

La lettre économique



- Conseils d'Administration SNCF, SNCF-Voyageurs, SNCF-Réseau
- Comités Sociaux & Economiques Centraux Voyageurs, Réseau, Instance Commune
- Comité de Groupe SNCF-Voyageurs ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF-Voyageurs
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°62 – 30 avril 2020

La Lettre Economique de la fédération des syndicats SUD-Rail est articulée autour des informations recueillies et des positions défendues par les représentant-e-s SUD-Rail dans les différentes instances où nous siégeons, où nous défendons les revendications des cheminotes et cheminots, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

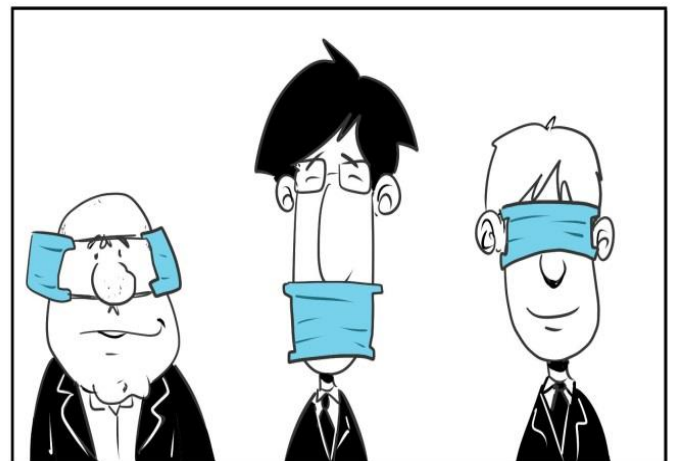
*On ne se débarrasse pas d'une habitude en la flanquant par la fenêtre.
Il faut lui faire descendre l'escalier marche par marche. - (Mark Twain)*

Demain à nos portes

Au Conseil d'Administration de RESEAU du 31 mars 2020, fut présenté la cartographie des risques majeurs (pour l'activité, la capacité d'action, les objectifs de trajectoire financière, ...). On y évalue leur probabilité de survenance, et l'importance des impacts (financiers, stratégiques, image). Ce double indice occurrence/gravité détermine un niveau de criticité de chaque risque, et on évalue la marge de progrès pour déterminer le plan d'action qui réduira cette criticité. L'année suivante, on vérifie l'effet des actions en réévaluant les risques précédemment identifiés et en évaluant ceux qui sont apparus. Et ainsi de suite.

Nous reviendrons dans une autre *Lettre Economique* sur le détail de ces cartographies de risques (faites depuis 2015). Pour ce qui est ici de la crise sanitaire, on pointera qu'aucun risque majeur identifié, ne permettait d'intégrer des cas d'épidémie. Or des épisodes récents (SARS-cov en 2002-2004, H5N1 en 2006, MERS-cov en 2012-2014), avaient montré la vitesse de propagation à la mesure du commerce mondial moderne, et les potentiels impacts sur les fonctionnements sociaux et économiques. Des cadres d'action avaient même été posés, au niveau SNCF (règlements RA-280 & RA-355 depuis 2009, formant « *Référentiel national pandémies – Plan de continuation d'activité* »), comme gouvernemental (« *Doctrine de protection des travailleurs face aux maladies hautement pathogènes à transmission respiratoire* » - 2013). Ils ont été manifestement oubliés...

Ce déni des pandémies dans la cartographie des risques majeurs, tant en probabilité qu'en impacts, montre à quel point l'horizon des décideurs est court, rabattu sur le seul *cash flow* libre à 5 ans, alors que les bouleversements socio-naturels ou socio-économiques résultent de mécanismes à l'inertie très longue.



PLUISQUE L'ON VOUS DIT QUE LE MASQUE NE SERT À RIEN

Virus général !

La conséquence de ce déni du réel et du temps long par nos dirigeants, est que leur gestion de la pandémie n'a rien de réfléchi. Elle s'est imposée par les impasses et les contradictions qu'ils ont créées dans les structures socio-naturelles et socio-économiques depuis 50 ans (nature et organisation de la production, système de santé publique et globalement des solidarités publiques, ...), chaque pays les combinant de manière différente.

En France, entre l'exigence de protection des populations (élément de légitimité démocratique des gouvernants), l'exigence d'entretenir la création de valeur pour le capi-

tal (leur rôle historique réel), et l'incapacité matérielle d'une gestion rationnelle de l'épidémie (qui aurait impliqué : protections adéquates > dépistage > isolement > traitements médicamenteux), nos gouvernants ont été acculés à ce confinement généralisé, tout en essayant de maintenir le maximum de personnes au travail.

Mais au final c'est l'arrêt généralisé de l'activité, au niveau international ! Une super grève générale... mais sans les forces de subversion actives, car nous sommes nous aussi pris dans ce confinement, que nous revendiquons parfois, au nom de la santé au travail, pour les salariés

dont nous constatons les protections insuffisantes et les tâches non « essentielles ». La situation de pandémie est devenue, pour tous, à la fois un miroir des tensions existantes dans lesquelles nous sommes pris mais sans avoir prise sur elles, et un étouffoir.

Les inégalités sociales sont exacerbées (femmes/hommes, sans-abris, réfugiés dans la rue ou en Centre de Retention Administrative, quartiers populaires encore plus ghettoïsés, ...). La seule réponse de l'Etat est d'accroître sa logique policière propre : déconnexion de l'état de droit pour un exercice du pouvoir discrétionnaire, ou surveillance totalitaire avec le traçage informatique qui ne permettra rien sur le plan de la pandémie mais habituera et légitimera un niveau de gestion policière inédit (lire

l'article de Jet Lambda pour Reflets Info, du 14/04/20). Exacerbation aussi - *via* le MEDEF désormais au cœur du Gouvernement - des conditions d'exploitation du travail (neutralisation de 150 ans de luttes sociales pour le temps de travail, les congés, la santé au travail, etc.), et de la socialisation des coûts (l'extension des cadres de l'activité partielle, des arrêts de travail, accidents de travail ou maladie professionnelle, sont financées d'abord par les cotisations sociales, donc les salaires, et en complément par le budget de l'Etat).

Or toutes ces exacerbations aboutissent en une, déterminante de la gestion néolibérale depuis l'éclatement du système monétaire international : la dette !

Le déterminant de la dette

Le problème de la dette a été créé, par marches successives, à partir de la fin du « compromis fordiste » (croissance par accumulation matérielle de biens d'équipement et de consommation à l'échelle internationale), dans les années '70.



bancaire qui contrôle désormais seul la création de monnaie, et qui le fait selon le seul critère de la création de valeur pour le capital. Or l'extension du champ de la marchandisation nécessite des coûts d'accès aux ressources (humaines ou naturelles) de plus en plus importants. Et la phase suivante fut la spéculation sur la capacité d'une structure (particuliers, entreprises ou Etat) de s'acquitter des remboursements des dettes. Ce qu'on a appelé la « titrisation » (transformer des engagements en titres négociables sur un marché spéculatif), avec en outre une inventivité conduisant à ce que pour un engagement initial, ce sont plusieurs niveaux de titrisation qui se superposent. Les agences de notation (liées aux banques) et les normes comptables IFRS ont industrialisé ce mode de valorisation du capital.

Tout ceci a produit la crise financière de 2008, qui fut traitée par les mêmes poisons (endettement supplémentaire des Etats envers le système bancaire... pour prêter au système bancaire de quoi ne pas s'écrouler sous la masse de ce capital fictif), de telle sorte que l'on en est ressorti avec une dette encore plus gigantesque, et une pression sur l'économie réelle insupportable. Ce sont les « réformes » s'accroissant, à la fois du travail pour extorquer plus de plus-value, et des structures de mutualisation sociale (liées à la Sécurité Sociale, l'éducation, ...) pour les marchander. Mais cette fuite est illusoire car l'écart entre la dimension réelle et sa valorisation en dettes, est tel, qu'il ne pourra jamais être comblé.

La marche nouvelle de la crise sanitaire, est l'arrêt brutal de l'économie réelle. Le lièvre était déjà inatteignable, mais en plus le lévrier malade ne peut plus courir ! En

Dans la mécanique capitaliste, le travail vivant assure la création de valeur pour le capital (la plus-value extorquée *via* le salariat). Or l'évolution des organisations de production n'a cessé de réduire le travail vivant, et le champ des nouvelles activités à attirer dans la marchandisation s'amenuise au fur et à mesure. Parallèlement, l'éclatement du système monétaire international en 1973, a mis fin à la mesure de la quantité de monnaie par rapport à une grandeur physique (l'or dans le système précédent). Ces deux évolutions ont conduit à ce que les crédits massifs accordés aux entreprises et agences des pays appelés le Tiers-monde, puis de ceux de l'Europe du Sud et de l'Est avec les vagues d'extension de la CEE et de l'UE, ont créé une dette explosant les ordres de grandeur de la création de valeur de l'économie réelle (sans compter la corruption des dirigeants qui vivent de la prédation d'une part de ces crédits).

Mais l'évolution a continué en déposant les Etats de la maîtrise de la politique monétaire au profit du système

quelques semaines, 25 ans de « rigueur » aux coûts sociaux énormes (humain, environnement, imaginaire social), ont été balayés : prévisions pour 2020 d'une baisse du PIB de -8%, d'un déficit public de l'Etat passant de ~3% à ~9%, d'un déficit de la Sécurité Sociale passant de 1,2% (5,4 milliards pour 440 de budget) à presque 10% (41 milliards annoncés à date). Et pourtant, les gouvernants reprennent leur recette empoisonnée : créer de la monnaie *via* le système bancaire qui alimente toujours plus la mécanique de la dette.

Avec la pression des bouleversements environnementaux qui iront croissant (car leur inertie est de 50 ans minimum ; nous ne sommes en train de vivre que la conséquence des actions des années '70 et '80), cette fuite en avant de la dette nous projette dans un monde à proprement parler invivable.

La SNCF dans l'impasse

Si l'on parle d'un « sauvetage » d'Air France, le Secrétaire d'Etat aux Transports Jean-Baptiste Djebbari a dit que la SNCF, elle, devrait se débrouiller toute seule, ce qui signifie quelques milliards de productivité nouvelle à trouver, après celle pour payer la réforme ferroviaire de 2014 (traduite dans les « contrats de performance » fin 2016), et celle supplémentaire exigée dès 2019 suite au Pacte ferroviaire. On nous explique qu'on va les trouver dans les frais de fonctionnement, la réduction des investissements, les charges de personnel et l'optimisation de la trésorerie. Mais d'une part, depuis le temps que l'on fait des gains de productivité sur les fonctions transverses et les charges de personnels, on commence à être « à l'os ». Sans compter que la gestion même de ces plans de productivité occupe une armée de contrôleurs de gestion et consultants, au détriment des agents de la production dont on supprime les emplois. D'autre part, pour RESEAU, les investissements sont aussi ce qui doit améliorer la performance et baisser les charges de maintenance. Réduire ou reporter les investissements, induit donc une moindre baisse de ces charges et une modification potentielle sensible du test de valeur sur les actifs selon les normes IFRS.



Parallèlement, même réduite par le transfert d'une partie de sa charge sur la Caisse des Dépôts & Consignations, la dette de la SNCF doit toujours être gérée, avec des intérêts à servir et des capitaux à rembourser à échéance, ce qui nécessite de nouveaux emprunts. Or les besoins de financement de tous les acteurs, suite à la crise sanitaire, vont être énormes, et la capacité de lever des fonds comme les conditions de taux et de durée, devraient s'aggraver. Si en outre les agences de notation dégradent les notes des Etats (très probable pour la France), celles des entreprises publiques suivront. La dette de la SNCF (pour l'essentiel RESEAU) ne va donc pas se réduire mais se reconstituer, et la trajectoire financière de RESEAU, qui est un jeu d'équilibriste avec toutes ces variables, va dériver.

Enfin, la transformation des EPIC en S.A. implique que les capitaux propres ne peuvent être négatifs sous peine de faillite (d'ailleurs, ce qui fut présenté comme une « reprise de 35 milliards de dette » était en fait uniquement le prix à payer pour pouvoir transformer les SNCF en S.A., qui sinon, avec 12 milliards de capitaux propres négatifs, était en faillite le jour de sa création). La pression pour abandonner tout ce qui menace le *cash flow*, et/ou pour faire entrer d'autres acteurs au capital (l'Etat n'ayant plus de marge pour une recapitalisation), sera énorme.

La privatisation du Fret risque de s'accélérer et se faire par bradage des actifs et plan « social » brutal. Probablement que seule la DB et ses filiales auront les reins suffisamment solides pour absorber Fret à l'échelle de sa position dominante en Europe (vive la concurrence !).

Côté RESEAU, la capacité des Régions à prendre la gestion des « petites lignes » (seule alternative autorisée face à l'acharnement de la Cour des Comptes à les voir fermer), même selon un mode d'exploitation à l'économie, est peu envisageable compte tenu de leur endettement à elles aussi. Ceci affectant en retour l'activité TER et Fret.

Le modèle TGV qui a montré sa limite financière compte tenu du coût des investissements (LGV, coût de maintenance, logique d'un réseau autonome avec des gares sé-

parées,...) va devoir affronter de plein fouet la concurrence et donc l'écrémage des trafics pour ne garder que les plus rentables.

Seul le *mass transit* urbain et péri-urbain restera soutenu, mais dans un climat anxigène (périodes de port du masque obligatoire qui se multiplieront), et selon le modèle de mise en concurrence par appels d'offres qui isolera chaque bout de service, avec à l'échelle des territoires concernés, des coûts de transaction et de coordination supérieurs.

Bref, si le « retour à la normale » se fait selon la logique actuelle, c'est un fiasco général, et d'une ampleur difficilement imaginable aujourd'hui.

La nécessité absolue de changer l'ordre du monde

On le voit, une action sur la dette, dont il faudra bien acter à un moment donnée qu'elle ne sera jamais remboursée, est nécessaire. Cette « annulation » partielle ou totale n'est d'ailleurs pas utopique. Dans ses luttes internes, le système capitaliste néolibéral sait l'envisager. Si Emmanuel Macron plaide aujourd'hui pour l'annulation de la dette des pays africains, ce n'est pas par philanthropie soudaine. C'est pour contrer les Chinois qui sont en train de faire main basse sur tous les moyens de production de ces pays anéantis par les politiques imposées par les FMI, Banque Mondiale, BEI, etc. Mais cela prouve que la dimension économique de cette dette (remboursement d'un emprunt) est largement secondaire par rapport à la dimension d'asservissement, et que l'on sait annuler une dette.

Pour ce qui est de l'Europe, une manière d'annuler la dette sur le long terme serait de la monétiser en faisant que la Banque Centrale Européenne prête directement aux Etats (et non aux banques), à taux nul et pour une durée perpétuelle (ce qui revient à ne pas avoir à la rembourser, mais permet ainsi de « l'amortir » dans les comptes sur la durée). Un nouveau système monétaire, après des dévaluations, seraient alors plus que probables.

Mais ceci ne fait encore que gérer la « désenprise » du système bancaire. Pour sortir de la logique même de création de valeur pour le capital, une voie facilement compréhensible, est celle proposée par Bernard Friot notamment, de s'appuyer sur le système de la cotisation sociale sur lequel, en partant d'un pays ruiné par la guerre, on a construit de 1945 à *grosso-modo* 1990, un système de santé, de prévoyance, de retraite et d'aides familiales qui tiendrait encore la route si on ne l'asséchait pas délibérément de toute part. Plutôt que de chercher à dégager du travail une plus-value pour rémunérer les détenteurs du capital mort (les dividendes), on pourrait verser cette part de la valeur créée par le travail en cotisations sociales dont le flux annuel permettrait de financer, sans endettement, les biens et services socialement utiles (nourriture, logement, santé, justice, éducation, transports, etc.) ouvrant des droits d'usage sociaux à chaque membre de la collectivité.

Cette hypothèse est présentée ici comme exemple, parce que s'appuyant sur un « déjà là » qui a fait ses preuves, mais l'on pourrait - et sans doute on devra - en imaginer d'autres, plus radicales.

Une certitude : on ne cherchera pas à retrouver un âge d'or fantasmé du « progrès » par la marchandise et l'argent simplement redistribué de manière moins inégale. L'enjeu est bien la nécessité de basculer vers une autre manière de faire société.

Quelques nécessités en matière de transport

On voit qu'il ne suffira pas de répéter comme depuis des années qu'il faut "rééquilibrer" le fer et la voie d'eau par rapport à la route, en "faisant payer à la route ses vrais coûts", car cette position du problème nous maintient dans la logique de la concurrence comme garant de la meilleure allocation des ressources, et qu'il suffirait juste de pouvoir monétiser les externalités de chaque mode (comme le système de « l'empreinte carbone » qui devient un droit à polluer négociable sur un marché). Il faut au contraire ordonner selon des choix sociaux préalables, à savoir :

- Une politique coordonnée des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire (qui sont trop interdépendantes pour être pensées isolément) dans une perspective globale de réduire drastiquement le besoin de transports et d'énergie (dont les 2/3 ne servent aujourd'hui qu'au fonctionnement de l'organisation spatiale du capitalisme qui nous a jetés dans l'impasse suicidaire).
- En conséquence relocaliser les activités de production et encourager les cycles de vie des produits intégrant des emplois successifs à chaque étape. Mais aussi inverser la logique concentrationnaire de la métropolisation autour des capitales régionales, qui induit l'artificialisation des sols, la nécessité d'infrastructures de transport lourdes et coûteuses dimensionnées sur les pointes de début et fin de journée – le *mass transit* – et sert l'*apartheid* social (centres « disneylandisés » sous vidéosurveillance, opposés aux quartiers périphériques, au mieux dortoirs, au pire abandonnés par l'action publique et sous pression policière). Privilégier à l'inverse une relocalisation plus diffuse permettant une organisation de l'espace et du temps plus immédiatement à l'échelle humaine.
- Être enfin cohérent dans l'investissement public, en partant des infrastructures lourdes à coûts principalement fixes (faire circuler 1 train ou 5 trains sur une voie donnée coûte à peu près la même chose), et dont l'impact sur l'environnement est moindre (impermeabilisation des sols, efficacité énergétique, accidentologie,...). A l'image de la Suisse, il faut alors interdire de fait ou de droit les autres modes de transport dès qu'une solution ferroviaire - ou de voie d'eau - pas trop dégradée, existe (y compris en revenant au wagon isolé). Et ne conserver le routier (tout en limitant ces impacts, notamment en ré-interdisant les 44 tonnes) que pour les situations où la solution ferroviaire ou de voie d'eau correcte n'existe pas encore.



Il serait aujourd'hui criminel de vouloir reprendre l'escalier de la « croissance » à la mode capitaliste qui nous a mené à un tel fiasco. Il nous faut au contraire le redescendre, et même en dévaler les marches 4 à 4 compte tenu de la gravité des urgences sociales, environnementales, économiques et financières du point où nous sommes rendus.