

Débats & Controverses

LA CHRONIQUE
ÉCONOMIQUE
DE PIERRE-
IVORRA



Pierre Ivorra

Quels coûts faut-il donc réduire ?

Nos agents du service d'ordre établi du libéralisme et du social-libéralisme qui sévissent dans les médias ont du mal à comprendre qu'il y a dépenses et dépenses. Pour eux, il va sans dire que « la France vit au-dessus de ses moyens ». Mais cette France-là, c'est dans leur esprit la France d'en bas. Il ne s'agit évidemment pas de celle qui, gavée, vit dans le quartier huppé de la Muette, dans le 16^e arrondissement, et qui, selon les données de l'Insee, percevait en 2011 un revenu imposable moyen de 19 000 euros par mois.

Ils ne comprennent pas que certaines dépenses publiques ont une qualité hors du commun en ce sens que ce sont des dépenses qui permettent de faire des économies. Il en est ainsi des dépenses d'éducation, de formation, de culture, de santé, de protection sociale, de celles permettant un développement durable. Il en est ainsi de l'ensemble des dépenses de développement humain et écologique.

Ainsi, lorsqu'on constate que la Chine est devenue le pays qui, à l'échelle mondiale, compte le plus d'étudiants dans ses universités, on peut se dire que,

Il faut baisser tous les coûts et d'abord ceux du capital.

dans les années qui viennent, elle ne va pas se contenter d'être cantonnée au rôle d'atelier du monde et, notamment, de « petite main » des multinationales américaines. Déjà les entreprises chinoises

tendent d'effectuer des percées dans le domaine des nouvelles technologies grâce à des chercheurs, des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers plus qualifiés.

Une main-d'œuvre mieux formée et sécurisée permet d'élever la productivité du travail, c'est-à-dire de réduire la quantité de travail nécessaire pour produire un même bien ou un bien d'une valeur équivalente. Mais on ne peut se contenter de réduire le seul coût du travail par unité produite. Cela, c'est le capital qui s'efforce de le faire pour augmenter ses prélèvements et cela nous envoie dans le mur, cela conduit à réduire l'emploi, à augmenter le chômage, la précarité... d'un côté, et à accroître les gâchis capitalistes, les fortunes, de l'autre.

Il faut baisser tous les coûts et particulièrement ceux du capital, l'ensemble de ses prélèvements sur la richesse créée, notamment par le biais des dividendes. Il faut baisser tous les coûts par unité produite, mais en augmentant les unités produites. Et utiliser la richesse supplémentaire ainsi créée pour financer des dépenses socialement utiles et qui, à leur tour, vont accroître l'efficacité productive, tout en permettant de s'attaquer aux maux qui rongent notre société et particulièrement ceux du chômage et de la mal-vie. Il s'agit donc bien de réduire le coût du capital, mais pour développer les hommes. ●

SNCM. Un conseil de surveillance convoqué d'urgence à Paris.

En résistance pour éviter la mise à sac

■ C'est en extrême urgence qu'un conseil de surveillance extraordinaire a été convoqué hier à la demande des syndicats de la SNCM. Leur actionnaire majoritaire Transdev veut les liquider avant l'heure en vidant la trésorerie. De quoi aller au devant d'une liquidation judiciaire si le passage devant le tribunal de commerce comme l'exigent Transdev et le gouvernement se confirme.

Le médiateur Gilles Béliet n'a pu que faire le constat d'un temps précieux perdu lors de la réunion en préfecture de mardi 28 octobre : aucune garantie sur le scénario de discontinuité n'a été apportée, ni pour le contentieux européen, ni pour le projet industriel, ni pour le volet social, ni même sur la recherche de repreneurs. Pire, c'est maintenant jusqu'à la délégation de service public sur la Corse que le consortium SNCM-CMN risque de

voir tomber des bateaux. Un marché de 600 millions d'euros pour la période 2014-2023 que le concurrent low-cost Corsica ferries n'aura qu'à se baisser pour ramasser.

Par ailleurs, une procédure de conciliation vient de s'ouvrir au tribunal de commerce de Marseille avec deux administrateurs chargés d'avancer dans un temps court mais nécessaire sur la sécurisation d'une restructuration. Mais Transdev n'en a que faire et continue son entreprise de démolition en exigeant le remboursement anticipé de ses prêts d'actionnaires « théoriquement valides jusqu'en juin 2015 », précise la CFE-CGC. Ce conseil devra permettre de clarifier les positions des actionnaires sur ce dossier où plus de 2 000 emplois sont en jeu afin d'aborder la réunion du 18 novembre dans les conditions acceptables.

M.G.



Les marins se battent depuis des mois contre un actionnaire liquidateur couplé d'un gouvernement complice. PHOTO ROBERT TERZIAN

de Marseille 31 Octobre 2014

En bref

Ferroviaire Thello débarque à Marseille

L'ouverture à la concurrence du rail se fait concrète : la compagnie ferroviaire italo-française Thello vient de lancer la vente des billets de sa nouvelle liaison directe Marseille-Milan, qui ouvrira le 14 décembre et devra être rentable dès 2016, et se défend au passage de venir concurrencer les TER de la SNCF.

La filiale du groupe italien Trenitalia (67%) et du Français Transdev (33%), annonce dans un communiqué diffusé hier un tarif « entre 30 et 70 euros pour un Marseille-Milan » en seconde classe. Le premier Milan-Marseille circulera le 14 décembre et le premier Marseille-Milan le lendemain. Mais pas question d'exploiter à perte pour le directeur général de Thello, Albert Alday qui estime : « dès 2016, il nous faudra être dans un profit minimum ».

Les trajets entre plusieurs gares françaises ne seront toutefois commercialisés qu'à la mi-décembre, dans l'attente d'une décision du Conseil d'État, saisi par le Conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca), inquiet pour ses TER. Il avait déposé un recours contre un avis de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), gendarme du rail, qui avait estimé que cette nouvelle liaison « ne port(ait) pas atteinte à l'équilibre économique » de ce contrat de service public avec la région Paca.

Thello se défend de vouloir venir concurrencer le TER affirmant « viser une clientèle loisirs, professionnels ». Tant que le transport ferroviaire régional n'est pas ouvert à la concurrence, c'est-à-dire fin 2022, « ça n'est pas le sujet de fond » estime Albert Alday.