

Il est facile de montrer qu'il n'en est rien. Des six principaux pays d'Europe de l'ouest (Angleterre comprise) seule la France a enregistré une progression du nombre de voyageurs transportés entre 1961 et 1966. La concurrence route étant égale dans tous les pays (Statistique de l'O.N.U.).

Ainsi, à côté du phénomène du développement d'autres modes de transports concurrentiels, la rentabilisation ne peut pas apparaître comme une mesure de SURVIE, mais elle apparaît comme un IMPERATIF ECONOMIQUE du capitalisme en France, aux prises avec la concurrence acharnée que crée le Marché commun, et la concurrence mondiale. L'adaptation d'une entreprise de transports aussi importante peut être un moyen d'intervention dans le cadre de cette concurrence. Et pas seulement un moyen : adapté aux besoins des trusts utilisateurs il peut être une source non négligeable de profits. La rentabilisation de la S.N.C.F. s'inscrit dans toute la politique économique du capitalisme en France.

2) QUELLES MESURES ?

Il faut rendre, donc, le transport le moins coûteux possible. L'intervention de l'Etat s'avère indispensable : les monopoles ont besoin en la circonstance du pouvoir d'Etat détenteur des moyens légaux de contrainte pour obtenir :

1) L'adaptation, et le pillage des possibilités de la S.N.C.F., et de l'emploi des ressources publiques, le plus favorable pour eux.

2) Tout en maintenant la fiction du service public, rendre rentable les transports des travailleurs (banlieue, colis détail, etc.) par la « vérité des prix ».

Ainsi le cheval de bataille des réformistes : l'entreprise nationalisée, est l'embryon de la propriété collective, puisque soustraite à la propriété des capitalistes elle tombe : les grands groupes capitalistes adapteront la S.N.C.F. à leurs besoins, l'appareil d'Etat... se chargeant de l'application des mesures.

Les mesures prises et déjà appliquées sont de deux ordres :

1) La S.N.C.F. sera gérée comme une entreprise indépendante assurant la rentabilisation globale des activités qu'elle maintiendra.

2) Modernisation technique des activités dirigées essentiellement vers les besoins des capitalistes.

— Dans ce cadre le problème essentiel est le trafic marchandise des trusts : par la réforme tarifaire de 1962, c'est plus de 110 milliards (jusqu'ici compensée par subvention de l'Etat) qui ont été offerts aux utilisateurs marchandises. On n'y touchera pas. (C'est le tarif distances pondérées).

— Amélioration du service-transport : généralisation des trains complets (ne passant plus par les triages). Un exemple : la société ESSO « exige » et obtient des trains complets de 4.500 tonnes, à vitesse 100 km/h pour continuer à être client. Les temps de transit devront être très nettement diminués : entre Bordeaux et Lyon une demi-journée gagnée en 1969 (cf. : Guibert, « Vie du Rail » n° 1222).

— Les coûts de mise en œuvre du trafic marchandises ne sont couverts qu'à concurrence de 88 % des recettes ; c'est une partie importante du déficit d'exploitation. Là, on pourrait atteindre la rentabilité : par une augmentation des tarifs ! Il n'en est pas question, d'ailleurs, de toutes les activités de la S.N.C.F., c'est le prix des wagons complets qui... a le moins augmenté de 1962 à 1967 ! Le produit moyen de la tonne par kilomètre dans ce même temps A DIMINUE de 9 % ! Ainsi donc les capitalistes sont bien servis. Dans ce cadre, il est intéressant de savoir comment les dirigeants expliquent cette politique de prix... si souple, c'est le moins qu'on puisse dire.

Il y a, dit le rapport Lacarrière, « une résistance des faits » aux efforts entrepris. Le rapport Laval dit : « Le décalage croissant entre le prix de vente moyen décroissant et le prix de revient ascendant explique la situation financière dégradée de la S.N.C.F. » C'est clair ! Le déficit de la S.N.C.F. vient du refus des capitalistes de payer. De plus, ne pas oublier que dans le cadre des conventions Etat-S.N.C.F., le budget de celle-ci reçoit directement des subventions pour cer-