

tains transports (le papier-journal par exemple) les minerais, etc. Ainsi donc on améliorera l'outil de transport, mais pas question de le rendre « rentable » on nous le dit : les capitalistes refusent. D'ailleurs selon la direction de la S.N.C.F. de nouveaux aménagements tarifaires sont prévus. Les prix vont donc encore baisser.

— On généralise les embranchements particuliers, véritables mise à disposition du chemin de fer aux portes mêmes des entreprises bénéficiant de subventions et de l'utilisation du réseau. Ainsi, par exemple, verse-t-on aux propriétaire de wagons particuliers (carburants, ciments, autos) 532 millions de subventions. Bref, à tous les niveaux, le déficit d'exploitation, lié aux intérêts capitalistes est couvert, socialisé, par des subventions d'Etat.

— Le trafic colis-express (c'est celui de la voiture d'enfant qui est chargé dans le train qu'emprunte le voyageur) a été rentabilisé simplement par deux augmentations successives de 2 et 15 %. Là, pas de question. Pas plus d'ailleurs que pour le trafic banlieue, les transports obligatoires de millions de travailleurs, où par des hausses successives non seulement on le rentabilisera (il y est largement !) mais duquel on attend de substantiels « rentrées ». Ajoutons que le VI^e Plan ne prévoit pas d'améliorations des conditions de ce transport.

— Pour le trafic détail, il semble bien que l'on entre dans une phase d'essai : d'une part, il représente une partie non négligeable du chiffre d'affaires transport marchandise : 20 % des recettes. On regroupe en 50 grandes gares toutes les activités marchandises (fermetures de quais marchandises, concentration de chantiers de transbordement). Dans une première étape, ce sont des chemins (de 12.000 à 14.000) qui seront mutés au terrain. Mais le seul critère qui servira au maintien des gares SERNAM sera le critère du bénéfice d'exploitation. Les gares non rentables seront cédées au privé (qui ne souhaite que ça !). La desserte finale, le porte-à-porte sera aussi privé, la S.N.C.F. étant « commissionnaire » donc choisissant ses sous-traitants. Ainsi, avec les entreprises de groupages, les sous-traitants « employés » par la S.N.C.F., ce sont des activités entières de service public qui sont cédées au privé. Il en est de même pour le trafic lignes secondaires et omnibus, supprimé à concurrence de 10.000 kilomètres de lignes, jointes aux 5.000 kilomètres de lignes marchandises. Les dépenses occasionnées par l'entretien et le personnel des passages à niveau est désormais entièrement socialisé, donc subventionné par l'Etat. L'introduction de l'automatisme supprimera tout le personnel.

— Enfin, est poursuivie la politique des grands trains de luxe, soit en première classe seule, ou avec suppléments, donc des trains quasiment réservés aux riches. Tous éléments de confort, toute amélioration technique étant immédiatement utilisés (climatisation, nouveaux engins de traction, etc.). Ces trains de prestige sont-ils rentables ? La direction S.N.C.F. dit que oui ! 60 à 75 % de bénéfices de mise en œuvre. Pour ce type de transport, on ne compte pas les coûts d'infrastructure, eux aussi, on l'a vu payés par le budget d'Etat, comme pour le transport marchandises capitalistes. Ajoutons que n'est pas prévue la recherche de la vérité des prix. On n'augmente pas les tarifs banlieue, à la même cadence que le Capitole, le Mistral ou le T.E.E. Les bourgeois trouveraient cela de mauvais goût !

Ainsi toutes ces mesures, ces axes de la rentabilisation sont mis en application. Mais l'élément important du plan concerne les chemins : c'est l'accroissement de la productivité, l'économie sur toutes les dépenses d'entretien et les coûts de mise en œuvre, les compressions d'effectifs.

En définitive la rentabilisation capitaliste de la S.N.C.F. est une attaque en règle contre les chemins.