



LE POINT • ÉCO

Montreuil, septembre 2017 - n°1

SERVICE PUBLIC OU CONCURRENCE : UN CHOIX DE SOCIÉTÉ

« La performance de notre chemin de fer est, de l'aveu général, une honte nationale, avec ses réductions de service, sa performance misérable, ses tarifs à la hausse, bien que nous ayons deux fois le niveau de subvention de British Rail [ancienne entreprise publique], et son service de plus en plus médiocre. »

Voilà ce que déclarait en 1998 John Prescott, vice-premier ministre britannique et pourtant partisan de la libéralisation du ferroviaire. Malheureusement, dès l'année suivante, à l'automne 1999 se produisit la catastrophe de Paddington. Par la suite, incidents et accidents ont continué de se multiplier, suscitant dans l'opinion publique et chez les députés du Labour un mouvement d'ampleur en faveur de la renationalisation des compagnies de chemins de fer.

L'économie de marché AU SERVICE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

La Grande illusion !

Certains prétendent ramener l'intervention des pouvoirs publics à l'énoncé de « règles du jeu ». Mais si les normes sont indispensables, il faut en connaître aussi les limites : il ne suffit pas de les édicter pour qu'elles soient respectées. Corriger la logique puissante de l'économie de marché impliquerait le développement de corps de contrôle également puissants. Or, l'expérience est faite quotidiennement des difficultés des inspections du travail, face aux formes innombrables d'irrespect ou de contournement de la réglementation.

Par ailleurs, la logique capitaliste favorise la concentration : l'ouverture à la concurrence aboutit rapidement à la reconstitution de monopoles ou d'oligopoles privés. Ce phénomène s'observe dans les secteurs de l'eau, du transport aérien, des banques. En France, c'est un duopole Véolia (ex Générale des eaux) et Suez (ex Lyonnaise des eaux) qui s'est imposé.

La privatisation d'entreprises comme France Télécom ou EDF les transforme immédiatement en firmes de grande dimension. L'alibi des régulateurs capables de contrôler le respect des missions de service public a été démenti par l'expérience. Les régulateurs n'ont pas les moyens d'infléchir durablement le comportement de firmes transnationales.

L'un des arguments en faveur de la privatisation est le coût des entreprises publiques pour le contribuable. Pourtant, les entreprises à privatiser sont en général celles qui gagnent de l'argent et au contraire alimentent le budget public : France Télécom et EDF en sont des exemples éloquentes. Pourquoi alors les privatiser ? Cet argument fait d'ailleurs l'impasse sur le coût engendré par l'existence de ces nouvelles firmes privées. Comme le secteur privé est conduit par la recherche du profit, il ne s'intéresse qu'aux activités offrant une certaine rentabilité, en

deçà de laquelle il n'assure pas la production ou ne l'améliore pas, sans se soucier des conséquences pour les « usagers ». Inversement, il ne se soucie pas de la nocivité de sa production et, même s'il en est conscient, la poursuit si elle est rentable. Pour obtenir le meilleur profit, il abaisse ce qu'il considère être des coûts. Sa première variable d'ajustement est la main-d'œuvre. De fait, toutes les privatisations ont été accompagnées d'une forte baisse des effectifs et d'une dégradation des conditions de travail. La recherche de moindres coûts pour l'entreprise signifie ainsi le plus souvent l'augmentation des coûts pour la société sous forme de chômage, d'atteintes à l'environnement, à la santé, etc.

Les entreprises publiques sont loin d'être des gouffres financiers pour l'État, en comparaison les entreprises privées qui, elles, ne coûteraient rien, reçoivent chaque année plus de 200 milliards € d'aides publiques.

Pour la CGT, le service public est bien l'outil qui fait prévaloir l'intérêt général sur les intérêts particuliers pour la justice sociale et un développement humain durable !

Sommaire

- P1 L'économie de marché
- P2 Fret ferroviaire et concurrence
- P3 4^e paquet ferroviaire
- P3 Transkeo
- P5 Ouverture à la concurrence
- P7 L'investissement
- P8 La voie du service public SNCF

Le Fret 10 ans après

Fret ferroviaire et concurrence...

2016 a marqué les 10 ans de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire. Selon ses promoteurs, l'émulation entre différents opérateurs devait faire chuter les coûts, doper l'activité et voir le ferroviaire reprendre des parts de marché. C'est l'exact inverse qui s'est produit...

Malgré la mise en concurrence des entreprises ferroviaires, le routier reste largement avantage, ses coûts externes (infrastructures, accidents, pollution, etc.) étant supportés par la collectivité. Ainsi, un camion qui utilise 100 km de route ne paye rien, un train fret qui utilise 100 km de voie ferrée paye une redevance de 230 € à SNCF Réseau. Et ce n'est pas tout, car le montant de la redevance doit être doublé d'ici 10 ans et la redevance sur les voies de services triplée.

Au cours de ces 10 dernières années, la dérégulation du marché du travail européen a creusé un écart abyssal entre salariés. L'utilisation de chauffeurs routiers des pays de l'Est, payés à moins de 400 € brut/mois pour une moyenne de 50 h de travail/semaine, péjore le mode ferroviaire, mais fragilise également le trafic routier sous pavillon français. Plutôt que d'être complémentaires, les modes de transports s'opposent. Le groupe SNCF organise lui-même la concurrence intermodale avec GEODIS, 1^{er} transporteur routier national...

Aux bonnes intentions environnementales, affichées le temps d'un « Grenelle », ont succédé les renoncements. L'écotaxe poids lourds aurait permis de dégager 1,5 Md €/an pour le développement du ferroviaire. Le manque d'entretien du réseau ferré affecte la qualité et l'attribution des sillons, 1^{re} cause de suppression et de retard des trains. Pire, cela menace 8 000 km de lignes capillaires alimentant 35 % du trafic ferroviaire fret! L'Etat sollicite à présent les collectivités et les clients embranchés pour financer ces voies, voire leur céder pour l'euro symbolique.

Aujourd'hui, le mode ferroviaire paie au prix fort l'absence d'une politique des transports. Le trafic ferroviaire fret a chuté de moitié et ne représente plus que 10 % des marchandises transportées alors que l'objectif de la libéralisation était de le mettre à 25 % en 10 ans! ECR (filiale de la Deutsche Bahn) vient de supprimer la moitié de son personnel en abandonnant 1/3 de ses trafics. Europorte n'est pas au mieux non plus et ses actionnaires se posent la question d'arrêter tout simplement l'activité, comme Veolia Cargo l'a fait dès 2009.

Fret SNCF est, pour sa part, passé d'une dette de 600 millions d'€ à plus de 4,5 milliards en 10 ans, favorisée par l'abandon de la moitié des trafics. 70 % des pertes du résultat net prévisionnel 2017 sont dues aux frais financiers (les intérêts) versés aux banques (soit l'équivalent de 30 000 euros par agent Fret). Les bons docteurs libéraux préconisent la privatisation comme solution ultime pour recapitaliser. L'exemple actuel de nos concurrents privés en difficulté prouve que ce n'est pas la bonne solution.

En 10 années, les principaux axes d'économies ont été la réduction de 50 % du parc wagons et locomotives, et surtout la suppression de 8 000 emplois de cheminots. L'outil de production a été amputé par la fermeture de 300 gares fret et de 7 grands triages. La polyvalence s'est installée pour faire face aux réductions massives d'emplois et aux pertes de compétences. Chaque cheminot du Fret, depuis 2011, a réalisé 40 % de productivité supplémentaire. Un énorme gâchis social...

La séparation des activités ferroviaires dès 2006, accentuée par la réforme ferroviaire de 2014, a enterré la mutualisation des moyens

permettant d'optimiser la production (traction, logistique). Aujourd'hui, Fret SNCF ne peut plus répondre aux besoins dans de nombreux points du territoire et fait appel à la sous-traitance, aux filiales (VFLI) ou encore aux travailleurs intérimaires.

Le verdict de la libéralisation du fret ferroviaire est donc sans appel. Tous les indicateurs sont au rouge (sociaux, financiers, trafics, développement). Fret SNCF applique obstinément, depuis 10 ans, le même schéma en essayant de construire « sa performance financière », sans y parvenir en contractant ses ressources. Cette politique met en danger sa capacité à maintenir son activité et hypothèque son développement.

À l'inverse, la CGT estime que la réduction des moyens empêche de se développer. Il faut revoir les stratégies en mutualisant les moyens et compétences. Il faut une autre réforme ferroviaire et une véritable stratégie nationale des transports, impulsée par un Etat stratège qui considère le fret ferroviaire comme étant d'intérêt général et par conséquent, relevant du service public.

Après 10 ans de libéralisation du fret ferroviaire, il est temps de changer de cap, de changer d'ère.

*Voir documentaire du CE FRET :
Transports de marchandises
changeons d'ère ! www.fret21.org*

4^e Paquet Ferroviaire

Ouverture à la concurrence : les jeux ne sont pas faits !

Le 14 décembre 2016, le Parlement Européen adoptait le 4^e paquet ferroviaire en 2^e lecture par 354 contre 337 voix, poussant davantage vers la libéralisation des chemins de fer en Europe. Le volet politique de ce paquet comporte une directive sur la gouvernance et un règlement d'obligations de service public qui conditionnent la mise en concurrence.

Après 10 ans de libéralisation du fret ferroviaire en Europe et sans qu'aucune évaluation ne soit envisagée, le processus de dérégulation (on change les règles), de libéralisation (on ouvre le marché à la concurrence) et de privatisation (les entreprises publiques deviennent privées), conduit à la catastrophe partout en Europe.

Le 4^e paquet ferroviaire a été séparé en un pilier technique et un pilier politique en juillet 2015. C'est ce second pilier qui vise à organiser la concurrence et le démantèlement des entreprises historiques. Il modifie le règlement OSP (Obligations de Service Public) et la directive européenne sur la gouvernance. Cependant, ces textes ont été modifiés au fil de la procédure législative. Le texte sur la gouvernance est meilleur que le projet initial de 2013, mais il comprend néanmoins des thèmes qui vont au-delà de la structure des compagnies, en recourant, par exemple, aux Partenariats Public-Privé (PPP).

Dans un texte globalement mauvais pour le service public, des points d'appui demeurent, fruits des mobilisations.

Tout d'abord, le texte de gouvernance peut permettre de revenir à un système ferroviaire réuni en un seul EPIC puisqu'il n'exige aucunement la séparation organique entre la gestion de l'infrastructure et les opérateurs ferroviaires. Le texte oblige uniquement la séparation comptable. Rappe-

lons que la CGT défend la péréquation entre les activités de fret et de voyageurs, par exemple.

Le texte qui modifie le règlement OSP a atténué le processus originel en exemptant les « petits » pays des appels d'offres obligatoires. Des procédures d'attribution directes, sous certaines conditions, peuvent concerner la SNCF si les AOT (Autorités organisatrices de transports ; les régions dans le cas du TER) démontrent que la SNCF améliore la régularité, la qualité et l'efficacité économique par rapport à un éventuel concurrent privé.

La procédure législative européenne étant votée, il reste à créer dans chaque Etat des dispositifs législatifs pour faire appliquer le règlement OSP et à adapter la directive gouvernance en fonction de la législation française. Les transpositions françaises ne sont pas encore à l'ordre du jour.

Par la mobilisation, nous pouvons donc encore peser pour gagner d'autres choix que la mise en concurrence. Il reste possible d'imposer des critères sociaux et environnementaux au niveau national. C'est une priorité de la CGT pour lutter contre le dumping social, fixer les conditions de travail au-dessus de la convention collective, éviter la sous-traitance, le recours aux intérimaires...

Au Royaume-Uni, pays précurseur de la libéralisation du ferroviaire dans les années 90, les syndicats, le Labour (Parti travailliste), les associations d'usagers, de retraités, de personnes handicapées, dénoncent l'imposture d'un chemin de fer privé qui coûte 2 fois plus que la nationalisation, a les tarifs les plus chers du monde et une qualité de service médiocre.

En 1993, le Royaume Uni privatisa la British Rail, scindée en 27 compagnies et un gestionnaire de réseau coté en bourse (Railtrack). Suite aux multiples accidents et à la gestion calamiteuse du gestionnaire de réseau, la gestion de l'infrastructure revindra sous tutelle de l'Etat en 2000 (Network-rail). L'Etat anglais donne cinq fois plus de subventions aux compagnies privées qu'il ne donnait à British Rail avant la privatisation.

À l'heure où l'écologie est un enjeu majeur à court terme, le ferroviaire est le seul mode qui répond efficacement aux enjeux environnementaux, compte tenu de l'emprise minimale de son infrastructure et de la dépense énergétique de ses véhicules rapportée par passager. Le ferroviaire doit être la colonne vertébrale tant fret que voyageurs d'une politique multimodale. Ainsi, l'offre de mobilité atteindra une efficacité optimum pour répondre aux besoins fondamentaux de déplacement des citoyens.

La concurrence, déjà expérimentée ailleurs en Europe et majoritairement rejetée !

Transkeo

une tentative d'expérimentation de la concurrence à la hussarde.

Le formatage managérial à l'idéologie libérale n'en finit plus d'éloigner l'entreprise de son rôle historique au service de la Nation et des citoyens pour la pousser toujours plus loin sur les voies périlleuses du business mercantile.

Les dispositions du 4e paquet ferroviaire européen prévoient l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en 2019 pour les services nationaux, et en 2023 pour les services régionaux. Concernant ces derniers, les mobilisations ont cependant permis le maintien de possibilités d'attribution directe sous certaines conditions.

Si certains parlementaires et présidents de régions piaffent d'impatience et réclament déjà un cadre législatif permettant de premières expérimentations, la direction de la SNCF pousse le bouchon plus loin en ouvrant elle-même l'accès au Réseau Ferré National (RFN) à une nouvelle entité : Transkeo.

Transkeo est une filiale à 51 % de KEOLIS (SNCF Participation détenant 49 %), créée fin 2015 dans le but d'exploiter la ligne de Tram-Train T11 Express entre Le Bourget et Épinay-sur-Seine au nord de Paris. Or, l'exploitation de cette ligne nouvellement créée, mais située sur le RFN est attribuée directement à SNCF Mobilités (Transilien) par l'autorité organisatrice des transports, le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France). Il n'y a eu ni « marché », ni appel d'offres ; la SNCF a décidé unilatéralement de sous-traiter l'exploitation du T11 Express à cette filiale de Keolis, sans que le STIF n'ait délibéré officiellement dans ce sens.

Pour ce faire, la SNCF utilise des dispositions légales découlant directement de la réforme du système ferroviaire de 2014 (« qui ne devait rien changer ») et qui autorisent, selon la direction, un tel recours à la sous-traitance, bien que cela soit contestable. Avec des salariés relevant de la Convention collective et non de la réglementation du travail et de la définition des métiers en vigueur au sein de l'EPIC, c'est bien une tentative de dumping social qui est en cours, mais aussi et surtout, un acte politique lourd de conséquences.

On ne crée évidemment pas une telle filiale pour n'exploiter que 10 kilomètres de lignes. Ce qui est avancé par la direction de la SNCF est un nouveau modèle d'exploitation permettant de concurrencer l'EPIC et ses cheminots sous statut par l'utilisation des filiales. Des annonces ont déjà été faites visant à implanter Transkeo sur de futures lignes de Tram-Train en région parisienne (T12 et T13 express). Au-delà, Guillaume Pépy s'est exprimé très clairement en faveur d'un « rapprochement » de l'EPIC SNCF Mobilités et de Keolis pour répondre aux éventuels futurs appels d'offres concernant les trains régionaux.

C'est dire si cette affaire n'est pas une tentative isolée et circonscrite à l'Ile-de-France. Elle est un ballon d'essai pour un déploiement de ce type de montage à l'échelle du territoire national. Chacun est à même de constater que c'est l'ensemble des cheminots qui sont concernés par cette question. C'est pourquoi la Fédération CGT des cheminots a, dès le début, souligné le caractère national de ce dossier, qu'il est primordial de mettre en échec.

C'est encore une fois sous l'angle du service public, et de la conception que la CGT porte en la matière, qu'il convient d'alimenter le débat avec les cheminots et les usagers. Les réponses du type « low cost » ne doivent pas se multiplier au nom d'une « productivité prix » par la baisse des coûts. C'est, au contraire, en garantissant un haut niveau de professionnalisme dans le respect des métiers, tout en les adaptant aux évolutions techniques, que nous assurerons la meilleure réponse de service public aux attentes des usagers et des citoyens.

Il faut croiser le fer sur les questions de sécurité que l'instauration de la polyvalence fragilise ou encore de l'atout que constitue une entreprise publique unifiée capable d'élaborer des réponses efficaces à la diversité des besoins, tout en mutualisant ses ressources et ses savoir-faire.

La CGT ne néglige aucune piste pour mettre ce projet en échec. La meilleure reste celle de la mobilisation et des luttes pour un service public de haut niveau mis en œuvre par l'entreprise publique SNCF.

OUVERTURE À LA CONCURRENCE, quand les régions devancent la loi!

Le 14 décembre 2016 a été adopté le 4^e paquet ferroviaire qui donne la possibilité aux AOT de recourir à partir de fin 2019 à des appels d'offres pour les contrats de service public. Cette possibilité devenant la norme en 2023. Néanmoins, les Autorités nationales conservent le droit d'octroyer certains contrats directement, à condition que ce soit « synonyme d'amélioration pour les passagers ou d'avantages en matière de coût/efficacité ». Pour être applicables, ces dispositions doivent être transposées dans la législation française, ce qui n'est pas encore fait.

Le 7 mars 2017, ont été conclus les Etats Généraux de la mobilité lancés par la FNAUT*, la FNTV*, le GART*, l'ARF*, TDIE* et l'UTP*. 70 propositions ont émergé des débats, dont nombre sont dangereuses pour l'avenir du service public et les droits des salariés, telles que :

- Travailler sur l'exercice du droit de grève et du droit de retrait ;
- Privilégier les postes de commandement unique pour les transports publics ;
- Donner aux régions la possibilité d'expérimenter l'ouverture à la concurrence pour les TER ;
- Améliorer la productivité interne.

Un contexte et une aubaine pour certaines régions à l'aube du renouvellement des conventions d'exploitation TER.

Ainsi, la nouvelle convention TER Grand Est prévoit la possibilité d'expérimenter l'ouverture à la concurrence dès que la législation le permettra.

Les régions PACA, Auvergne-Rhône Alpes (AURA), Bourgogne-Franche

Comté et maintenant Pays de la Loire, affichent clairement leur volonté de faire appel à d'autres opérateurs ferroviaires pour l'exploitation ou la maintenance du matériel ferroviaire, prétextant des coûts « exorbitants » facturés par la SNCF, la mauvaise qualité de service et le nombre de conflits sociaux.

Dans ces régions, les négociations sont aujourd'hui compliquées, au point mort et pour certaines, les conventions sont arrivées à terme ou sur le point de l'être! PACA et AURA ont ainsi activé une disposition réglementaire qui leur permet de déterminer unilatéralement le niveau de service et la rémunération de l'exploitant.

Un bras de fer est engagé entre les régions et la SNCF dont les cheminots et les usagers sont les victimes.

Pour répondre à l'offensive de certains présidents de Régions, la direction de l'entreprise a adopté un nouveau plan stratégique « CAP TER 2020 » dont l'objectif principal est de réduire la facture pour les régions tout en affichant une volonté de faire progresser le nombre de voyageurs de 5 à 10 % d'ici 2020.

Pour l'entreprise, augmentation du nombre de voyageurs ne signifie pas automatiquement augmentation du nombre de trains! Ainsi, la direction propose aux régions de maintenir les circulations ferroviaires en fonction de leur rentabilité économique, d'activer le levier de la productivité des personnels et du matériel, de réduire ou supprimer la présence humaine dans les gares et dans les trains.

Des orientations qui ressemblent étrangement à celles mises en œuvre pour le fret où la direction mise avant tout sur la rentabilité économique au

détriment du service public et de la réponse aux besoins.

RIEN N'EST INÉLUCTABLE!

Organisons la riposte de façon convergente dans les entreprises et les territoires.

Face aux velléités du patronat des transports, de la SNCF et des exécutifs, tant au niveau des régions que des métropoles, il nous faut trouver les voies syndicales pour s'y opposer, en travaillant des propositions alternatives répondant à l'intérêt général, aux attentes sociales et environnementales, aux besoins des usagers et des populations.

La CGT, opposée à ces réformes menées à marche forcée, ne peut toutefois rester en dehors de leurs enjeux pour définir ses propositions sur le développement de l'offre de transport. Les réseaux de transport et infrastructures sont mis à mal et pourtant, ils ont un impact central dans l'évolution des territoires. Ils doivent faire l'objet d'une démarche revendicative transverse.

Il nous faut construire les solidarités nécessaires entre l'ensemble des salariés des entreprises de transport et des infrastructures et chercher collectivement les chemins d'un haut niveau social, quels que soient l'employeur et le statut des salariés.

La CGT exige une politique de transport sous maîtrise publique forte, favorisant un système multimodal sur tout le territoire basé sur la complémentarité des modes et garantissant les transitions énergétique et écologique. Les initiatives en territoire se multiplient de façon convergente entre sec-

teurs cheminots et autres structures et syndicats CGT, avec les usagers et leurs associations, les populations. Le combat autour des trains de nuit, le travail engagé autour des nouvelles conventions TER (AURA, Pays de la Loire, Occitanie...) sont significatifs, avec de multiples actions réussies, travaillées de façon simultanée et convergente entre secteurs de différentes régions. Des actions qui portent leurs fruits, comme la remise en service du train de nuit Paris/Port-Bou. Des initiatives qui permettent aussi de travailler en lien étroit avec les comités régionaux et de réactiver une démarche UIT, suivie de déploiements, réunions et initiatives, avec l'ensemble des acteurs du Transport (FD cheminots, TRV*, Équipement...) afin de travailler des complémentarités et combattre la mise en concurrence des salariés au détriment du service public et de l'intérêt général.

C'est le cas sur la région Occitanie avec un travail de mobilisation pour le maintien et le développement du « train primeur » Perpignan-Rungis en lien avec les camarades de Rungis et du Val-de-Marne.

Des démarches similaires sont engagées dans différents secteurs géographiques autour des sujets tels que le développement des ports maritimes en lien avec le fret ferroviaire, autour de l'ouverture de lignes nouvelles (SEA* et BPL*), contre la fermeture de guichets, de gares, la mise en place de l'EAS, contre le dumping social (Transkeo), contre des projets tels CDG Express.

Ces quelques exemples, car la liste est bien incomplète, démontrent que nombre d'actions sont engagées et que leur réussite est basée sur une construction revendicative élargie, convergente, partagée et portée par toutes et tous.

À partir de nos syndicats, avec nos syndiqués et les cheminots, il nous faut démultiplier cette démarche, pour l'ancrer de façon durable, gage de mobilisations de plus grande ampleur de dimension nationale.

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
FNTV : Fédération Nationale des Transports de Voyageurs
GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports
ARF : Association des Régions de France
TDIE : Transports Développement Intermodalité Environnement (think tank)
UTP : Union des Transports Publics et ferroviaire
SEA : Sud Europe Atlantique
BPL : Bretagne Pays de la Loire
TRV : Transports Régionaux de Voyageurs

L'investissement

Par Nasser Mansouri Guilani - Pôle économique confédéral

L'investissement public, les services publics et la réponse aux besoins

« Vous investissez pour l'avenir, il vous faut donc avoir une vision à long terme et de vos propres besoins et des perspectives à long terme des actifs dans lesquels vous investissez. Mais vous devrez également tenir compte de vos besoins de liquidités à court terme. Le point de départ est l'allocation des actifs : trouver le bon dosage d'actif pour répondre aux besoins de vos placements. L'étape suivante est le processus de constitution du portefeuille lui-même. »

C'est ainsi qu'un « guide » édité par un fonds d'investissement définit le concept d'investissement. Le guide est helvétique, mais le langage est devenu universel.

En effet, l'un des traits marquants des évolutions récentes de notre économie est une dérive dans la financiarisation. Dérive qui conduit à faire l'amalgame entre « placement » et « investissement ». Et cette vision domine les directions des entreprises et des établissements, tant dans le secteur privé que dans le secteur public.

Une telle vision s'oppose effectivement à la conception noble de l'investissement comme un moyen pour répondre aux besoins et attentes de la population. Et le progrès social implique que ces besoins soient de plus en plus pris en charge par la collectivité, dans une logique non marchande, rompant avec la logique de rentabilité dominante. Or, l'idéologie ultralibérale promeut l'individualisme et le chacun pour soi, présentant, entre autres, les services publics et les investissements qu'ils requièrent comme un fardeau.

Traditionnellement, la notion d'« investissement » renvoie aux dépenses réalisées pour renouveler, améliorer et développer les capacités physiques de production. Certes, le développement des capacités physiques demeure un élément essentiel; mais les capacités productives d'un pays sont désormais indissociables d'un ensemble de facteurs dits « immatériels » : les informations et les connaissances développées par les êtres humains et accumulées aussi bien dans les capacités humaines que dans les machines sophistiquées, la recherche, l'innovation... et le développement des capacités qui est au cœur de ces processus nécessitent formation, amélioration d'état de santé et de cadre de vie...

L'une des caractéristiques de la société moderne est la structuration des entreprises en réseaux. Et l'efficacité du système productif dépend plus que jamais de la disponibilité et de la qualité des infrastructures qui matérialisent ces réseaux.

Enfin, certaines dépenses, par exemple celles pour l'éducation et la santé, qui ne sont pas considérées généralement comme de l'investissement, sont indispensables pour accroître les capacités de production. Elles se rapprochent donc de l'investissement, surtout de l'investissement public lorsque de tels services sont dispensés par les entreprises et établissements publics.

Point fondamental : la révolution technologique en cours est fondée sur le développement de l'information au sens large. Et l'information a une particularité que n'a aucun autre produit : le partage de l'information ne prive pas

son détenteur de sa propriété. Il est même possible que l'information partagée entraîne un enrichissement du détenteur initial du fait de l'acquisition de nouveaux savoirs grâce au partage de l'information et du savoir : si vous m'apprenez quelque chose, il est possible que je réagisse sur ce que vous m'avez appris et cette réaction vous permettra aussi d'apprendre quelque chose en retour.

Cette logique de partage et d'enrichissement réciproque grâce au partage se trouve au cœur de la conception de services publics. Par conséquent, la bataille pour le développement des services publics de qualité est une bataille d'avant-garde, car les services publics de qualité sont plus que jamais les facteurs décisifs du développement économique.

Considéré à cette aune, l'investissement public comporte des enjeux à la fois quantitatifs et qualitatifs, car il s'agit de mieux répondre aux besoins sociaux et économiques, ceux du présent et ceux du futur. Il s'agit donc de lui confier, au-delà de purs aspects économiques, une responsabilité sociale et environnementale. Par exemple, comment l'investissement peut-il contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales et assurer un développement durable ?

Mais qui dit investissement, dit financement. Comment financer l'investissement public alors que l'État est déjà endetté et son budget déficitaire ?

Cette interrogation pertinente nécessite de clarifier d'emblée ce qu'on entend par « dette ». Si les dépenses engagées pour l'éducation, la santé, la recherche, la culture, les infrastructures, etc. sont nécessaires pour renforcer le potentiel productif sur le long terme, est-il raisonnable de les aborder uniquement sous un angle comptable, comme de la dette ? D'un point de vue comptable, il s'agit évidemment d'une dette. Mais si on se place dans une visée de long terme, il s'agit bien d'in-

vestissements nécessaires pour répondre aux besoins et renforcer et développer les capacités productives. Sachant que le renforcement de ces capacités permet en retour de dégager des moyens pour « rembourser » la dette contractée.

Le sujet du déficit budgétaire et de la dette publique au sens large (dette de l'État, des collectivités et des établissements publics) soulève d'autres questions aussi. D'un point de vue comptable, le déficit et la dette s'expliquent par l'écart entre les recettes (insuffisantes) et les dépenses (plus importantes par rapport aux recettes). Les deux membres de l'équation peuvent être interrogés. Les recettes de l'État sont peut-être faibles parce que l'État a décidé de réduire l'impôt sur les riches et les plus hauts revenus. Elles sont peut-être aussi faibles, car du fait de l'insuffisance des investissements publics, l'appareil productif s'est affaibli, ce qui empêche d'avoir suffisamment d'activité économique et de revenus. Inversement, le budget de l'État est déficitaire peut-être à cause des dépenses inutiles, à l'instar des aides accordées aux entreprises sans résultats probants. Ces constats sont à l'origine des revendications CGT d'une refonte de la fiscalité pour la rendre plus juste socialement et plus efficace économiquement et écologiquement et d'une mise à plat et une véritable évaluation des aides publiques.

Enfin, on peut financer les investissements publics par les circuits bancaires, car la mission principale des banques est de créer de la monnaie au service de l'intérêt général. On retrouve ici la revendication CGT d'un pôle financier public dont l'un des objectifs fondamentaux est le financement des investissements publics pour renforcer le potentiel productif, développer les activités productrices de la valeur ajoutée, réduire les inégalités sociales et assurer un développement solidaire et équilibré des territoires.

La VOIE du service public SNCF!

1

Le premier est la réunification du système ferroviaire dans une entreprise publique unique et intégrée, la SNCF, avec les objectifs de conforter le service public ferroviaire et de conserver son statut d'ÉPIC. Cela est compatible avec les règles et directives européennes actuelles et donnerait à un service de l'État les fonctions essentielles (répartition des capacités). Il faut également garantir le statut et les conditions sociales de la SNCF aux cheminots.

2

Le deuxième axe est de redonner sa place à un État « stratège et financeur » afin qu'il décide des orientations politiques, qu'il requalifie la dette liée aux infrastructures en dette publique et qu'il arrête un plan pluriannuel de financement.

3

Le troisième axe est l'intégration des régions dans le CA de la SNCF, en leur redonnant des ressources pour financer le développement des TER en lien avec la demande croissante de transport.

4

Le quatrième axe est d'organiser la production en établissements multi-activités pour plus d'efficacité, de réactivité et pour redonner du sens aux métiers. C'est donc bien à partir de notre projet « La voie du service public SNCF » qu'il nous faut gagner une autre réforme du système ferroviaire pour une meilleure réponse aux besoins des usagers et aux grands enjeux du XXI^e siècle, tant économiques, sociaux qu'environnementaux.

La CGT revendique : une entreprise publique unique et intégrée : « La SNCF »; la requalification de la dette du système en dette de l'État afin de permettre d'utiliser le montant des frais financiers actuels (+ de 1,5 milliard d'euros/an) pour le développement du système ferroviaire; l'établissement d'un plan pluriannuel de financement; le maintien de manière pérenne des ressources budgétaires et impôts dans le système ferroviaire public pour que les fruits du travail des cheminots restent dans le ferroviaire; l'attribution aux régions d'une nouvelle ressource fiscale avec un versement transport; la renationalisation des autoroutes; la création d'une épargne populaire affectée aux infrastructures; et la création d'un pôle public financier.

La Fédération CGT des Cheminots propose une autre voie pour le système ferroviaire. Le projet qu'elle présente est construit sur quatre axes.

La CGT est opposée à toute forme d'ouverture à la concurrence qui dépend d'un choix politique national. Elle propose de s'appuyer sur le bilan de la régionalisation et d'en construire une nouvelle étape afin de lui donner un nouveau souffle permettant de répondre aux besoins de transports de qualité exigés par la population.

La CGT revendique : l'application du statut SNCF aux personnels de la SNCF; un cadre social pour la branche ferroviaire avec comme enjeu la construction d'un « fonds » de normes communes liées aux spécificités du transport ferroviaire (sécurité ferroviaire, continuité de services et en préservant la santé des salariés); de combattre le dumping social par l'application, au minimum, du RH0077 à tous les salariés du rail; le maintien des références métiers (roulants, sédentaires horaires décalés, sédentaires à la journée, astreinte) concernant l'ensemble des cheminots; le rôle nécessaire de la qualification et de la formation dans la qualité de service.

L'organisation de la production est à l'origine de nombreux dysfonctionnements. Sur ce point, la CGT exige de renforcer la transversalité de la production en créant des établissements multi-activités articulés autour des métiers.

Pour gagner sur ces revendications, nous devons être conscients que ce sont nos actions et nos mobilisations en interne et en externe qui seront les leviers pour la prise en compte de nos exigences.

Seul le rapport de forces que nous pourrions développer avec les cheminots, mais aussi avec les usagers et certains élus politiques sera déterminant pour contrer les velléités libérales du gouvernement et de nos dirigeants.