

Débats & Controverses

TRANSPORTS COLLECTIFS

Comment relancer le service public ferroviaire ?

L'ÉTAT DOIT ASSUMER SES RESPONSABILITÉS



Laurent Brun
Secrétaire général de la
fédération CGT cheminots

La mise en concurrence de la SNCF dans le transport intérieur des voyageurs a été autorisée par la loi de 2018, dite « pacte ferroviaire », que les cheminots ont combattue. Plusieurs régions et le gouvernement lui-même mettent en œuvre cette disposition. Passée l'attention médiatique liée à la grève, plus personne n'informe les usagers de ce qui se trame dans les coulisses des autorités organisatrices, de l'impact pour le service public, et des décisions graves qui sont prises. La CGT cheminots souhaite le redire : la concurrence est inadaptée. Donnons les moyens à la SNCF ! L'échec de l'appel d'offres sur les trains d'équilibre du territoire (TET) Bordeaux-Nantes et Nantes-Lyon illustre que, pour être très concurrentielle, la concession proposée doit être très rentable. Il y a donc une vraie menace sur les finances publiques.

Par ailleurs, dans le contexte de crise sanitaire où toutes les entreprises sont affaiblies, il n'est pas bon de fragiliser encore plus l'opérateur public SNCF en le privant de certaines concessions. Le bon sens devrait donc amener le gouvernement à repousser de plusieurs années l'ouverture à la concurrence. Face à la crise sanitaire, il faut une véritable aide de l'État.

Nous considérons que, pour des motifs sociaux et environnementaux, il est indispensable de développer le transport collectif. Le mode ferroviaire a des avantages indéniables en termes de capacité de transport, de sobriété énergétique, de vitesse, de confort, de sécurité, et même de coût. Mais, avec les confinements et leurs conséquences, l'entreprise publique SNCF va perdre environ 10 milliards d'euros de recettes commerciales entre 2020 et 2021. L'État doit en partie couvrir ces pertes d'exploitation pour éviter une réduction des investissements ou du service rendu à la population. Il faut aussi que l'État assume ses responsabilités, que les investissements soient augmentés sur l'infrastructure et le matériel roulant afin d'accélérer la résolution des problèmes quotidiens que subissent les usagers. Remettons complètement à plat la politique ferroviaire. Quitte à ce que l'État subventionne la SNCF face à la crise, c'est l'occasion de définir un nouveau modèle de développement. Jusqu'à présent, le TGV portait l'ensemble du système. Résultat : il représente 60 % des recettes commerciales de la SNCF et 70 % des péages perçus par SNCF Réseau. Or, c'est l'activité la plus touchée par le confinement et le télétravail. Il faut donc profiter de la crise pour rééquilibrer les différentes activités afin que la SNCF soit moins dépendante du TGV. Grâce à une subvention de l'État pour faire face à la crise sanitaire, il serait possible d'engager un vrai développement du fret SNCF, mais aussi des TET (relance des transversales,

RAPPEL DES FAITS

En pleine crise sanitaire, toutes les raisons sociales, environnementales et économiques plaident pour un nouvel essor du rail.



grand plan pour les trains de nuit, etc.), et de reprendre le développement du TER et du Transilien.

Il faut organiser la complémentarité des offres sur un réseau unique, débarrassée des handicaps du système concurrentiel, mandatée et financée pour développer le service public fret, TET, TER. La SNCF devra aussi se réorganiser en interne pour être plus efficace.

La fédération CGT cheminots a déjà produit un document complet sur l'avenir du fret dénommé « Ensemble pour le fret », toujours d'actualité. Nous rendrons bientôt public un document similaire sur le transport ferroviaire public de voyageurs comportant 21 conditions pour son développement. Le système ferroviaire est un réseau interconnecté dans lequel toutes les activités sont dépendantes les unes des autres. Vouloir les segmenter et les séparer est l'erreur majeure de ces vingt dernières années, avec pour conséquence une multiplication des dysfonctionnements. Relancer le service public ferroviaire, c'est possible et nous savons comment faire ! ●

UN CARACTÈRE NATIONAL, LES RÉGIONS ET UN OPÉRATEUR



Cécile Cukierman
Sénatrice PCF de la Loire

Depuis de nombreuses années, sous l'impulsion politique des gouvernements successifs et une direction de la SNCF consentante, notre bien commun qu'est le service public ferroviaire national se dégrade. Entre les suppressions de trains, de lignes dans les territoires ruraux et la multiplication des fermetures de guichets dans les gares voyageurs et des agences SNCF en ville, la politique de démantèlement est depuis bien longtemps en marche. Le seul but de cette manœuvre est de tendre vers une privatisation du secteur par l'ouverture à la concurrence et la recherche de réduction des coûts au détriment de la sécurité et de la qualité de service.

A contrario, je suis convaincue que nous devons conserver le caractère national du réseau ferré et de son opérateur historique, la SNCF. Le maintien de ce caractère national est la condition qui permettra de garantir l'égalité des

territoires et des Français dans l'accès au ferroviaire. Si nous voulons un grand service public national du rail, nous devons rester mobilisés pour conserver toutes nos lignes, et augmenter l'offre ferroviaire.

Il est totalement illusoire de penser que l'on peut marier une politique d'aménagement du territoire digne avec la libéralisation du rail, conduisant à des politiques court-termistes, centrées sur la rentabilité de l'offre. À cette vision j'oppose l'intérêt général, la réponse aux besoins exprimés en termes d'aménagement du territoire, de droit à la mobilité ou de transition environnementale.

En ce sens, les régions ont un rôle majeur à jouer. Elles doivent être les défenseurs de l'existant et en partenariat avec la SNCF accompagner le développement de l'offre, son amélioration. À l'heure des contrats de plan État-région, nous devons être ambitieux et à l'offensive pour inscrire la rénovation, la réouverture de lignes ferroviaires. Le service public ferroviaire n'est utile que s'il est performant, fiable et régulier. Les agents, dans la diversité de leur métier, sont indispensables. La déshumanisation à outrance fragilise également le service public ferroviaire.

D'un point de vue plus législatif, je considère que les directives européennes sont faites pour être révisées si elles ne répondent pas à leur postulat de départ, en l'occurrence une amélioration du service. La France a déjà connu l'ouverture à la concurrence avec le fret ferroviaire, et pour quel résultat ? Un recul du rail au profit de la route, une rétraction du réseau et même son abandon parfois.

Enfin, les expériences étrangères nous démontrent que cette voie n'est pas souhaitable pour les usagers du train. Partout ailleurs, avec l'arrivée de la concurrence, les tarifs ont explosé, excluant les plus pauvres de son accès. Les aspects de sécurité ferroviaire ne doivent être négligés, or l'on constate que celle-ci est bien plus difficile à obtenir avec la multiplication des opérateurs.

La relance du service public ferroviaire est une impérieuse nécessité, tant pour garantir les déplacements indispensables à chacune et chacun, pour aller se former, travailler mais aussi tout simplement s'évader, que pour garantir un aménagement du territoire équilibré, et pour contribuer à relever le défi climatique en réduisant drastiquement camions et voitures. ●

POUR UN « QUOI QU'IL EN COÛTE »



Léo Charles
Économiste

Il faut le réaffirmer. Le ferroviaire est et doit rester un service public. Face aux défis du changement climatique et de la hausse des inégalités, seul un service public ferroviaire de qualité permettra de combiner les enjeux d'écologie, de réduction des inégalités territoriales et sociales. Car l'histoire nous l'a prouvé. Le secteur privé

est incapable de maintenir un service ferroviaire de qualité, sécurisé et accessible à tous. C'est donc bien à l'État de réinvestir massivement ce domaine trop longtemps délaissé.

Alors pour qu'il soit de qualité, il doit être public et financé à la hauteur des besoins et des objectifs.

Les différents rapports estiment qu'il faudrait quelque 60 milliards d'euros pour régénérer les infrastructures. Il faudra bien entendu aussi prévoir la modernisation du matériel roulant et l'embauche de salariés.

Pour cela, deux solutions : dans un premier temps, comme pour tout investissement public nécessaire, l'État doit s'endetter.

Cela tombe bien, aujourd'hui les taux d'intérêt sont bas, voire négatifs : emprunter nous coûte de moins en moins cher. Ainsi, selon l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE), l'État pourrait prévoir d'em-

prunter 100 milliards d'euros supplémentaires sans pour autant faire payer la facture aux ménages à travers un supplément d'imposition dédiée. En effet, par le truchement des taux bas, la charge réelle de la dette française (les intérêts que l'on doit rembourser) a diminué de près de 15 milliards d'euros entre 2011 et 2019. Autant de marge de manœuvre pour soutenir le service public ferroviaire. Par ailleurs, à l'occasion du plan de relance européen, la France a précisé que 30 milliards d'euros seraient alloués à la transition énergétique. Avec une plus grande volonté politique, ce montant pourrait être augmenté, puisqu'il correspond à la volonté affichée

PRÈS DE TROIS QUARTS DES DÉPENSES DU SECTEUR DU TRANSPORT SONT CONSACRÉES À LA ROUTE, 7 % AU TRANSPORT AÉRIEN ET 6,6 % AU TRANSPORT FERROVIAIRE.

par la Commission européenne d'engager la lutte contre le réchauffement climatique.

Dans un second temps, l'objectif de transition écologique et sociale porté par le rail nécessite de mettre en place une réforme fiscale nous permettant de dégager les marges de manœuvre nécessaires au financement de notre modèle social et de la transition. Notamment, le rétablissement d'une contribution

sur les plus hauts revenus serait bienvenu pour relancer le rail. Si l'on se base sur les recettes fiscales tirées du feu impôt de solidarité sur la fortune (ISF), ce ne serait pas moins de 5 milliards d'euros qui pourraient être entièrement dédiés à la refondation de ce service public. Cette contribution « verte » est d'autant plus justifiée dès lors que les 10 % des ménages les plus riches sont responsables de 45 % des émissions de CO₂.

Si la transition écologique et sociale est notre objectif, alors des investissements publics sont nécessaires, en particulier pour favoriser une mobilité plus écologique et inclusive. Le service public du rail doit être l'un des maillons centraux de ces investissements utiles et ce... quoi qu'il en coûte. ●

POUR SUIVRE LE DÉBAT SUR L'HUMANITÉ.FR



LA CHRONIQUE ÉCONOMIQUE DE PIERRE IVORRA

La fine fleur de la spéculation

Wall Street vient d'être secouée par des opérations qui ont contribué à gonfler les cours et à enrichir des fonds et des actionnaires. À cette occasion, les projecteurs ont été braqués sur des pratiques spéculatives souvent très rentables : le négoce des produits dérivés et la vente à découvert. En quoi consistent-elles ?

Les dérivés sont des produits financiers dont la valeur et la fonction dépendent d'un autre produit, appelé un « sous-jacent ». Ce peut être un titre de dette, mais aussi du blé, du cuivre, du pétrole, ou encore un indice boursier, un taux d'intérêt, un taux de change entre devises. Les dérivés sont des produits qui visent à se prémunir contre un risque. Ce sont, en quelque sorte, des contrats d'assurance proposés par les banques, les compagnies d'assurances, et aussi des sociétés.

Ils sont les rejetons de la crise du capitalisme financiarisé et mondialisé et de ses hoquets. À

Un produit dérivé peut se revendre et l'on peut même acquérir un dérivé pour assurer un autre dérivé.

partir de la fin des années 1970, ils se sont développés avec elle. La dérégulation, le mouvement des monnaies entre elles, celui des capitaux d'un continent à l'autre, tout ce remue-ménage a donné naissance à cette quintessence de la spéculation que sont les produits dérivés. Dans ce contexte tourmenté, par exemple, un exportateur français vers les États-Unis devant être payé en dollars à

l'échéance de trois mois à tout intérêt à acheter à une banque, ou même une autre société, un contrat lui permettant de s'assurer contre une baisse de la monnaie américaine vis-à-vis de l'euro. Ce produit dérivé une fois acheté peut se revendre et l'on peut même acquérir un dérivé pour assurer un autre dérivé. Les spéculateurs ont fait leur lit dans cet océan d'incertitudes en faisant monter la mayonnaise financière.

Ils en sont venus également à acheter des produits dérivés à découvert. La vente à découvert consiste à commercialiser des titres que l'on ne possède pas encore, dans l'espoir de les acheter plus tard à un prix inférieur et de réaliser un gain. On vend au cours du jour, par exemple 100 euros, des actions d'une société X... en difficulté. On prend l'engagement de les livrer dans trois jours. Juste avant la vente, on achète réellement ces titres qui ne valent plus que 90 euros.

On les cède donc à leur valeur antérieure de 100 euros, alors qu'on les a payés 10 euros de moins, 10 euros que l'on se met dans la poche. A priori, on pourrait croire qu'il s'agit d'un jeu qui ne prête pas à conséquence, sauf qu'en ce bas monde tout se paie. C'est ainsi que les activités financières vampirisent les ressources produites par l'activité réelle et que le peuple travailleur se retrouve en chaussettes. ●

Tribune libre Covid-19

Les vaccins doivent être un bien public mondial

Texte collectif

Le président Macron et d'autres chefs d'État, la présidente de la Commission européenne, l'OMS, ont promis de faire des vaccins anti-Covid-19 un bien public mondial. Cette promesse ne doit pas être oubliée.

L'élément essentiel de tous les vaccins, c'est la séquence du virus Sars-CoV-2. Cette séquence sans laquelle il n'y a pas de vaccin possible, est devenue une ressource commune mondiale, accessible à tous. Rien ne justifie que les vaccins qui en sont issus ne le soient pas, d'autant plus que la recherche et les financements publics ont largement contribué à leur fabrication.

Pour combattre la pandémie, pour minimiser au maximum les conséquences sanitaires, sociales et économiques négatives des confinements, déconfinements et reconfinements successifs, le moyen le plus efficace est la vaccination. Il y a urgence à vacciner massivement les populations, en particulier les plus fragiles. Chaque semaine, chaque

mois perdus pour atteindre cet objectif, ce sont des milliers de morts, d'hospitalisations en réanimation qui auraient pu être évités.

Malheureusement, les entreprises qui ont produit les vaccins validés par les différentes instances réglementaires n'ont pas seules les moyens de produire rapidement les quantités de vaccins nécessaires pour vacciner les populations de nos pays et du monde entier. Il est donc indispensable que toute l'industrie pharmaceutique en France, en Europe et dans le monde se mobilise en urgence pour la production de ces vaccins, en obtenant des compagnies qui les ont produits les licences nécessaires.

Les gouvernants, les institutions européennes et mondiales disposent avec cette séquence du Sars-CoV-2, bien commun de l'humanité, d'un point d'appui solide pour négocier avec les entreprises productrices des vaccins et exiger qu'elles délivrent ces licences. Sinon le mécanisme de licence d'office prévu pour des situations exceptionnelles telles que celle que nous vivons aujourd'hui devrait être mis en œuvre pour permettre leur production libre.

Nous, professionnels de la santé publique, de l'université et de la recherche, demandons :

- au gouvernement français d'agir de manière ferme et résolue pour obtenir rapidement les licences nécessaires sur les vaccins anti-Covid déjà validés, de mobiliser les entreprises pharmaceutiques nationales et européennes comme Sanofi, Fabre, etc., d'accroître significativement les moyens de recherche très insuffisants alloués actuellement à l'Agence nationale de recherche sur les maladies infectieuses, de créer dans un futur proche un pôle public du médicament et des vaccins pour mieux répondre aux défis sanitaires à venir, et de favoriser une distribution équitable des vaccins à tous les pays du monde ;

- aux sociétés productrices de vaccins d'affirmer clairement et de concrétiser leur accord pour l'attribution des licences aux autres sociétés pharmaceutiques capables de produire également ces vaccins ;

- à Sanofi et aux autres grandes sociétés pharmaceutiques françaises de s'engager à produire sous licence dans les meilleurs délais les vaccins de leurs concurrents validés par les instances réglementaires. ●

À l'initiative de Richard Benarous, ancien directeur du département Maladies infectieuses à l'Institut Cochin et du Pr. Alfred Spira, épidémiologiste à l'hôpital du Kremlin-Bicêtre, membre de l'Académie nationale de médecine. Retrouvez la liste des 150 premiers signataires sur l'Humanité.fr