

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°63 – 08 OCTOBRE 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.

Quand le moment est venu, l'heure est arrivée !
(Raymond Barre)

Le dire c'est bien, le fer c'est mieux

[1^{ère} partie]

On ne sait trop quel virus les a atteints, mais les voilà tous qui nous reparlent de ferroviaire ! Tous ceux qui font profession de décider pour nous, en nous disant qu'il faut s'adapter pour vivre avec **leur** temps, redécouvrent les vertus de ce mode de transport et annoncent aides et investissements pour le relancer. Ceci après 30 ans de détermination à démanteler, « dégraisser » (sauf qu'enlever l'huile des rouages, b'en ça chauffe, ça grippe et ça pète), fermer, ou provoquer (l'huile enlevée des rouages est jetée sur le feu à chaque « réforme »).

Doit-on s'en réjouir ou y voir une perfidie de plus ? Car maintenant que les grands groupes du capitalisme européen ont été réinstallés dans l' « écosystème » ferroviaire (comme ils disent), on peut bien rouvrir le robinet à biffetons. Toujours la bonne vieille recette néolibérale : socialiser les pertes et privatiser les bénéfices.

Au-delà des effets d'annonce, dont SUD-Rail a critiqué que les milliards sont pour l'essentiel des engagements déjà pris mais qui n'étaient toujours pas financés, nous allons ici, dans une série de plusieurs *LETTRES ECONOMIQUES*, reprendre et ordonner les éléments de l'état des lieux du ferroviaire aujourd'hui, pour envisager les bases d'une relance du ferroviaire qui serait pertinente et raisonnée.

Les transports indissociables de l'énergie et de l'aménagement du territoire

Il faut tout d'abord ne pas penser « SNCF », ni ferroviaire, ni même transports, mais l'articulation nécessaire entre les politiques des transports, de l'énergie et de l'aménagement du territoire. Ces trois termes sont indissociables d'un vivre-ensemble. Selon la manière avec laquelle on occupe l'espace physique et les représentations que l'on s'en donne, selon les choix énergétiques et les représentations de l'« efficacité » énergétique que l'on se fait, selon les missions que l'on assigne aux transports, on crée des espaces sociaux et un rapport à l'environnement différents.

Economiquement, rappelons que parmi les gros trafics fret de l'ère industrielle, qui faisaient que le chemin de fer, c'était d'abord le fret, il y avait le charbon à l'époque où



c'était la principale source d'énergie, et que le réseau qu'on appellerait aujourd'hui « structurant » avait été construit pour amener cette source d'énergie des lieux d'extraction aux gros centres industriels ou aux villes (car le chauffage était aussi au charbon). La mutation vers le pétrole (qui peut certes se transporter par wagons mais aussi par tout un réseau d'oléoducs) a nécessairement modifié les trafics et les besoins d'infrastructures.

Techniquement, c'est en s'appuyant sur les barrages pyrénéens de la SHEM (Sté Hydro-Electrique du Midi) que la Compagnie des chemins de fer du Midi puis du Paris-Orléans-Midi, a été pionnière dans la traction électrique (avec la fameuse « caténaire Midi » si délicate à régler).

Quant à l'aménagement du territoire, on sait que le centralisme français autour de Paris, ou encore le choix de laisser à la route (donc voiture et pétrole) le soin desservir les gares disposées sur les LGV (à l'exception de Valence-TGV et Champagne-Ardenne TGV, toutes les gares TGV créées sur les lignes nouvelles ont été positionnées, au mieux, à des intersections autoroutières ou voisines d'aéroports, mais pas

d'autres lignes ferroviaires), ont évidemment induit un certain aménagement du territoire et une certaine logique de services ferroviaires pour les voyageurs.

C'est la logique de « hub » pour les dessertes nationales (Bordeaux-Lyon se fera en TGV avec remontée sur Paris). Ce sont des banlieues de grandes villes qui s'étalent en espace et dont les surfaces nécessaires à leur viabilisation (énergie, eau, circulations, commerces) viennent en concurrence des surfaces nécessaires à des transports ferroviaires dimensionnés à la mesure des « pointes » du matin et du soir entre les lieux de résidence et les lieux d'emplois. Enfin, ce sont des déserts ruraux, avec la caricature d'un TER entier pour 3 personnes dedans.



Nous sommes donc aujourd'hui dans cet existant, dont il faut rappeler qu'il est, sur les trois plans, l'expression d'une conception étatique et autoritaire. Et sur ces trois plans, on retrouve à la maîtrise d'ouvrage et à la maîtrise d'œuvre, l'aristocratie des Grandes Ecoles. Plutôt ENA, HEC ESCP pour la maîtrise d'ouvrage. Plutôt X-Ponts, X-Mines, Centra-liens, Quatres Arts, SUPELEC, pour la maîtrise d'œuvre.

Ainsi sur le plan de l'aménagement du territoire, le centralisme jacobin n'a pas vraiment été entamé par la « décentralisation ». La logique de concurrence entre villes-capitales européennes a maintenu un centralisme francilien très fort. Et ce centralisme jacobin est aujourd'hui reproduit régionalement avec la métropolisation qui concentre (voire confisque) l'essentiel des ressources humaines, techniques et

financières de chaque région. L'urbanité, dans ces espaces, s'est développée partout par concentration des fonctions : zones de concentration résidentielle, centres commerciaux (qu'on devrait appeler concentrations commerciales tellement ils sont gigantesques et prétendent répondre à tous les « besoins »), centres de loisirs intégrant la culture traitée comme un loisir (cf. l'évolution des cinémas vers des « complexes » : passer des cinémas de quartier à des quartiers de cinémas...).

On peut aussi rattacher à l'aménagement du territoire, la logique juridique de l'état d'exception ou de l'état d'urgence, qui devient la norme de gouvernement (cf. *Le despotisme occidental*, de Gianfranco Sanguinetti, paru sur le site *Lundi Matin* le 20 avril 2020).

Etat d'urgence en 2005 pour mater les banlieues révoltées contre l'*apartheid social*, qui était une autre fonction de l'aménagement concentrationnaire des territoires urbains et péri-urbains.

Etat d'urgence encore en 2015 pour mater le « terrorisme » qui a été nourri par l'autisme des gouvernants face aux effets dans le psychisme et le politique de l'*apartheid social* sans cesse renforcé.

Etat d'urgence sanitaire en 2020 pour mater un virus dont on nous rabâche qu'il se combat avec la distanciation sociale (et dont on a pu voir qu'il mettait en évidence cet *apartheid social* dans l'éprouvé des conditions de vie : logement, travail, transports...)

Sur le plan de la politique de l'énergie, la forme de l'énergie secondaire alternative aux hydrocarbures – l'électricité – est liée en France au nucléaire, dont la démonstration a suffisamment été faite qu'il est, par essence, une énergie non démocratique dans ses buts comme dans ses conditions d'exploitation. Tout dans le nucléaire est secret (d'Etat), exceptions juridiques et logique policière.

Sur le plan des transports, cela a conduit à des logiques de concentration des flux :

- ✓ Multiplication des autoroutes et dégradation du réseau secondaire (allant jusqu'aux « nationales » aujourd'hui transférées aux régions).
- ✓ Multiplication aussi des aéroports : 156 en France, comme en Grande-Bretagne (160) mais très au-delà de l'Allemagne (45). Si l'on ajoute les aérodromes (mais qui renvoient plus à l'aviation comme loisir que comme transport), on a 475 aéroports/aérodromes en France (contre 357 en Grande-Bretagne et 102 en Allemagne). On pourrait croire ici à une déconcentration, mais en réalité, l'immense majorité de ces aéroports ne vivent que de la relation à Paris, et sont largement subventionnés.
- ✓ Vivotement de la voie d'eau, vis-à-vis de laquelle les questions d'aménagement qui se sont posées ont toujours été celles du gabarit (canal Seine-Nord ou l'arlésienne du canal Rhin-Rhône), et ont toujours été des arbitrages avec le ferroviaire (cf. le ré-enterriment du canal Rhin-Rhône pour la LGV Rhin-Rhône).
- ✓ Une recomposition du ferroviaire autour des « massifications ». TGV au détriment des Intercités (de jour comme de nuit) pour les Grandes Lignes. « *Mass-transit* » pour les agglomérations (l'ogre Francilien en tête). Trains complets, autoroutes ferroviaires et caisses mobiles du « combiné », au détriment du wagon isolé pour le fret. Et les TER laissés aux bons vouloir des régions qui les articulent comme elles peuvent avec les autocar et autobus.



La relance... de quoi ?

Si c'est ce mode de faire société que les décideurs veulent relancer, qu'aura-t-on gagné ? Or à les écouter :

- ✓ L'hydrogène viendrait prendre la place du pétrole. Mais pour le produire, il faut d'énormes quantités d'énergie, impliquant la poursuite voire le développement du nucléaire. Mauvaise pioche !
- ✓ Les vols intérieurs basculeraient sur le train dès un temps de trajet inférieur à 3h. Mais ce rééquilibrage était de toute façon nécessaire vu le subventionnement « politique » de nombreux aéroports (quand on pense rétrospectivement, au long soutien à NDDL et à l'énergie destructrice mise dans la répression de la ZAD, pour aujourd'hui vouloir basculer les vols intérieurs sur le TGV...).
- ✓ La voie d'eau reste ignorée.
- ✓ Les autoroutes se portent bien, merci pour les actionnaires de Vinci, Eiffage et du consortium de l'espagnol Abertis. Le transport routier de marchandises ne fait l'objet d'aucun recadrage réglementaire ou technique (tant au niveau des conditions de travail des personnels que de l'autorisation des 44T par exemple)
- ✓ En matière d'aménagement du territoire, la concurrence entre régions pour attirer les investissements reste la règle, et la métropolisation n'est pas

remise en cause. Pas plus que la concentration francilienne (qui se vit sur le mode de la concurrence entre régions capitales européennes). Le « Grand Paris » n'est pas un projet de vie sociale, d'une urbanité réinventée, mais juste d'énormes investissements pour un réseau de transports express d'autant plus coûteux qu'il doit traverser des espaces ou sous-sols hyper-denses, et qui accentuera encore la mécanique d'hypertrophie et d'*apartheid* social.

- ✓ La continuation du démantèlement de la SNCF, et de la concurrence dans le ferroviaire, qui, pour les activités en *open access*, va nécessairement « concentrer » les trafics sur les segments rentables. Quant à la « relance » du fret, elle n'est pensée que par rapport aux massifications existantes (trains complets, autoroutes ferroviaires et combinés), et sous la forme d'aides financières, sans rien changer au cadre général (sujets des prochaines *Lettre Economique*).

C'est donc une fuite en avant et les milliards engagés ne modifieront pas les grands équilibres (ou plutôt déséquilibres). Surtout dans un paysage financier où les représentations de « La Dette » ne sont pas modifiées et servent les mêmes injonctions à l'asservissement des populations. « Mourir à la tâche » risque de devenir le seul horizon autorisé.

L'action publique rationnelle

Dans ces imbrications à différentes échelles, l'action publique rationnelle devrait fixer un cadre de cohérence, et n'avoir pour boussole que l'utilité sociale des réglementations qu'elle pose et des investissements qu'elle engage. Ceci exige une certaine séquence :

1. déterminer des orientations nécessaires pour assurer un vivre-ensemble aux êtres humains, compatible avec les exigences de justice sociale, d'environnement et d'autonomie des territoires (c'est-à-dire l'association d'une zone géographique, de la population qui l'habite et des activités qu'elle y déploie). Dans cette optique, la « relocalisation » de l'économie ne consiste pas à répartir un peu différemment les concentrations découlant des logiques de spécialisation décrites plus haut. Il s'agit de penser des formes socio-spatiales qui considèrent l'espace et l'énergie comme des ressources rares, et les transports comme devant être réduits drastiquement. La relance ne doit plus être celle de la logique de Croissance.
2. prioriser ensuite les investissements dans les aménagements du territoire, les modes de production d'énergie et les modes de transport, qui répondront au mieux à ces exigences de justice sociale, de moindre pollutions (il n'y a pas que les gaz à effets de serre ; tout ce qui affecte les écosys-

tèmes est à prendre en compte, des engrais ou pesticides à l'imperméabilisation des sols, aux métaux lourds, à la radioactivité, aux « barrières » meurtrières pour la faune que peuvent constituer des installations gigantesques, fussent-elles des éoliennes ou des barrages hydraulique, etc.), et d'autonomisation des territoires (une succession de petits moulins hydrauliques au plus près des villages traversés par un cours d'eau, plutôt qu'une grosse centrale nucléaire lointaine avec tout un réseau de transport d'électricité à haute tension, doit pouvoir se mesurer aussi en valeur d'autonomie, quand bien même le « rendement » énergétique serait moindre).

3. Une fois ces choix opérés, poser des actes, techniques ou réglementaires, pour saturer prioritairement les infrastructures (de production d'énergie ou de transport) à coûts principalement fixes et fortes contraintes. Et organiser la complémentarité et non la concurrence avec les autres infrastructures ou modes.
4. Enfin, mettre en place la gestion socialement la plus efficace de ces systèmes de production d'énergie et de transport, en termes d'organisation (notamment organisation du travail) et de financement.

Un exemple de cette cohérence de l'action publique rationnelle en matière de transport, nous est donné par les Suisses. Au terme d'une votation populaire, ils ont depuis longtemps décidé de ne pas laisser leurs vallées devenir des poubelles de pollutions diverses. Ils ont alors dirigé des investissements très importants (9 fois plus qu'en France, par habitant) sur les infrastructures ferroviaires (avec une géographie montagneuse qui amène contraintes techniques et coûts financiers élevés). Mais une fois l'infrastructure construite et entretenue pour lui maintenir son niveau de performance, des réglementations sont posées qui rabattent les trafics sur le train, par un mixte d'obligation et d'incitation (droits d'emprunt du réseau routier élevés). Si on construit un tunnel ferroviaire, on ne le double pas d'un routier, et on prévoira plutôt des navettes ferroviaires pour transporter les voitures dans le tunnel.

Ainsi, la part du fret ferroviaire dans le fret global en Suisse est-il encore de 45% (contre 8% en France). Les dessertes voyageurs sont fréquentes, articulées entre les intercités, les omnibus locaux et les intermédiaires. Et elles sont utilisées par la population.

Dès lors et pour revenir « chez nous », tant qu'on ne s'attaquera pas à ce cadre de cohérence général – et incidemment à l'autre cadre suicidaire qu'est celui de « La Dette » (comme ressource politique pour assurer la domination sur les populations) -, nous resterons condamnés à subir des gestions exclusivement financières et les souffrances induites pour les salariés et les usagers.

Dans la prochaine Lettre Economique, nous approfondirons l'analyse plus spécifique du système ferroviaire, ses contraintes et ses atouts.

