

D'autres choix pour la SNCF

Daniel Junker

La grande manifestation nationale unitaire des cheminots actifs et retraités du 26 novembre dernier à Paris à l'initiative de six fédérations syndicales, a été un événement très important pour la défense et la promotion du service public SNCF.

Depuis 1996, celle-ci a abandonné la politique de marge des années quatre-vingt/quatre-vingt-dix, provoquant son déclin, pour une politique de volume qui a permis un développement de ses activités.

Officiellement ce cap n'est pas remis en cause

Mais la politique Raffarin place cependant l'entreprise publique en mauvaise posture face au défi de la construction européenne et aux besoins de financements nouveaux.

Jusqu'ici, en effet, la décision d'ouvrir à la concurrence le trafic de fret ferroviaire européen, en mars 2003, a été limitée au seul fret et au seul réseau transeuropéen, excluant le cabotage jusqu'en 2008.

Ceci est à mettre au compte de l'action du ministre communiste Jean-Claude Gayssot, de la résistance des cheminots et de l'attachement profond des français au service public.

Mais Bruxelles veut précipiter l'échéance. Et, d'ores et déjà, des réflexions sont engagées pour ouvrir le cabotage fret et le trafic voyageurs lui-même à la concurrence. Or, pour M. de Robien, il n'est plus question d'une opposition

ferme et définitive de la France à une telle ouverture.

Cela accentuerait la mise en concurrence aveugle entre les différents opérateurs, accroissant la congestion de l'offre et le gâchis de moyens sur les zones et les axes les plus rentables, le rationnement s'imposant ailleurs.

Au contraire, ce qui devrait prévaloir pour développer des services publics ferroviaires de qualité en Europe, c'est la coopération entre réseaux pour répondre aux exigences communes de continuité et d'amélioration des services publics offerts avec les créations d'emplois et les efforts de formation nécessaires. La complémentarité entre les modes et les réseaux de transport est une nécessité. Les projets technologiques doivent être de véritables outils au service des chaînes de transport performantes, multimodales et multiréseaux, en toute sécurité. Et cela nécessite des entreprises publiques, dégagées des

contraintes de rentabilité financière et visant l'efficacité sociale et économique.

Les coopérations des différents réseaux sur l'axe Belgique, Luxembourg, France se sont révélés bien plus efficaces que les axes « nord sud » organisés sur le mode de la concurrence.

Ce sont de telles coopérations qui devraient être encouragées en Europe en privilégiant des crédits favorables à l'emploi et à la formation, soutenus par la BCE (1) et la BEI (2), au lieu de favoriser la dictature des marchés financiers avec le pacte de stabilité.

En matière de financement, précisément, la SNCF est confrontée aux orientations négatives de la politique Raffarin qui entend accorder la priorité à la Bourse.

La création de Réseau Ferré de France (RFF) n'a en rien réglé le problème de la dette ferroviaire. RFF, qui en supporte l'essentiel, cherche à y faire face en rentabilisant l'usage des infrastructures dont il est propriétaire.

En 2002, les péages imposés à la SNCF ont atteint près de 2 milliards d'euros, en augmentation de plus de 26% depuis 2000, tandis que sa propre dette (7,32 milliards d'euros) s'est accrue de près de 13%.

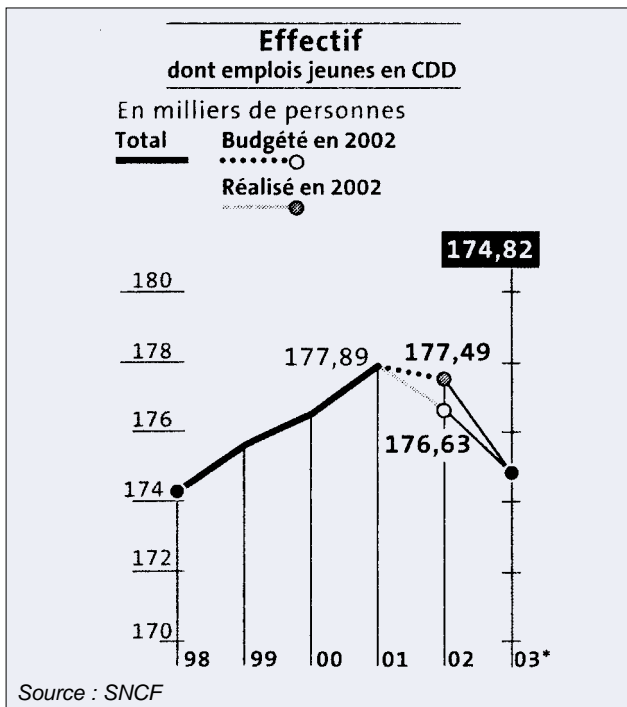
Cela peut s'aggraver avec la décision du gouvernement de rattacher l'organisme de répartition des capacités d'infrastructure (ORC) à RFF qui devient juge et parti. Le risque est grand que ce soit la loi du marché qui décide des tarifs et que les sillons soient attribués aux plus offrants, au détriment de la réponse aux besoins de transport et de service public.

Cette situation se conjugue avec une diminution des moyens alloués par l'Etat : alors qu'il faudrait 214 millions d'euros par an pendant 5 ans pour financer les projets ferroviaires contenus dans les contrats de plan Etat-Régions, 140 millions d'euros seulement ont été budgétés pour 2003. Pour les transports combinés, la dotation a été réduite à 35 millions d'euros à partager avec les chargeurs, alors que chacun reconnaît la nécessité du rééquilibrage rail route. Où en est-on des orientations visant le doublement du trafic fret SNCF à l'horizon 2010 ?

Tout cela constitue une contrainte supplémentaire imposée à l'entreprise publique au détriment des salariés, des usagers, de l'emploi, de la formation, des déroulements de carrière et du développement d'un service public de qualité.

Une telle politique du gouvernement a pour consé-

LE RISQUE
EST GRAND
QUE CE SOIT
LA LOI
DU MARCHÉ
QUI
DÉCIDE
DES TARIFS



quence immédiate la vente d'actifs, de patrimoine immobilier et de filiales (Société Hydro Electric du Midi...)

Dans ce contexte, la politique de volume se fait à moyens sans cesse contraints avec, en contrepoint, la recherche obsessionnelle de gains de productivité apparente du travail sur le dos des cheminots et la diffusion d'une culture de gestion antagonique avec le service public. Après un recul d'un millier d'emplois en 2002, il est fait état d'une nouvelle baisse de 1 270 emplois d'ici la fin de l'année 2003 qui serait pour l'essentiel supportée par le

fret, les directions centrales et régionales. C'est encore par un ajustement sur l'emploi que l'on cherche à réduire les déficits, tout en continuant à protéger les prélèvements financiers massifs des banques et des marchés financiers sur l'entreprise au titre de la dette SNCF et indirectement par l'intermédiaire de RFF. Alors qu'après des décennies de choix du tout routier aux conséquences dramatiques, la reconquête du service public du rail avec des créations d'emplois avait commencé à marquer des points et permettait d'envisager une politique en prise avec les nouvelles exigences de transport, va-t-on, au nom de la rentabilité financière, revenir en arrière au prix d'immenses gâchis humains, financiers et écologiques ?

Il faudrait au contraire que la SNCF et son groupe visent un objectif d'efficacité sociale et économique, avec de nouveaux critères de gestion et des pouvoirs effectifs d'intervention des cheminots, des usagers, des élus sur son orientation.

Il faut, en effet, que l'entreprise publique puisse non seulement développer un service public de qualité, mais aussi apporter à toute la société en sécurisant l'emploi et la formation, la recherche et une croissance réelle durable.

Cela appelle une tout autre politique de financement de la SNCF : un allègement effectif et conséquent de la dette ferroviaire ; l'appel à de nouveaux financements bancaires sélectifs à taux très abaissés et que pourraient impulser ensemble la Caisse des dépôts et les Caisses d'épargne, affirmant ainsi une vocation nouvelle du pôle public financier ; une augmentation des dotations d'Etat en contrepartie d'engagements nouveaux sur le développement de l'entreprise publique. ¹

1. Banque centrale européenne.
2. Banque européenne d'investissement.

