

Un appel d'économistes, de sociologues, de syndicalistes et de personnalités diverses a été lancé mercredi 9 mai. « La reprise de la dette par l'État doit s'accompagner d'une renégociation et d'une conversion en une dette à très long terme et à taux très bas, proche de 0 %, sinon cela reporte la charge sur les contribuables, c'est-à-dire, pour l'essentiel, sur les salariés et retraités », réclament-ils.

Le président de la République a annoncé que l'État reprendrait « *pour partie, progressivement* » la dette de la SNCF à partir de 2020. Cela ne permet pas de répondre aux exigences de développement du service public ferroviaire. En outre, aucun projet réel de développement du transport ferroviaire au service des besoins sociaux et écologiques, des besoins des gens comme des territoires, n'est présenté par le gouvernement.

Il faut libérer la SNCF du coût excessif de la dette. Selon le dernier rapport sur les comptes des transports, sur l'ensemble des dépenses liées au transport ferroviaire en 2016, 2,7 milliards sont allés aux banques et aux assurances, pour l'essentiel en charges financières. C'est presque un tiers de la masse salariale ! Le coût élevé de la dette contractée par le passé sur les marchés financiers (sur 50,8 milliards empruntés par SNCF Réseau, 46,4 milliards l'ont été par émissions d'obligations), et les intérêts qu'ils continuent d'exiger pour les nouveaux emprunts de la SNCF leur permettent de pomper les richesses créées par les cheminots et la SNCF, et empêchent son développement (2 % d'intérêts pendant 30 ans, c'est beaucoup !).

La reprise de la dette par l'État doit s'accompagner d'une renégociation et d'une conversion en une dette à très long terme et à taux très bas, proche de 0 %, sinon cela reporte la charge sur les contribuables, c'est-à-dire, pour l'essentiel, sur les salariés et retraités. La Caisse des dépôts pourrait être chargée de cette opération pour laquelle, en tant qu'établissement de crédit, elle peut demander un refinancement à la BCE. Mais il faut aussi financer de nouvelles dépenses pour le service public ferroviaire de voyageurs et de fret : nouveaux investissements dans le matériel et les infrastructures, embauches, R&D...

C'est indispensable pour faire face à l'état dégradé des infrastructures, à l'engorgement des transports urbains, à l'engorgement des routes par les poids lourds, à l'arrivée de nouvelles technologies économes en énergie pour lutter contre le réchauffement climatique, au besoin de cohérence entre les systèmes de transports à l'échelle de l'Europe, au besoin de relever le défi des données numériques dans un secteur – les transports ferroviaires – où elles jouent un rôle stratégique, au besoin de consolider le statut des cheminots et même de l'étendre aux salariés du transport routier, aux perspectives de développement de l'emploi et de création de richesses dans toutes les activités liées au transport ferroviaire, dont sa filière industrielle et de services. En outre, ces investissements donneront une impulsion à la demande et à l'activité économique.

Nous pensons que la question du manque de moyens et de financements est ce qui est commun à tous les services publics : l'hôpital, les EHPAD et le système de santé n'en peuvent plus, l'Université est mise en demeure d'organiser la sélection et le tri sélectif, le système éducatif scolaire et secondaire sont asphyxiés, les collectivités locales sont étranglées et leurs services publics, comme ceux de l'État, peuvent de moins en moins faire face. Il faut les sortir de l'étau des marchés financiers.

Il faut de l'argent pour développer ces services publics !

Où trouver les financements ? Au-delà d'une nécessaire contribution fiscale incluant la lutte contre l'évasion et la fraude, arrêtons de livrer notre endettement aux marchés financiers à qui l'État paye plus de 40 milliards d'intérêts par an. La Banque centrale européenne (BCE) injecte dans le même temps des centaines de milliards d'euros sur les marchés financiers.

Cet argent ne doit plus aller à la spéculation, aux délocalisations ou aux destructions d'emploi. Si nos services publics bénéficiaient pour leurs emprunts des mêmes conditions que les banques – à qui la BCE prête actuellement 760 milliards d'euros à des taux compris entre 0 % et -0,4 % pour des prêts à échéance de 4 ans – ils auraient les moyens de faire aujourd'hui les dépenses qui leur permettraient de se développer, d'accroître les richesses produites dans le pays, et ainsi de rembourser, progressivement dans l'avenir, une dette rendue utile et efficace. Ils auraient les moyens d'une gestion démocratique, plus proche des usagers pour mieux répondre à leurs besoins et pour réussir la transition écologique. Oui, un euro employé pour les services publics dans ces conditions, c'est un euro efficace !

Le président Emmanuel Macron et son Premier ministre Edouard Philippe doivent mobiliser les institutions financières pour cela. Ce dispositif français serait une première étape ouvrant la voie à la création d'un Fonds de développement économique, social et écologique européen solidaire qui financerait, avec l'argent prêté par la BCE, des projets démocratiquement décidés dans chaque État européen pour le développement des services publics.

Nous souhaitons ouvrir la discussion en ce sens avec tous les pays de l'Union européenne (acteurs sociaux, intellectuels, sociétés civile, forces politiques...) d'autant plus que partout le besoin de développer les services publics est criant. Dans l'immédiat, nous demandons :

- Des négociations autour d'un véritable plan d'avenir pour le transport ferroviaire;
- Un plan d'urgence d'investissement matériel et humain financé à un taux très bas, proche de 0 % par la Caisse des dépôts (CDC) et les banques publiques (BPI France, Banque postale, ...) pour les services publics ;
- Que la Banque centrale européenne (BCE) appuie ce plan en attribuant à ce pôle public bancaire et pour les services publics une partie des milliards qu'elle crée chaque mois, comme le permet l'article 123.2 du Traité sur le fonctionnement de l'UE, au lieu de les injecter sur les marchés financiers.

Les premiers signataires :

Gérard Aschiéri, syndicaliste enseignant, membre du CESE

Valérie Barca, économiste, membre du réseau de recherche sur les chemins de fer Ferinter

Corinne Barre, économiste, professeur de SES

Christophe Baumgarten, avocat

Amar Bellal, enseignant génie civil à l'université de Rennes, rédacteur en chef de *Progressistes*

Michel Bilis, directeur d'hôpital honoraire

Frédéric Boccara, économiste, université Paris 13, membre du CESE

Stéphane Bonnéry, sociologue, université de Paris 8, Saint-Denis, professeur des universités

Jean-Jacques Bordes, consultant

Marie-Claire Cailletaud, syndicaliste, responsable Industrie, CGT

Léon Caquant, économiste, professeur de SES

Pierre-Antoine Chedagneau, étudiant, association Contre-courants, HEC

Ulf Clerwall, économiste

Laurent Cordonnier, économiste, professeur, Université de Lille 1, Clersé, membre des économistes atterrés

Viviane Debarges, infirmière, Membre de la direction de la Fédération CGT Santé et action sociale

Claude Debons, syndicaliste

Hervé Defalvard, économiste, maître de conférences à l'université Paris-Marne la Vallée

Alexandre Derigny, syndicaliste, fédération des Finances CGT

Bernard Devert, syndicaliste, CGT métallurgie

Claude Didry, sociologue, directeur de recherches au CNRS

Yves Dimicoli, économiste, ancien membre du CAE

Jean-Michel Drevon, syndicaliste, Institut de recherches de la FSU

Denis Durand, économiste, codirecteur de la revue *Economie & Politique*

Jean-Marc Durand, économiste

Arnaud Eymery, économiste

Jean Finez, sociologue, université Grenoble-Alpes, membre du réseau de recherche sur les chemins de fer Ferinter

Sébastien Gasc, syndicaliste, fédération CGT des Cheminots

Nicolas Girault, étudiant, association Contre-courants, HEC

Alain Grandjean, économiste

Didier Guyot, consultant, président du groupe 3E

Stanislas Jourdan, Positive Money Europe

Thierry Kirat, économiste, directeur de recherche au CNRS, économiste atterré

Jacky Koehl, maître de conférences à l'université de Lorraine

Claude Laridan, économiste

Dominique Launay, syndicaliste, Membre du CNTE (conseil national de la transition écologique)

Didier Le Reste, syndicaliste, ancien secrétaire général de la CGT Cheminots

Valérie Lefebvre-Haussmann, syndicaliste, Fédération des personnels de la banque et de l'assurance CGT

Cécile Lefèvre, sociologue, université de Paris 5 Descartes, professeur des universités

Constantin Lopez, économiste, professeur de SES

Yvette Lucas, sociologue, CNRS

Justine Malle, réalisatrice

Nasser Mansouri-Guilani, économiste

Mireille Martini, économiste

Fabien Maury, économiste

Sandrine Michel, économiste, université de Montpellier, professeur des universités

Catherine Mills, économiste, codirectrice de la revue *Economie & Politique*, maître de conférences honoraire Paris 1

François Morin, économiste, université de Toulouse-Capitole, professeur émérite, économiste atterré

Laurence Nayman, économiste

Aline Paillet, journaliste

Yvon Quiniou, philosophe, professeur en classes préparatoire

Frédéric Rauch, économiste, rédacteur en chef d'*Economie et politique*

Jean Riconneau, président de la commission économique du CCGPF SNCF

Isabelle Robert, syndicaliste, membre du CESE

Patrice Rötig, éditeur, Editions Bleu autour

Fabienne Rouchy, syndicaliste, syndicat national CGT de la Banque de France

Daniel Sanchis, économiste

Delphine Serre, sociologue, université de Paris 5 Descartes, professeur des universités

Alexis Spire, sociologue, CNRS, chargé de recherches

Evelyne Ternant, économiste

Jean-Michel Toulouse, directeur d'hôpital honoraire

Elif Deniz Ünal, économiste et éditrice