande et à l'activité économique.

Nous pensons que la question du manque de moyens et de financements est ce qui est commun à tous les services publics : **l'hôpital, les EHPAD et le système de santé n'en peuvent plus, l'Université** est mise en demeure d'organiser la sélection et le tri sélectif, **le système éducatif scolaire et secondaire** sont asphyxiés, **les collectivités locales** sont étranglées et leurs services publics, comme ceux de l'État, peuvent de moins en moins faire face. Il faut les sortir de l'étau des marchés financiers.

**Il faut de l'argent pour développer ces services publics !**

Où trouver les financements ? Au-delà d'une nécessaire contribution fiscale incluant la lutte contre l'évasion et la fraude, arrêtons de livrer notre endettement aux marchés financiers à qui l'État paye plus de 40 milliards d'intérêts par an. La Banque centrale européenne (BCE) injecte dans le même temps des centaines de milliards d'euros sur les marchés financiers. Cet argent ne doit plus aller à la spéculation, aux délocalisations ou aux destructions d'emploi. Si nos services publics bénéficiaient pour leurs emprunts des mêmes conditions que les banques – à qui la BCE prête actuellement 760 milliards d'euros à des taux compris entre 0 % et -0,4 % pour des prêts à échéance de 4 ans – ils auraient les moyens de faire aujourd'hui les dépenses qui leur permettraient de se développer, d'accroître les richesses produites dans le pays, et ainsi de rembourser, progressivement dans l'avenir, une dette rendue utile et efficace. Ils auraient les moyens d'une gestion démocratique, plus proche des usagers pour mieux répondre à leurs besoins et pour réussir la transition écologique. Oui, un euro employé pour les services publics dans ces conditions, c'est un euro efficace !

**Le président Emmanuel Macron et son Premier ministre Edouard Philippe doivent mobiliser les institutions financières pour cela.** Ce dispositif français serait une première étape ouvrant la voie à la création d'un Fonds de développement économique, social et écologique européen solidaire qui financerait, avec l'argent prêté par la BCE, des projets démocratiquement décidés dans chaque État européen pour le développement des services publics.

**Nous souhaitons ouvrir la discussion en ce sens avec tous les pays de l'Union européenne (acteurs sociaux, intellectuels, sociétés civile, forces politiques...)** d'autant plus que partout le besoin de développer les services publics est criant.

**Dans l'immédiat, nous demandons :**

Des négociations autour d'un véritable plan d'avenir pour le transport ferroviaire ;  
Un plan d'urgence d'investissement matériel et humain financé à un taux très bas, proche de 0 % par la Caisse des dépôts (CDC) et les banques publiques (BPI France, Banque postale,...) pour les services publics ;  
Que la Banque centrale européenne (BCE) appuie ce plan en attribuant à ce pôle public bancaire et pour les services publics une partie des milliards qu'elle crée chaque mois, comme le permet l'article 123.2 du Traité sur le fonctionnement de l'UE, au lieu de les injecter sur les marchés financiers.

Premiers signataires :

**Gérard Aschiéri**, syndicaliste enseignant, membre du CESE ; **Valérie Barca**, économiste, membre du réseau de recherche sur les chemins de fer Ferinter ; **Corinne Barre**, économiste, professeur de SES ; **Christophe Baumgarten**, avocat ; **Amar Bellal**, enseignant génie civil à l'université de Rennes, rédacteur en chef de *Progressistes* ; **Michel Bilis**, directeur d'hôpital honoraire ; **Frédéric Boccarda**, économiste, université Paris 13, membre du CESE ; **Stéphane Bonnéry**, sociologue, université de Paris 8, Saint-Denis, professeur des universités ; **Jean-Jacques Bordes**, consultant ; **Marie-Claire Cailletaud**, syndicaliste, responsable Industrie, CGT ; **Léon Caquant**, économiste, professeur de SES ; **Pierre-Antoine Chedagneau**, étudiant, association Contre-courants, HEC ; **Eve Chiapello**, Sociologue de l'économie, Directrice d'Etudes, EHESS ; **Ulf Clerwall**, économiste ; **Laurent Cordonnier**, économiste, professeur, Université de Lille 1, Clersé, membre des économistes atterrés ; **Viviane Debarges**, infirmière, Membre de la direction de la Fédération CGT Santé et action sociale ; **Claude Debons**, syndicaliste ; **Hervé Defalvard**, économiste, maître de conférences à l'université Paris-Marne la Vallée ; **Alexandre Derigny**, syndicaliste, fédération des Finances CGT ; **Bernard Devert**, syndicaliste, CGT métallurgie ; **Claude Didry**, sociologue, directeur de recherches au CNRS ; **Yves Dimicoli**, économiste, ancien membre du CAE ; **Jean-Michel Drevon**, syndicaliste, Institut de recherches de la FSU ; **Denis Durand**, économiste, codirecteur de la revue *Economie & Politique* ; **Jean-Marc Durand**, économiste ; **Fanchon Durand**, étudiante, association Contre-courants, HEC ; **Arnaud Eymery**, économiste ; **Jean Finez**, sociologue, université Grenoble-Alpes, membre du réseau de recherche sur les chemins de fer Ferinter ; **Sébastien Gasc**, syndicaliste, fédération CGT des Cheminots ; **Nicolas Girault**, étudiant, association Contre-courants, HEC ; **Alain Grandjean**,

économiste; **Didier Guyot**, consultant, président du groupe 3E; **Stanislas Jourdan**, Positive Money Europe; **Thierry Kirat**, économiste, directeur de recherche au CNRS, économiste atterré; **Jacky Koehl**, maître de conférences à l'université de Lorraine; **Claude Laridan**, économiste; **Dominique Launay**, syndicaliste, Membre du CNTE (conseil national de la transition écologique); **Didier Le Reste**, syndicaliste, ancien secrétaire général de la CGT Cheminots; **Valérie Lefebvre-Haussmann**, syndicaliste, Fédération des personnels de la banque et de l'assurance CGT; **Cécile Lefèvre**, sociologue, université de Paris 5 Descartes, professeur des universités; **Constantin Lopez**, économiste, professeur de SES; **Yvette Lucas**, sociologue, CNRS; **Justine Malle**, réalisatrice; **Nasser Mansouri-Guilani**, économiste; **Mireille Martini**, économiste; **Fabien Maury**, économiste; **Sandrine Michel**, économiste, université de Montpellier, professeur des universités; **Catherine Mills**, économiste, codirectrice de la revue *Economie & Politique*, maître de conférences honoraire Paris 1; **François Morin**, économiste, université de Toulouse-Capitole, professeur émérite, économiste atterré; **Laurence Nayman**, économiste; **Raphaël Ottmann**, étudiant, association Contre-courants, HEC; **Aline Pailler**, journaliste; **Yvon Quiniou**, philosophe, professeur en classes préparatoire; **Frédéric Rauch**, économiste, rédacteur en chef d'*Economie et politique*; **Jean Riconneau**, président de la commission économique du CCGPF SNCF; **Isabelle Robert**, syndicaliste, membre du CESE; **Patrice Rötig**, éditeur, Editions Bleu autour; **Fabienne Rouchy**, syndicaliste, syndicat national CGT de la Banque de France; **Daniel Sanchis**, économiste; **Delphine Serre**, sociologue, université de Paris 5 Descartes, professeur des universités; **Alexis Spire**, sociologue, CNRS, chargé de recherches; **Evelyne Ternant**, économiste; **Jean-Michel Toulouse**, directeur d'hôpital honoraire; **Elif Deniz Ünal**, économiste et éditrice.

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE  
NOUS, ON LA DEFEND !**



**L**a Fédération CGT des cheminots a répondu positivement à la démarche d'économistes sur la dette car le projet de loi du Gouvernement ne prévoit toujours pas de mesure concrète sur le financement du service public ferroviaire.

Sous la pression de la grève, le Premier ministre a déclaré qu'il ferait des annonces avant la fin du mois au lieu de la fin du quinquennat.

Mais nous constatons que la dette n'est traitée que dans le cadre de la privatisation du système ferroviaire.

Des investissements massifs sont consentis, financés pour une large partie par la SNCF, avant que les conventions régionales ne soient livrées aux opérateurs privés, de manière à leur éviter d'avoir à soutenir ce poids. Je remarque que le bénéfice des compagnies privées ne fera pas l'objet de rétrocession à SNCF Réseau comme c'est le cas pour SNCF Mobilités.

À ce jour, aucune garantie réelle n'est apportée concernant le financement des « petites » lignes.

Sur les LGV, la possibilité que certains opérateurs ne couvrent pas le coût complet de l'infrastructure par les péages tout en réalisant malgré tout du bénéfice, montre que même pour les TGV (qui n'en avaient pas besoin jusque-là) il faudra revenir à une contribution publique assumée par SNCF Réseau.

**La bouffée d'oxygène générée par la reprise de la dette est-elle destinée à financer cette socialisation des pertes pour permettre la privatisation des bénéfiques?**

De même, la transformation de l'entreprise publique en société par actions impose de respecter les normes d'endettement maximum. C'est donc probablement sous ce flotteur que le Gouvernement placera la nouvelle entité par la reprise d'une partie de sa dette. **Le désendettement vise-t-il donc à rendre possible la première étape de la privatisation qu'est le passage de l'entreprise publique en société par actions?**

Si l'on croise ces éléments avec le fait que le Gouvernement n'affiche aucun objectif de développement du mode ferroviaire par rapport aux modes plus polluants, on comprend que le sens de la reprise de la dette par l'État est de nourrir l'économie privée.

Nous sommes dans une réforme libérale.

**L'appel des économistes à financer les services publics procède, à notre sens, de la démarche inverse qui consiste à chercher à répondre aux besoins des usagers avant tout.**

La CGT considère que le désendettement et les financements pérennes doivent servir à répondre à des objectifs ambitieux en matière de développement

du mode, de desserte des territoires, de qualité du service et de haut niveau social pour les salariés.

L'origine de la dette est connue de tous.

Il s'agit essentiellement de choix impulsés par l'État soit dans une logique d'aménagement du territoire avec la construction de LGV, soit de renforcement de la filière industrielle par des commandes aux fabricants de matériels roulants. Aujourd'hui il s'agit des investissements de régénération pour rattraper 40 ans de sous-financement. Cette dette est liée à la politique publique.

L'État doit donc reprendre l'intégralité de la dette.

Mais par ailleurs, le désendettement n'est utile que si l'on tire les leçons du passé.

Le Gouvernement annonce une nouvelle règle d'or qui empêcherait la SNCF de s'endetter pour des investissements non financés. C'est selon nous un contresens. Cela reviendrait à réduire la voilure ferroviaire, alors qu'au contraire une politique publique ambitieuse devrait attribuer les moyens nécessaires aux besoins des prochaines années.

C'est pour cela que la CGT a proposé que le financement de l'infrastructure soit intégralement assumé par l'État, afin d'assurer un rééquilibrage rail-route dans une égalité de financement, tout cela par le biais de l'AFITF qui serait doté d'une ressource fléchée et conséquente (TICPE).

C'est pour cela également que nous regardons avec intérêt les propositions de pôles public bancaire qui permette de financer les investissements à moindre coût.

Le Gouvernement, au travers de la référence à une nouvelle règle d'or, laisse entendre qu'il n'a pas de ressource supplémentaire pour le financement du service public.

Il manque pourtant déjà 3 milliards au système actuel. Plus encore, si on lui attribue des objectifs de développement importants.

Nous avons compris que le Gouvernement voulait atteindre l'équilibre d'ici 2022. Mais nous pensons que ses propositions ne sont pas sérieuses. Il ne veut pas reprendre la totalité de la dette, il y aura donc pas un plein effet de baisse de son coût. Madame Borne expliquait hier que la remise en cause du statut des cheminots ferait économiser 100 millions d'euros, chiffre que nous contestons par ailleurs. Mais vous voyez bien que nous sommes loin des 3 milliards nécessaires. Si l'on rajoute à cela le coût des 600 millions d'investissements supplémentaires pour les nœuds ferroviaires des métropoles, le coût de la remise en cause de la trajectoire des péages TGV inscrite dans le contrat de performance SNCF Réseau-État, le coût d'un passage en société par actions qui renchérira le prix de l'argent, vous comprenez que les organisations syndicales ont de quoi s'inquiéter. Ces approximations sont le signe d'un projet de réforme mal travaillé, purement idéologique.

Et si le Président Macron dit qu'il n'y a pas « d'argent magique », nous voyons bien que le Gouvernement va à nouveau agiter la « solution miracle » de la productivité des cheminots.

À ce titre les masses salariales de SNCF Réseau et SNCF Mobilités représentent 7,4 milliards d'euros, soit 1/3 du chiffre d'affaires, ce qui est dans la moyenne basse des grandes entreprises ferroviaires.

Trouver 1,5 milliard de productivité supplémentaire là-dessus d'ici 2022 est totalement fantaisiste. Cela reviendrait à supprimer plus de 20 % du personnel en 2 ans. Cela aurait par ailleurs un effet désastreux sur la qualité du service public.

L'équation gouvernementale fait donc pour l'instant l'objet d'un 0 pointé en matière de rigueur, de cohérence et aussi de défense de l'intérêt général.

En revanche, nous comprenons que la privatisation de l'activité ou de l'entreprise guide sa démarche.

Or, cela ne profite qu'aux actionnaires.

Citons seulement 3 exemples de ce qui a été volé aux citoyens sur les dernières années :

- France Telecom, privatisé, a versé 26 milliards et 760 millions d'euros en 15 ans à ses actionnaires privés!
- EDF, dont l'État est encore largement majoritaire, a néanmoins versé 3,6 milliards à ses actionnaires privés sur les 10 dernières années.
- GDF, fusionné avec SUEZ pour donner ENGIE, a versé 20 milliards et 680 millions d'euros à ses actionnaires privés en 10 ans.

Enfin les sociétés concessionnaires d'autoroute, ont versé 21,4 milliards de dividendes à leurs actionnaires ces 10 dernières années, soit entre 65 % et 100 % de leur résultat.

Pour ces 4 secteurs, ce sont donc plus de 72 milliards en 15 ans qui ont été ponctionnés sur le bien public.

72 milliards en 15 ans, qui auraient pu servir l'amélioration des services publics de l'énergie, des télécommunications et des transports.

Or aujourd'hui, le service s'est-il amélioré par la privatisation et la concurrence?

L'État est sollicité pour financer l'investissement pour l'installation de la fibre dans 40 % du territoire sans quoi le progrès exclura une large part de nos concitoyens, le réseau routier est globalement dans un état préoccupant, et les prix de l'énergie explosent dans le même temps qu'on nous dit que l'investissement dans de nouvelles centrales augmentera encore la facture.

Prix, état des réseaux, casse de l'emploi, il n'y a aucun bénéfice pour la collectivité. C'est ce qui fait dire à la CGT « rendez l'argent des privatisations! » et rendez-nous nos services publics efficaces et socialement vertueux.

Pas question qu'un tel gâchis touche la SNCF et le réseau ferroviaire!

Le plus efficace pour la collectivité, ce n'est ni la concurrence, ni la privatisation, c'est la mutualisation des moyens et la péréquation financière du service public.

Donc, oui au désendettement, oui aux financements pérennes, oui à l'utilisation des institutions bancaires pour amoindrir le prix des investissements, dans cette logique de développement du service public.

**Laurent BRUN\***

Ce texte a été prononcé en conférence de presse à Montreuil le 9 mai dernier.

\* Secrétaire général de la fédération CGT des cheminots.