

La lettre économique



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

N°68 – 3 DECEMBRE 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 cheminots et cheminotes, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

***Eurotomane** : personne qui, à l'évocation de l'Union européenne en général et de sa monnaie en particulier, est saisie d'une pulsion sexuelle irrépressible.*
(Alain Créhange, « L'anarchiviste & le biblioteckel »)

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

[6^{ème} et dernière partie]

Avec cette *Lettre Economique* n°68, nous achevons une série (n°63 du 8 octobre, n°64 du 16 octobre, n°65 du 25 octobre, et n°66 du 3 novembre, n°67 du 23 novembre) où nous avons posé un cadre d'analyse du système ferroviaire tel qu'il est aujourd'hui. Pour ce « final », nous allons illustrer ce cadre d'analyse à l'aune de l'actualité récente de l'entreprise, du Gouvernement ou d'ailleurs dans le monde

Unité de stratégie et d'action : la preuve par la Grande-Bretagne

Un système de transport à l'échelle d'un pays, engage des investissements et des coûts de maintenance qui ne seront jamais du niveau de l'initiative privée. Réseaux ferroviaire, routier ou même d'aéroports (cf. *La Lettre Economique* n°63), ils seront toujours *in fine* à la charge majoritaire de la collectivité. Seule leur segmentation, en isolant des séquences productrices de bénéfices, ou des infrastructures à l'intérieur d'un réseau global, peut donner l'illusion que le *Marché* peut gérer (autoroutes, PPP renvoyant les risques sur la collectivité, multiples sous-marchés pour des éléments du système : matériels, services, etc.).

Il faut donc juger un système de transport pour le service global qu'il rend et pour son coût global. Or le démantèlement d'un système, tout particulièrement intégré comme le ferroviaire (cf. *La Lettre Economique* n°64), engendre des surcoûts de transaction faramineux, supportés *in fine* par l'usager/client ou le contribuable, pour un service rendu moindre car les différentes offres (Grandes Lignes, TER, Transilien et futurs Services Express Métropolitains) sont cloisonnées entre elles, et à l'intérieur de chacune entre les opérateurs. Enfin, comme il faut bien contenir les coûts et que le démantèlement est un dogme, on fait les économies ailleurs : sur les salariés et sur la sécurité.

C'est la Grande-Bretagne du thatcherien John Major qui avait ouvert le bal du démantèlement, en 1994, en éclatant d'un coup



British Rail entre des sociétés gestionnaires d'infrastructure (rassemblées sous une holding, Rail Track), des sociétés propriétaires des matériels qu'elles remettaient aux opérateurs en location ou *leasing*, et des opérateurs se voyant attribuer des franchises sur un ensemble de lignes pour y effectuer des dessertes ferroviaires à des conditions commerciales censées financer l'activité.

Or ces 27 ans d'expérience du démantèlement et de la concurrence, auront été un lent chemin de renationalisations (Railtrack dès 2002) et de remise ensemble, couronné aujourd'hui par un Boris Johnson (pourtant Conservateur) qui veut mettre fin au système des franchises pour quelque chose qui s'apparenterait plus à nos régies, et réinvestir massivement dans le ferroviaire.

Malgré cette leçon d'Outre-Manche, ni l'Union Européenne, ni la France (qui est d'ailleurs très active dans l'Union pour l'application des dogmes néolibéraux), ne renoncent à poursuivre le démantèlement et la concurrence qui tuent le système global. En France, l'ART (Agence de Régulation des Transports) y met un fanatisme idéologique, qui fait d'elle un véritable DAESH pour le ferroviaire !

Logique « Meccano™ » et désindustrialisation

Pour démanteler les organisations de la production, par le dépeçage des ressources originelles de l'opérateur historique, ce fut à chaque fois le même schéma (cf *La Lettre Economique* n°66). Avec les moyens de l'entreprise publique, on crée un concurrent « lièvre », soit *ex nihilo* comme Akiem, soit en rachetant un concurrent existant comme Ermewa, soit en mettant en place une politique durable d'externalisation très bienveillante à l'égard des bénéficiaires (entreprises du BTP), soit en offrant les emprises en dot (*joint-ventures* ou filiales immobilières pour les gares). On prétend "rationnaliser" l'utilisation des actifs. Mais rapidement on explique que pour rester dans la course il faut faire des alliances, grossir, etc. Et on finit par dire qu'être filiale d'un client public est mauvais pour l'image (les capitalistes faisant semblant de croire qu'être détenu par l'Etat néolibéral français serait un reste de la menace communisme).

Au bout du bout le moyen de production objet du marché (matériel moteur avec Akiem, wagon avec Ermewa, ingénierie avec Systra, demain peut-être les prestations de sécurité et de maintenance de l'infrastructure avec Sferis, ou du matériel avec Masteris) échappe à la maîtrise de l'entreprise ferroviaire. Elle n'est plus qu'un assembleur de moyens standardisés, non plus selon les exigences prioritaires de l'exploitation des dessertes ferroviaires, mais selon celles du négociant de chaque moyen de production.

Dans cette veine, c'est le matériel qui fait l'actualité. Akiem, initialement créée en filiale 100% SNCF, a été autonomisée pour devenir un des leaders de la location de matériel en Europe. Et aujourd'hui, suite au rachat en 2017 du mainteneur allemand MGW, devenant Akiem Technik (cf. le bulletin professionnel *La Lettre Ferroviaire* n°252), Akiem développe sa propre stratégie de maintenance du matériel, géographiquement centrée sur l'Allemagne.

De même pour Ermewa, un des *leaders* mondiaux du conteneur et *leader* européen du wagon (cf. *La Lettre Economique* n°66), pour la vente duquel SNCF explique aujourd'hui que l'objectif de sa prise de con-

trôle en 2010 était d'accompagner la décroissance de Fret SNCF. Celui-ci étant désormais moribond, la détention d'un négociant en conteneurs et wagons n'intéresse plus SNCF, et comme Ermewa est très convoitée, on vend pour faire du *cash*. Au passage, c'est la structure industrielle de maintenance des wagons de fret qui bascule vers les réseaux de sous-filiales ou de sous-traitants d'Ermewa, pendant que SNCF ferme 3 ateliers spécialisés (Ambérieu, Dunkerque et St-Pierre-des-Corps).



Soulignons ici que SUD-Rail a soulevé début 2019 un nouveau scandale de l'amiante (qui aurait dû disparaître des pièces d'usure depuis un bail mais qui s'est avéré être toujours présent, sans que la SNCF ne protège ses salariés du risque), et qu'une plainte au pénal pour mise en danger de la vie d'autrui a été déposée

en novembre 2020. Avec la morgue qui caractérise nos dirigeants, il n'est pas exclu que ces réorganisations dans la maintenance des wagons, répondent aussi, partiellement, au souci de garder caché ce problème de l'amiante. Une fois de plus ce sont les salariés et les consommateurs qui payent le prix de la concurrence, directement avec leur santé et leur vie !

Enfin, une « expérimentation » a été décidée offrant à Bombardier d'occuper un atelier au cœur des installations de Villeneuve-St-Georges. On a du mal à ne pas y voir les prémices d'un basculement de la maintenance des matériels voyageurs de l'orbite des transporteurs à celui des constructeurs.

Au-delà du transport ferroviaire, toutes ces évolutions participent de la désindustrialisation typique de la politique économique française. Car le système ferroviaire est inscrit dans un tissu industriel, dont il dépend pour son existence et sa maintenance (fonderie/sidérurgie, mécanique, électromécanique ou électronique), et dont il a longtemps assuré la logistique avec le fret. La perte de maîtrise directe, par

l'exploitant, des différents moyens de production, et leur abandon aux logiques propres et divergentes des négociants de chacun d'entre eux, est donc aussi une perte de capacité d'action pour une politique industrielle qui se soucierait d'aménagement du territoire.

Outre le couple Elisabeth Borne / Guillaume Pépy qui a personnifié ces 20 dernières années l'acharnement néolibéral dans le ferroviaire (cf. *La Lettre Economique* n°60), il est notable qu'un autre chantre du néolibéralisme, David Azéma, a d'abord pantouflé dans le groupe SNCF sous Guillaume Pépy, en alternance avec le Groupe Vinci, puis a dirigé l'Agence des Participations de l'Etat (APE), pour finir aujourd'hui au fonds d'investissement anglosaxon Perella Weinberg Partners. Or c'est ce « seigneur » de l'industrie française que l'on retrouve dans plusieurs scandales politico-économiques, comme le dépeçage d'Alstom : la partie énergie au profit des actionnaires de Général Electric, la partie ferroviaire à Siemens (mais la Commission Européenne s'est opposée à cette partie).

Aménagement du territoire et suicide de « Mass » !

Dès lors qu'un système de transport doit se penser globalement à l'échelle d'un pays, l'action politique et sociale rationnelle devrait consister, une fois actés les exigences de justice sociale, de respect de l'environnement et d'autonomisation des territoires, à privilégier les systèmes à coûts principalement fixes : ferroviaire et voie d'eau. Espérer mettre le ferroviaire, par le seul jeu des aides, au niveau du routier dont le modèle repose sur le *dumping* social et environnemental, est autant mensonger que ruineux pour les finances publiques.

Or c'est l'impasse qui est poursuivie, selon l'approche « *Mass transit* », qui s'interdit de questionner en amont les politiques d'aménagement du territoire, et se contente de caler le champ de pertinence du train – transport de masse – là où sont les concentrations humaines (pour les voyageurs) ou d'activité économique (pour le fret). D'où l'accent mis sur les TGV pour les relations entre grandes agglomérations, et mis sur l'Île-de-France toujours plus hypertrophiée (avec le Grand Paris Express, EOLE, et CDG Express selon les vicissitudes du moment). Quant aux TER, le nouveau modèle porté par SNCF-Réseau (l'entité de SNCF qui détermine la capacité même à faire du ferroviaire ou pas) est celui des Services Express Métropolitains.

Ces « SEM » veulent ordonner l'infrastructure (et donc les services ferroviaires) en étoile autour des métropoles régionales, visant de préférence la diamétralisation (type RER franciliens) plutôt que des rayons pointant sur une gare centrale. Cette logique, pertinente à l'échelle de l'agglomération concernée, participe néanmoins de la métropolisation qui confisque les ressources régionales de tous ordres (humaines, financières, infrastructure) autour de ces seules métropoles régionales. On va donc accentuer les fractures entre l'hypertrophie des grandes conurbations francilienne et régionales, et le reste des territoires qui seront délaissés.

C'est une menace forte sur toutes les lignes (et les dessertes TER associées) qui ne seront pas dans l'orbite d'un SEM. Or une fois ces lignes disparues, c'est la réalité même d'un réseau qui aura disparu. Ne resteront que les grandes radiales nationales TGV, et des « éclatements » autour de chaque métropole. Mais pour aller de Rouen à Rennes, de Bordeaux à Clermont, de Nantes à Limoges : plus rien, sauf à remonter sur Paris. Quant à l'idée d'un ferroviaire qui accompagnerait une relocalisation de l'économie, elle aura complètement disparu aussi.



Le double mensonge de la concurrence par appel d'offres

Gouvernants et dirigeants SNCF prétendent que la concurrence sert à « challenger » la SNCF et la rendre plus forte (sic). Pour donner l'exemple, l'Etat en tant qu'autorité organisatrice des TET, a lancé le premier appel d'offres sur les Nantes-Bordeaux/Nantes-Lyon. Or malgré le tapis rouge déroulé aux concurrents (*Transdev, Arriva, Eurorail*) ils ont tous décliné. Dans leur optique financière ne visant que les trafics rentables, ces relations-là comportaient trop d'ennuis potentiels pour un niveau d'argent public garanti pas à la hauteur des marges exigées par les actionnaires. La seule offre était donc de SNCF-Voyageurs via une filiale dédiée.

Eh bien d'un côté l'Etat s'apprête à déclarer l'appel d'offres infructueux et retenter plus tard. Ce qui prouve que le but n'a jamais été de stimuler la SNCF mais de l'exclure, puisque quand elle est la seule à répondre, on ne lui attribue pas ! De l'autre, SNCF entend bien conserver la filiale créée pour répondre, qui servira toujours à transférer des agents et leur faire perdre le régime statutaire. Ce qui prouve ici que le but est d'abord la dégradation des conditions de travail et non pas l'exigence de concurrence, puisque même sans concurrents, on veut maintenir la coquille permettant de dégrader les conditions de travail.

Et les engagements climatiques dans tout ça ?!

Par décision du 19 novembre 2020, le Conseil d'Etat a comparé les engagements internationaux pris par la France en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES), et les études ou rapports démontrant que les objectifs intermédiaires ne sont pas atteints et que la trajectoire ne permettra pas d'atteindre les -40% du niveau de 1990 d'ici 2030, ni la neutralité carbone d'ici 2050. En conséquence de quoi il a ordonné à l'Etat, sous 3 mois, de remettre un plan détaillé de mesures pour garantir l'atteinte des objectifs.

Cette décision est historique, tant sur le plan juridique (car les lois programmatiques devenant des lois d'objectifs obligatoires, les promesses pourraient bien

ne plus engager uniquement ceux qui y croient mais aussi ceux qui les font !), que sur le plan du rapport de force possible en faveur de changements de paradigmes économiques et sociaux (qui nécessitera encore beaucoup de vigilance, car si c'est pour nous faire plus de nucléaire pour du tout électrique, on n'aura pas gagné grand-chose).

Et cette décision doit impacter les transports car ils représentent 30% du total des émissions de GES en France, lesquels y ont augmenté de +13% depuis 1990 (alors que l'objectif global toutes activités est de -40% d'ici 2030). Le plan que doit présenter l'Etat d'ici 3 mois ne pourra donc pas faire l'impasse sur des mesures structurantes dans les transports.

Or, comme démontré dans cette série des *Lettre Economique*, les logiques de démantèlement du système ferroviaire, de concurrence, de sacrifice du fret, et d'un aménagement du territoire par concentrations autour de métropoles concurrentes entre elles, sont absolument incapables d'infléchir la trajectoire des effets climatiques du modèle néolibéral. Elles ne feront au contraire qu'aggraver la situation.

La décision du Conseil d'Etat ouvre donc un champ de résistances (juridiques notamment) et de mouvements sociaux offensifs, pour reconstruire un système ferroviaire selon les critères d'efficacité globale, de justice sociale, de respect de l'environnement et d'aménagement du territoire équilibré, comme nous les avons analysés.

C'est en tout cas ce que les élu.e.s des listes SUD-Rail porteront dans les Conseils d'Administration où vous les aurez placé.e.s par vos suffrages.

Retrouvez La Lettre Economique sur le site de la Fédération SUD-Rail : <https://sudrail.fr/Lettre-economique>

