

A. CAPITALISME ET S.N.C.F.

I. — UN BREF HISTORIQUE

Depuis les temps héroïques de la première révolution industrielle, le chemin de fer prend une place de plus en plus grande dans l'économie capitaliste. Pourtant dès 1900, de nombreuses petites compagnies ont déjà été éliminées par la concurrence. Se dessinent déjà les grandes entreprises ferroviaires : le P.L.M., le P.O., etc. Le réseau ferré français a une densité unique en Europe. Les compagnies bénéficient de la garantie financière de l'Etat, dans le cadre de l'exécution d'un service public, notamment dans le cas du déficit d'exploitation.

Au début du siècle des sept plus grandes compagnies, quatre sont en déficit (le P.O., l'Est, l'Ouest, le Midi) et font appel à la garantie de l'Etat. C'est à cette période que se situe le rachat par le gouvernement du réseau de l'Ouest particulièrement déficitaire. Les inégalités de fonctionnement financier des compagnies s'expliquent surtout par des différences d'activités de transport. En 1898, par exemple les grands axes gérés par le P.L.M. (le trajet du vin, par exemple) font que la compagnie ne fait pas appel à la couverture de l'Etat. Le réseau du Nord industriel, lui, ne lui fera jamais appel. Le réseau du Midi, connaîtra toujours un déficit d'exploitation chronique.

La guerre de 14-18 détruira ce pénible « équilibre » : toute une partie du réseau et du matériel sont détruits. A la fin de 1919 le déficit total atteint 2.630 millions, avec un gonflement énorme des dépenses de fournitures et approvisionnements. En 1921, le gouvernement créait deux organismes chargés de coordonner l'action des compagnies : « Le conseil supérieur des chemins de fer » et le « Conseil Directeur ». Et aussi d'établir la politique tarifaire. Les grandes compagnies restaient concessionnaires des lignes, mais on créait un fonds commun où viendraient se fondre, les excédents des uns, les déficits des autres. Si le total restait négatif, l'Etat accorderait des avances, ou... augmenterait les tarifs. De 1921 à 1936, le produit de l'exploitation fut déficitaire en 21, excédentaire de 22 à 31, puis déficitaire en 35, 36, 37, comme reflet de la crise économique mondiale de 29-33. C'est le 31 août 1937, pendant le Front populaire que fut signée la création de la S.N.C.F. entre les compagnies et le gouvernement. A ce titre les conseils d'administration recevaient 700 millions de l'époque, au titre d'indemnités. Le déficit était couvert par l'Etat et représentait 35 milliards, on passa « à la remise en ordre » : en 6 mois, les tarifs voyageurs étaient relevés de 35 %, les tarifs marchandises de 50 % ! Fin 1938, le déficit POUR L'ANNEE était encore de 7.600 millions.

L'origine de ce déficit ? De 1921 à 1930, les recettes ont augmenté de 250 % par les hausses de tarifs. Les dépenses de fonctionnement ont doublé pendant la même période. Mais les charges du capital, elles, ont triplé, du fait d'une politique d'emprunt à outrance (31 milliards de l'époque !).

Mais ce qui compte surtout, c'est l'incidence de la crise économique de 29-33, sur l'économie française, qui entraînera une redistribution, une restructuration des priorités. La nationalisation des chemins de fer en 1937, correspond à deux directions précises : d'une part le rachat des titres par l'Etat amènera 700 millions d'indemnités et la totalité des déficits d'exploitation cumulés seront épongés, par l'acte de nationalisation. En somme, une bonne affaire capitaliste, au bon moment.