

Ainsi dans tous les secteurs de son activité la S.N.C.F., entraîne dans le sillage de son fonctionnement des entreprises capitalistes, dont les intérêts sont liés à elle. Une fonction de régulateur de l'économie capitaliste apparaît à travers l'entreprise nationalisée par le jeu des commandes passées aux sous-traitants. Constructions de matériels, entretien, etc. On imagine l'âpreté de la lutte entre entreprises capitalistes, lorsque sera décidée la construction de la ligne Paris-Lyon en liaison ultra-rapide alors que le seul coût de l'infrastructure, et les ouvrages d'art nécessiteront un crédit global de 130 milliards d'AF, environ ! Il est vrai que Chalandon avec la construction privée des autoroutes a, si l'on peut dire..., montré la voie !

### III. — LA RENTABILISATION CAPITALISTE DE LA S.N.C.F.

Elle va s'exercer (elle s'exerce déjà) dans le cadre d'une restructuration de toutes les activités. Les activités rentables bénéficieront de mesures destinées à accroître leur rentabilité ; elles auront le « privilège » de servir la clientèle de « luxe ». Le secteur des transports capitalistes rigoureusement déficitaire, sera rationalisé la productivité poussée à fond, les matériels bénéficieront d'un renouvellement plus rapide, bref l'adaptation au moindre coût pour les trusts est à l'ordre du jour. Le troisième élément de la rentabilisation est la liquidation de toute une partie du service public non rentable : trains omnibus, lignes secondaires de province, dessertes de lignes marchandises, certains trains grandes lignes. Derniers éléments, le trafic banlieue sera bien sûr maintenu et par le jeu des tarifs en hausse à répétition, apportera une contribution non négligeable à la rentabilisation. Pour le trafic détail, la création du SERNAM, est le prélude à la privatisation totale ou partielle : les grandes gares de concentration du détail étant « jugées » sur leurs résultats, les gares non bénéficiaires seront cédées au privé.

Le VI<sup>e</sup> Plan, le budget S.N.C.F. 1970, tous les rapports de commissions spécialisées rapport Chamant, Martin, Charmeil, ont fixé les lignes directrices de la rentabilisation des activités de la S.N.C.F. : à aucun moment on ne se pose la question des CONSEQUENCES SOCIALES de cette rentabilisation : pour les cheminots, pour les usagers. Entrons dans le détail.

#### 1) L'EVOLUTION RECENTE DE LA SNCF

a) **La courbe des activités** : La S.N.C.F. est et reste le premier transporteur français. Seulement la part relative du chemin de fer dans l'activité générale du transport a baissé : les causes sont multiples. D'abord le développement impétueux du transport routier, joint au développement de la voiture particulière. Ensuite, le développement des transports d'hydro-carbure par oléoducs, et le rapprochement des ports importateurs des grandes unités de la sidérurgie, enfin le déclin des transports de charbon parallèle au déclin de sa production.

Toutefois de 1959 à 1967, la progression du trafic voyageur est régulière : plus 20 % au total. La tendance à la stagnation du trafic en 1967, n'est pas confirmée : depuis deux ans on assiste à une nette reprise de l'activité : en 1969 plus 8,4 % par rapport à 1968 (perturbé par... mai-juin) et plus 1,4 % par rapport à 1967. Les trafics banlieue ont connu aussi une telle augmentation (plus 1,7 %), ainsi que les express grandes lignes (plus 3 %) et 5 % pour les trains auto-couchettes. (cf : « Le Monde » du 21-4-70).

Sur le plan du trafic marchandises les chiffres sont encore plus importants : 67 milliards de tonnes/km soit 7 % de plus en 1969 qu'en 1967. Le record absolu de 1964 est battu de 3 %. Cette progression réelle est confirmé par les chiffres publiés par les six premiers mois de 1970. Produits chimiques, et métallurgiques, carburants, sont en hausse sensible de tonnage. Nous verrons pour-quoi le redressement des activités S.N.C.F. est si spectaculaire.

b) **Rendre la S.N.C.F. concurrentielle** : La grande astuce des dirigeants de la S.N.C.F., a été de présenter les mesures de rentabilisation capitaliste de la maison sous le terme : s'adapter ou périr.