

La lettre économique



- Conseil de Surveillance SNCF ■ Conseil d'Administration SNCF-Réseau
- Conseil d'Administration SNCF-Mobilités ■ Comité Central du Groupe Public Ferroviaire
- Comité de Groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°57 – Mars 2018

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.

La dette : déficit d'exploitation ou déficit d'explications ?

La dette ! Quelle dette ?

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (dit « rapport Duron »), rappelle qu'aucune infrastructure de transport en réseau ne s'est jamais autofinancée. Elles sont fondamentalement un bien commun à l'échelle d'un pays, et servent une politique des transports avec des objectifs de circulation des personnes et des marchandises, d'aménagement du territoire (les autoroutes A75 et A89 n'ont-elles pas été appelées « de désenclavement du Massif Central »), de territorialisation de l'économie, d'outils pour promouvoir une certaine politique énergétique, etc.

On parle de la « dette ferroviaire » parce qu'historiquement, ce mode de transport s'est fait dans le cadre de sociétés : les Compagnies jusqu'à 1938, la SNCF jusqu'en 1997, RFF + SNCF jusqu'en 2015, et aujourd'hui SNCF-Mobilités + SNCF-Réseau + SNCF.

En faisant financer après guerre le développement du réseau (notamment la grande vitesse impliquant de lourds investissements sur l'infrastructure comme le matériel) par la SNCF, c'est une escroquerie intellectuelle que de laisser penser que ce serait la mauvaise gestion et le coût des « privilèges » des agents, qui auraient engendré la dette.

Si le réseau routier avait été confié à une entreprise chargée d'en financer l'entretien et le développement, le programme autoroutier français sur la même période aurait conduit à une dette « visible » infiniment supérieure à celle du chemin de fer. Car la route est financée quasi exclusivement par l'impôt. Le seul réseau générant des péages - autoroutes et certains grands ponts ou viaduc - a été bradé par le Gouvernement aux caciques du capitalisme français que sont Vinci, Bouygues et consorts.

La question est donc celle de l'utilisation des fonds publics pour quelle politique des transports, liée à quelles politiques d'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'environnement, etc. M. Spinetta ose aujourd'hui mettre le vélo, avec un réseau de voies vertes, en alternative des petites lignes qu'il faudrait fermer. Mais le vélo est le complémentaire naturel du train (et non son concurrent), contrairement à la voiture (si on part de chez soi en voiture, on va jusqu'à destination en voiture).

Laisser cette « dette » (qui n'est que la contre-valeur d'un bien commun : un réseau de chemin de fer), au sein de la SNCF, a été depuis le début le moyen de masquer une partie de la dette publique, au titre d'une politique des transports non assumée. Depuis les années '90 et les critères européens sur les déficits publics, toutes les décisions d'organisation des chemins de fer en France, n'ont été prises que pour masquer la merde au chat. Ce fut le Service Annexe d'Amortissement de la Dette (SAAD) en 1990, qui a permis de passer le cap du traité de Maastricht. Puis la création de RFF en 1997, pour passer le cap de la mise en œuvre de l'Euro (en 1999 comme unité de compte, puis 2002 comme monnaie pleine et entière).



Mais la séparation RFF/SNCF était ruineuse en coûts de transaction (temps et moyens consacrés à la contractualisation de toute l'activité) : de l'ordre de 1,5 milliard/an, c'est-à-dire ce qu'il a manqué pendant toute la période RFF pour entretenir le réseau à iso-performance, avec les conséquences que l'on sait sur la dégradation des services ferroviaires et des accidents traumatisants comme celui de Brétigny.

En cassant un peu plus en 2014 – séparation infra/services ferroviaires, 3 entreprises au lieu de 2 (sans compter l'EPSF, l'ARAFER, etc.) – on a accentué le phénomène.

Les mêmes qui hier ont imaginé, entretenu ou fait empirer cette séparation du système ferroviaire, nous expliquent aujourd'hui que ça ne peut pas durer et qu'il faut tout changer (3 ans à peine après la précédente réforme). Un *mea culpa*, quelques démissions, et un peu moins de morgue dans leurs discours moralisateurs sur la dette et les cheminots, serait le moindre des respects pour les salariés comme les usagers, non ?!

Un endettement objectivement asphyxiant pour Réseau

En 2017, l'encours de dette est de 50 milliards. Il implique d'une part le paiement d'intérêts (1,5 milliard/an), et d'autre part le remboursement du capital emprunté, à la fin de chaque emprunt obligataire souscrits. Chaque année, 2 à 3 milliards arrivent à échéance.

Or la marge opérationnelle (MOP) de Réseau – qui donne une mesure de la performance économique réelle – est de l'ordre de 2 milliards. Les seuls intérêts absorbent donc les ¾ de la performance économique, et ne laissent plus rien pour l'autofinancement (car une fois les autres éléments de l'activité pris en compte, le résultat net de Réseau ressort à -200 millions). Tous les développements ou régénérations ne sont finançables que par subventions ou endettement supplémentaire. Ainsi en 2017, sur 5,4 milliards d'investissements, 2,2 ont été couverts par des subventions et le reste par endettement supplémentaire.

Non seulement le capital des emprunts qui arrivent à échéance ne peut être remboursé qu'en réempruntant immédiatement, mais en outre plusieurs milliards d'emprunts supplémentaires viennent alourdir l'encours global. C'est ainsi que la trajectoire d'investissement de régénération pour remettre le réseau à un niveau de performance permettant de ne pas s'épuiser en maintenance, conduira au bout du Contrat de Performance avec l'Etat, à un encours de dette prévu de 63 milliards.

Mais pourquoi pas ?! Si tout le monde est d'accord pour convenir que c'est une dette publique, contre-valeur du bien commun pour le pays, on peut laisser la dette ici plutôt qu'ailleurs. Il faut juste ne pas prétendre que Réseau doive s'autofinancer en tout ou partie.



Que penser de la transformation en S.A. ?

Si on laisse de côté pour l'instant l'aspect de la préparation d'une privatisation partielle par ouverture du capital, et si on n'examine que les incidences liées à la dette, le changement de régime juridique d'Etablissement Public en S.A., exigerait de respecter la règle de droit des sociétés d'interdiction des capitaux propres négatifs, sous peine de faillite. Or aujourd'hui, Réseau a des capitaux propres négatifs de 12 milliards. Il faudrait donc recapitaliser (ou désendetter) Réseau de ce montant pour rendre la transformation possible à l'instant « T ».

Mais comme l'encours de dette augmente de plusieurs milliards par an, et que les conditions de financement obtenue d'une S.A. sont plus mauvaises que celles d'un

Etablissement Public de l'Etat, il faudrait également faire que la MOP de Réseau puisse autofinancer les milliards de régénération non couverts par les subventions. Or même en désendettant Réseau de 100% de la dette, on ne récupérerait « que » les 1,5 milliards annuels d'intérêts versés, ce qui est insuffisant pour couvrir la trajectoire des financements de régénération et développement.

Le Gouvernement cherchant par tout moyen d'éviter une reprise de dette trop importante, les solutions qui envisagent Réseau seul, sont donc par avance illusoire à brève échéance.

« Deutschland über alles » (!)

Réapparaît alors le « modèle allemand » ! Pour rappel, il a consisté à n'isoler que ce que le droit européen exige : les missions de tarification, d'attribution des sillons, de gestion des agréments/certificats des différents intervenants du système (SUD-Rail a toujours expliqué que la séparation RFF/SNCF ou la séparation Réseau/Mobilités/Epic de tête n'étaient pas du tout une exigence européenne). Puis à réunir tout ce qui reste - gestion de l'infrastructure comme organisation des services ferroviaires - dans une entité la plus unifiée possible, non seulement juridiquement, mais aussi organisationnellement. Et enfin à désendetter !

Dans la réalité française, ça donnerait une entité (idéalement logée au Ministère comme affirmation d'une politique des transports assumée), réunissant les missions de l'ARAFER + l'EPSF + la partie tarification/attribution des sillons d'Accès Réseau. Et à côté, une entreprise réunifiant Réseau, Mobilités et SNCF, avec des fonctions transverses (Sécurité, RH, juridique, achats, ...) remutualisées dans une direction de type holding forte.

Alors, les 15 milliards de capitaux propres positifs à Mobilités, surcompenseraient les -12 milliards de capitaux

propres négatifs de Réseau, dans une entité qui partirait dans la vie avec 3 milliards de capitaux propres positifs.

Au niveau du compte de résultat, les MOP de Réseau (2 milliards) + Mobilités (1,4 milliard), dilueraient la charge d'intérêts de la dette (1,5 milliard ne représente plus que 45% de la MOP). La capacité d'autofinancement résiduelle remonterait globalement à 1,9 milliard dans l'entité réunifiée. Enfin, le résultat net final, de +600 millions de Mobilités, couvrirait le résultat les -200 de Réseau, avec un solde encore positif de +400 millions.

Parallèlement, si la réintégration juridique des 3 EPIC en une entité, se doublait d'une réintégration organisationnelle fondée sur la pertinence technique entre les métiers, on pourrait faire disparaître assez rapidement les coûts de transaction générés par le système éclaté actuel (qui de 1,5 milliard/an à l'époque de RFF/SNCF sont sans doute à près de 2 milliards aujourd'hui).

Enfin, si l'on veut que l'équilibre global de ce montage dure un peu et permettre peut-être un jour de réduire tout doucement l'encours de dette, alors il faut donner à l'entité réellement réunifiée le statut d'Etablissement Public pour bénéficier de conditions de financement les meilleures sur les marchés financiers.

Vive la dette !

Si l'Etat veut continuer le jeu de cache-cache en isolant la dette publique du ferroviaire hors de son budget, le seul moyen intelligent et viable serait un virage à 180°, en réintégrant le système ferroviaire dans un établissement public unifié, juridiquement et organisationnellement. Ce qui a toujours été une revendication de SUD-Rail ! Pour la même dette, ayons au moins l'ambition d'avoir un système ferroviaire viable et capable de se développer, au lieu de n'envisager que des réductions de lignes et de services, pour compenser le coût ruineux de toute solution qui maintiendrait un éclatement entre les différentes composantes du système.

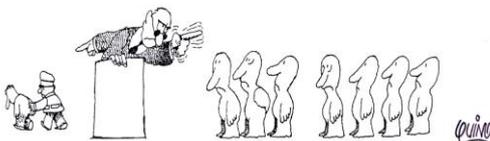
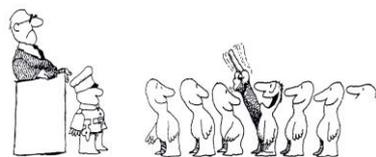
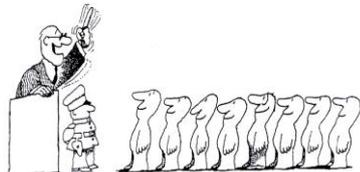
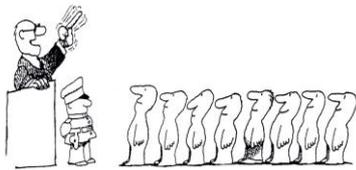
C'est un enjeu central du mouvement social que nous devons construire aujourd'hui, en ce qui concerne le ferroviaire : mettre fin à 25 ans d'errements inefficaces pour masquer la dette. Alors, 2018 pourrait faire le pont avec 1995 !

La mise en concurrence : une idéologie mensongère

Spinetta, au tableau !

Dans son rapport (p.81), M. Spinetta, prétend que : « *L'ouverture à la concurrence doit être l'occasion de moderniser le rail et de rendre ce mode plus compétitif. La réussite de l'ouverture se mesurera à l'amélioration de la qualité de service, à la diversification des services proposés aux voyageurs et à la baisse des coûts pour les usagers et les finances publiques* ».

Pour asseoir cette affirmation qui n'est fondée sur aucune constatation démontrée, M. Spinetta avance juste (p.25) que : « *Si l'on rapporte les contributions publiques au nombre d'habitants, avec 200 € annuels par habitant, la France se situe à un niveau élevé* ». Ceci est parfaitement malhonnête.



Car M. Spinetta cite le montant de 10,5 milliards de subventions publiques du ferroviaire. Mais de ce chiffre, il faudrait d'abord retirer 0,3 milliards liés aux Intercités, car, au bénéfice d'un circuit né du génie de l'administration, c'est en fait l'activité de la SNCF qui finance cette subvention.

Ensuite, pour les coûts de régénération, M. Spinetta raisonne à partir de 2006 (après l'audit du réseau par l'Ecole Polytechnique de Lausanne), où l'on s'est remis à investir dans le réseau. Or si l'on veut mesurer un coût en situation nominale, il faut lisser les sommes sur la durée sur laquelle on aurait normalement dû les faire, c'est-à-dire 40 ans. Pour mesurer le coût annuel normal de régénération du réseau, il faut donc retirer les 2,6 milliards de l'année en cours. Puis prendre le montant global d'investissements que cite M. Spinetta sur 10 ans (environ 20 milliards) et le rapporter à 40 ans. Soit 0,5 milliard/an.

Le coût en subventions publiques du réseau ferroviaire, n'est alors plus de 10,5, mais de 8,1 ($10,5 - 0,3 - 2,6 + 0,5$) milliards. Rapportés aux 66,9 millions d'habitants, on obtient une moyenne annuelle corrigée de 121 € et non pas de 200 €, laissant peu de marge au gain réel de productivité.

Et même en rajoutant le coût du financement du régime spécial de retraites (3,2 milliards), qui est un autre problème, les 11,3 milliards résultants ($8,1 + 3,2$), conduisent à 169 € annuels par habitant, et non 200 €.

M. Spinetta a donc malicieusement gonflé le coût moyen annuel du système ferroviaire pour réaliser la comparaison avec les autres pays européens et servir le discours moralisateur pointant les cheminots, que ce soit par le régime de retraite ou le Statut

La correction de l'exercice par le Boston Consulting Group

Une officine qui n'a rien d'un groupuscule anarcho-autonome - le Boston Consulting Group (« BCG ») - a fait une étude comparée au niveau européen, dont il ressort que les pays qui accordent une part importante d'argent public à leur système ferroviaire sont les plus performants.

3 groupes de pays se dégagent pour leur performance ferroviaire calculée selon le degré d'utilisation du réseau, la qualité de service et la sécurité. En 2015, juste au moment de l'application de la réforme de 2014, la France se trouvait en 3^{ème} position du 1^{er} groupe, derrière la Suisse

et la Suède, ex-aequo avec le Danemark, et suivie de la Finlande et l'Allemagne. Elle était même 2^{ème} ex-aequo avec la Finlande pour la partie « qualité des services », qui prend en compte la ponctualité, la vitesse et le rapport qualité-prix.

La manière d'utiliser l'argent public dans le système varie d'un Etat à l'autre. On peut considérer que la compensation du déséquilibre démographique du régime de retraite des cheminots (48 € /an et /habitant) est une des modalités en France Mais globalement, la corrélation entre la

part d'argent public consacrée au système ferroviaire et sa performance, est établie.

Evidemment, M. Spinetta ne cite pas cette étude du BCG dans son rapport, car sa mission était de présenter le coût de système ferroviaire français comme un handicap, alors qu'il s'agit en réalité d'un gage de performance.

Les 169 € /an et /habitant en France sont à comparer avec les 500 € en Suisse, présentée comme un modèle de politique des transports (tant pour le ferroviaire que pour la cohérence entre les différents modes). Hors effets des retraites (puisque une des cibles du Gouvernement sont les retraites), les 121 € /an et /habitant en France sont à

comparer avec les 130 € en Grande-Bretagne ou aux Pays-Bas, et aux 100 € au Portugal ou en Pologne.

En 2012, le BCG s'était interrogé sur l'incidence de la libéralisation du rail sur son degré de performance, et avait conclu qu'il n'était pas déterminant, et qu'au contraire la question des financements publics avait davantage d'incidence sur le service produit.

Enfin, si en 2017 le score RPI (Railway Performance Index) de la France a diminué de 6,4 à 6,0, c'est entièrement imputable à la réforme de 2014, que SUD-Rail a toujours combattue. Malgré cela, la France reste dans le 1^{er} groupe de 6 pays sur 25 de l'étude BCG pour l'Europe.

Plus spécifiquement sur la comparaison avec l'Allemagne

Dans sa volonté de noircir l'image des cheminots français, M. Spinetta oublie de dire qu'en Allemagne, d'une part l'Etat a désendetté le système ferroviaire dès 1993 (25 ans déjà), alors même que le pays faisait face à la réunification. Ceci explique le constat de la meilleure situation de l'infrastructure ferroviaire allemande, et de la meilleure situation financière de la DB.

En outre, le doublement du trafic ferroviaire en Allemagne depuis 1993, intègre l'effet de la réunification. Or l'intégration de l'ex-Allemagne de l'Est, dont les infrastructures étaient dégradées, a généré un rattrapage des standards de l'Ouest, qui fausse la comparaison avec la situation française.

Même sur le plan de la comparaison des régimes de travail, les cheminots allemands au Statut, s'ils travaillent plus longtemps que les cheminots français, sont aussi clairement fonctionnaires et mieux payés. Le régime spécial de retraites des cheminots français est donc à juger dans une perspective globale vie active + retraite. Si ce régime spécial vient à disparaître comme le souhaite M. Macron, il faudra trouver des compensations pour recruter les personnes qui devront supporter au quotidien les contraintes du service public et de la sécurité ferroviaire.

La méthode : une haine de la démocratie

M. Spinetta, qui s'honore de la privatisation d'AirFrance, ou M. Pépy, qui incarne l'éclatement délibéré du système ferroviaire depuis 1997, servent une politique néolibérale à la mode technocratique de l'Union Européenne, dont il faut rappeler qu'elle a été rejetée par la population, lors du référendum de 2005 sur le Traité Constitutionnel Européen.

Mais pour ces gens-là, la démocratie –même dans son expression la plus pauvre du vote majoritaire – n'est supportable que si elle valide les décisions qu'ils ont déjà prises ! Si vous dites non, je ne vous demanderai plus votre avis... Le Traité de Lisbonne, appliquant l'essentiel du TCE rejeté 2 ans plus tôt, a été ratifié en 2007, sans consultation, par le parti-godillot de l'époque.

En 2016 pour les lois Macron et El Khomeri, c'est à coup de 49-3 que le Gouvernement avait forcé le passage de ses propres troupes à l'Assemblée.

Depuis son intronisation, et malgré une majorité très obéissante, digne des Présidents militaires, M. Macron ne s'embarrasse même plus de l'illusion du « travail parlementaire ». C'est ordonnances pour tout le monde et pour tout sujet. Et l'état d'urgence permanent pour réprimer les libertés publiques et individuelles.

Le système ferroviaire est un bien commun, qui n'a de pertinence que globale et publique. Sachons le défendre en exprimant massivement, dans les Assemblées Générales, dans la rue, dans les espaces publics de débat, etc., le refus de sa casse.

Conseil de Surveillance

Julien **Troccaz** (Alpes)

Conseil d'Administration SNCF-Mobilités

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Conseil d'Administration SNCF-Réseau

Jean-René **Delépine** (Directions Centrales)

Comité Central Groupe Public Ferroviaire

Bertrand **Caron** (Pays de Loire)

Fabien **Dumas** (Paris Nord)

Cédric **Lecot** (Paris Rive Gauche)

Sébastien **Guillaume** (Auvergne-Nivernais)

Pascal **Pignal** (Alpes)

Alain **Leclercq** (Nord-Pas-de-Calais)

Thierry **Huve** (Paris Sud Est)

David **Michel** (Paris Saint Lazare)

Comité de Groupe SNCF

Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)

Conseil d'Administration de la CPRP

Dominique **Leveau** (Pays de Loire)

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Eric **Descamps** (Midi-Pyrénées)

Sylvie **Rouquette** (Rhône-Alpes)

Patrick **Robin** (Directions Centrales)

Bruno **Jamault** (Normandie)

LE 22 MARS EN GREVE ET EN MANIFESTATION !!!