

# Construire, maintenant, une alternative de développement du fret SNCF face à la stratégie de déclin du plan Véron

Daniel Junker

**S'il «réussit», le plan Véron mène tout droit à la privatisation d'activités fret/SNCF, au repli sur un réseau noyau. S'il échoue, ce plan Véron conduit à la liquidation des actifs (machines, wagons, domaine...). Il est urgent de changer la donne, de reprendre la «main visible» du public.**

## Un bien collectif

De même que la SNCF appartient à la Nation, le transport de marchandises, par le rôle structurant qu'il joue dans l'économie et l'aménagement du territoire, non seulement pour les entreprises

(Acheminement, production), mais aussi pour le grand public (approvisionnement, emploi), constitue un bien collectif. En ce sens, même s'il se situe dans le marché, il relève également du service public.

## La SNCF, entreprise nationale de service public, possède des fondamentaux porteurs d'avenir.

La SNCF irrigue un réseau maillé desservant tout le territoire (gares marchandises, embranchements particuliers, chantiers multimodaux, ports et aéroports), ouvert sur l'Europe et le monde.

La SNCF alimente un système de production liée voyageurs et marchandises. Cela économise des coûts de gestion et d'exploitation.

La SNCF est donc une entreprise de réseau, à rendement croissant, c'est-à-dire que son efficacité économique et sociale s'exprime d'autant plus que son activité grandit.

Enfin, le ferroviaire est un système guidé (sécurité) et le roulement rail/roue est économe en énergie, en espace et en nuisances pour l'environnement.

## L'activité de transport, une activité en crise dans la crise globale du capitalisme.

Véron et Gallois qui a fait une croix sur le fret SNCF, refusent de prendre en compte les effets de la crise capitaliste sur les évolutions du système de production et d'échanges mondialisés. Ils considèrent que le déficit final de l'activité fret à la SNCF est la somme des déficits des «petits» trafics.

Sans prendre en compte le temps propre à la production ferroviaire, le plan Véron n'est qu'une pseudo réponse pragmatique aux besoins nouveaux des multinationales avides d'espaces libres de toutes contraintes pour assurer leur domination économique.

La recherche exclusive de la rentabilité financière, les énormes besoins de financement pour la recherche/développement entraînent une pression formidable sur les coûts

de production, particulièrement les coûts de transports. On assiste à des délocalisations, à des modifications du processus de production, à la recherche de suppression des stocks, à l'émergence de fonctions logistiques et du suivi en temps réel des flux (infogistique).

Le plan Véron, c'est la soumission au diktat du tout routier décrété par le Medef et impulsé par le gouvernement Chirac/ Raffarin/ de Robien, chantres de l'Europe libérale.

Malgré ses progrès technologiques, c'est le mode le plus frustré, le plus insécuritaire et polluant qui est choisi, accompagné de la mise à disposition, pratiquement gratuite, d'un réseau moderne d'autoroutes.

En effet, en raison de son éclatement (42000 entreprises) et du recours incontrôlé à la sous-traitance en cascade, la route, sous la pression des grands chargeurs, génère la dévalorisation des prix de transport.

Cela conduit aux sous tarifications des transports de marchandises et au dumping social (emploi/formation/salaires/temps et conditions de travail) dans tout le secteur d'activité, pour le plus grand profit des firmes transnationales.

La mondialisation capitaliste ne consiste-t-elle pas à offrir le libre choix de l'implantation des activités économiques sur la planète pour gonfler sans cesse et le plus vite possible, le taux de rentabilité des investissements.



**Une autre politique des transports, fondée sur le progrès social, le respect de la sécurité et du développement durable doit être instaurée.**

Pour les transports terrestres de marchandises, un rééquilibrage des trafics en faveur de la voie navigable et du ferroviaire, la recherche de complémentarités, de multi modalité, de coopérations sont un axe majeur de la politique des transports.

Une nouvelle politique des transports par air, par mer, par eau, par route et par fer devrait être impulsée et coordonnée par une structure multimodale au sein du ministère des transports.

**Sortir du plan Véron, ouvrir une perspective de développement du fret SNCF.**

Pour répondre aux évolutions de système de production, la SNCF et son groupe peuvent mettre en œuvre des «produits systèmes» permettant de traiter des flux de marchandises, intégrant les fonctions d'assembleur, d'opérateur, de production de transports et d'informations, en temps réel (infogistique).

Des critères, autres que la rentabilité financière, le chiffre d'affaire ou la tonne / kilomètre (TK) sont à rechercher en terme d'efficacité économique et sociale, de valeur ajoutée par le transport.

L'émergence du fait régional, la constitution «d'économies régionales», l'extension des pouvoirs politiques, économiques, financiers régionaux constituent un atout, des points névralgiques pour développer une stratégie active avec la SNCF, pour une véritable politique de réseaux régionalisés, constituant des sous-ensembles du réseau national et international dont le développement et la gestion pourrait être concertée entre la SNCF régionale, les collectivités territoriales, les entreprises, le bassin d'emploi, avec une articulation interrégionale.

**Des coopérations multifformes.**

Une politique dynamique de recherche/développement et d'investissement devrait être instaurée en liaison avec l'industrie ferroviaire et aussi d'autres industries comme l'électronique, les industries de conditionnement et de manutention, de même qu'un suivi attentif des modifications intervenant dans le processus d'approvisionnement, de production et de distribution chez les chargeurs.

Le développement de coopérations entre modes, entre entreprises, en France et aussi en Europe permettrait de partager les coûts et de favoriser les progrès.

La mise en œuvre d'un pôle public de transports de marchandises, du petit colis au convoi, autour de la Poste et ses filiales, la SNCF et son groupe Géodis, le groupe

Sernam, dynamiserait cette stratégie de coopérations multifformes au service du public. Cela aiderait à la moralisation du secteur des transports.

**Des financements nouveaux**

La création d'un pôle public financier au service de l'intérêt général participerait à la mobilisation de financements lourds avec des prêts de longue durée à taux réduit. Une nouvelle fiscalité, faisant contribuer les bénéficiaires réels des transports ainsi que la création d'un Fonds national d'investissements ferroviaires abondé, notamment, par l'épargne populaire, permettraient de dégager des ressources nouvelles.

La reprise de la dette, dont il est responsable, par l'Etat, supprimerait la charge des emprunts passés.

RFF, structure de cantonnement, frein énorme à l'investissement et au développement de la SNCF, devenu inutile serait supprimé. La SNCF redeviendrait une entreprise unique, intégrée, au service de la Nation.

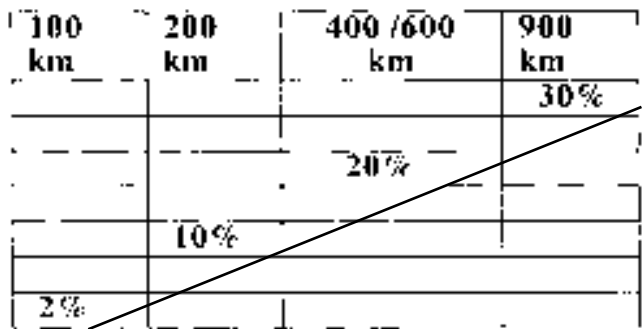
**Des propositions pour l'action immédiate**

La mise en œuvre de telles alternatives appellent la mobilisation et l'action.

Nous proposons d'agir pour :

- Le développement des réseaux historiques de Chemin de fer et des coopérations, en faisant gagner le non au projet de constitution européenne.
- Amplifier les convergences de luttes des salariés du secteur et de la population pour l'environnement et le développement durable.
- La mise en œuvre de grands débats publics régionaux sur le service public ferroviaire. ■

**Part du fer en fonction de la distance en France (86% du fret est transporté sur une distance inférieure à 200 km)**



Se lit : 2% du Fret est transporté par le ferroviaire sur une distance inférieure à 100km.

**Répartition mondiale des échanges entre la France et l'Union européenne (en tonnes)**

	Parts modales en 1980	Parts modales en 2000
Route	50%	79%
Fer	31%	12%
Voies navigables	19%	9%

Source : SFS