



## Défense des services publics – Le CNAFAL prend position

La vérité **c'est que, depuis longtemps**, la haute bourgeoisie française voulant « singer » l'aristocratie a toujours investi dans la détention de patrimoines financiers, immobiliers ou dans les placements financiers. Même Colbert se désespérait de cet immobilisme, critiquant ceux qui, à l'époque, préféreraient acheter des terres et des châteaux plutôt que d'investir dans l'industrie naissante des filatures au contraire de nos voisins allemands... **Les conservateurs ne sont pas ceux que l'on croit...**

Le néolibéralisme advenu pendant la période Giscard se donne **le marché** pour seul fondement économique et politique avec pour corollaire, la libre concurrence et l'initiative laissée au privé... La démocratie de marché où l'on mesure l'assentiment des citoyens à l'aune des sondages et des taux d'écoute des émissions télévisées impliquant des politiques **remplace le débat républicain**, remplace la délibération authentique où sont posés tous les arguments sur la table pour que chacun se prononce en son âme et conscience...

Paradoxe de cette **pseudo-démocratie** : plus il y a complexité des problèmes de notre société, plus on simplifie le niveau d'information du citoyen (lequel passe de plus en plus de temps dans sa journée quotidienne pour aller chercher le travail de plus en plus loin quand ce n'est pas le travail de nuit, les week-ends, la vie professionnelle désynchronisée par rapport au temps familial...) On assiste de la part des grands médias privés d'information télévisée à une véritable mise en condition contre les grévistes.

Depuis quelques décennies, le modèle américain fascine la France néolibérale : peu importe les dégâts commis dans le tissu social, dans l'environnement.

Pierre Bourdieu, le grand sociologue, disait « **la concurrence, c'est la guerre de tous contre tous** ». Voilà la question de fond.

**Le tournant sociétal s'est fait dans les années 1950-1960** : les libéraux de l'époque décident que le système des transports en France doit être libéralisé notamment celui de la route pour répartir optimalement le trafic entre le rail et la route. Mais l'avantage économique de la route renvoie en grande partie à l'absence de prise en charge des coûts d'infrastructures par les entreprises du transport. **En fait, c'est chaque contribuable qui paie ces infrastructures à travers l'impôt.** Et depuis la construction des autoroutes, les prix des péages ne cessent de s'envoler pour les automobilistes, au plus grand profit des sociétés concessionnaires, filiales de grands groupes, très liées au pouvoir politique de la droite.

**La SNCF doit par contre payer la construction et l'entretien de son réseau...** auquel se rajoutent les obligations de service public, en terme d'exploitation ou de tarifications maintenues sous la double responsabilité de l'Etat et de l'entreprise SNCF...

**C'est l'Etat qui, dans le cadre de l'aménagement du territoire, imposera la construction de lignes LGV et TGV.**

Dès lors, faute de compensation financière, la dette de la SNCF s'est envolée...

**Autre question de fond**, c'est bien l'Europe et au nom de l'Europe, que l'on nous impose la concurrence. Et n'oublions jamais le déni de démocratie de 2005, où l'on n'a pas respecté la souveraineté populaire, alors que le **NON** l'avait emporté.

Examinons de près ce qui s'est passé dans le domaine ferroviaire en France et à l'étranger, puisqu'on nous cite quelques exemples.

**Comment s'est passé l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire ?**

12 ans après son ouverture en France, c'est **un désastre**, le transport par rail en France est tombé au plus bas niveau européen. Tous les acteurs perdent de l'argent. **"Fret SNCF"**, filiale de la SNCF est lourdement endettée et déficitaire. Même dans son récent rapport **Spinetta** n'a pu éviter de dire que l'ouverture du **marché du fret ferroviaire avait conduit à un endettement massif et à une réduction du trafic** (bonjour la pollution des poids lourds sur la route !). Un train de fret émet **10 fois moins de CO2 au km que le nombre de poids lourds nécessaires, pour transporter la même quantité de marchandises.**

**Ce sont des choix politiques qui ont conduit à ce résultat !**

La France, à l'égal des USA, se lançait il y a 30 ans dans la **grande distribution**, faisant exploser les périphéries des villes, à coup d'entrepôts et de supermarchés. Mais surtout la **concurrence des grands distributeurs** fait que, dorénavant pour l'écoulement et la distribution des marchandises, **le système capitaliste "impose son "tempo" à tous les niveaux, en particulier "moins de gestion des stocks trop coûteuse"**.

- ✓ Donc c'est le **"zéro stock" qui prévaut** partout dorénavant : par informatique quel que soit l'objet commandé, il est mis en fabrication, ce qui évite la constitution et la gestion des stocks. Le revers de la médaille, c'est qu'il faut livrer la commande le plus tôt possible.
- ✓ Le **"zéro stock"**, implique le **"juste à temps"**, donc la **livraison dès la sortie d'usine au distributeur. D'où l'intensification du trafic routier tous azimuts.** Pollution, dégradation rapide des infrastructures, utilisation abusive de la route.
- ✓ Autre revers de la médaille, **consécutif à ce process de travail, la dérèglementation des horaires, du travail lui-même...** On va chercher le travail de plus en plus loin, d'où encoure l'utilisation intense de la voiture pour aller travailler....

**La France paie cher d'être le champion de la grande distribution en Europe.**

**Résultat, la part du fret ferroviaire en France, en 15 ans, est tombé à moins de 10%. Il a été divisé par plus de trois depuis 1980.**

Ajoutons à cela que les choix successifs des gouvernements, ont été de fait de **subventionner les routes**. Si la SNCF doit payer ses infrastructures, la route s'est déchargée sur les collectivités publiques et l'Etat. Voilà la vérité ! **Les coûts indirects, pollution de l'air, nuisances sonores et dégâts**

**à l'environnement, ne sont pas chiffrés, sans compter la sécurité routière en nombre de morts et de blessés !**

A cela, il faut ajouter que les entreprises de transports (composées de nombre de petits patrons) ne paient pas l'intégralité des taxes pétrolières. Le coût des péages d'autoroutes est sans rapport avec le coût réel et les dégâts qu'ils commettent, auxquels il faut ajouter l'allègement des charges sociales, etc.

Quand il a été question de leur imposer **l'écotaxe**, les transporteurs routiers ont tout bloqué et aucun débat politique de fond n'a été mené devant la place publique. Dans l'invective et l'anathème, on a été plus gentil avec les routiers qu'avec les cheminots ! **Cherchez l'erreur !**

Le CNAFAL se déploie dans ses activités et ses réflexions, sur l'ensemble du champ social. Il ne pouvait pas faire l'impasse sur ces problèmes de fond. Nous sommes un mouvement d'éducation populaire ! Nous défendons tous les usagers !

**Continuons à déconstruire le bourrage de crâne actuel :**

- ✓ L'exemple de **l'Allemagne**. La "SNCF allemande" s'est transformée en société privée, mais le manque d'investissement pour la modernisation des lignes est criant et des accidents commencent à ternir son image ! Elle fait des bénéfices et recrute du personnel, **mais il y a un envers du décor qui est passé sous silence** : il reste encore une dette importante (20 milliards d'euros), un transport de marchandises par rail en recul au profit de la route, un parc de trains insuffisant. En 2008, car c'était ça l'objectif final, la tentative d'introduire en bourse la société ferroviaire allemande a échoué ! Preuve d'un doute sur les résultats et la fiabilité de l'entreprise ! **L'Etat allemand, aujourd'hui, se pose la question d'une reprise en main étatique !**

Signalons au passage, que la privatisation de la société allemande, a entraîné en 15 ans, la disparition de 150 000 emplois !

Les lignes fermées en grand nombre ont été remplacées par des lignes de bus appartenant à la société publique !

Voilà une préfiguration de ce qui attend les français, pour les lignes de chemin de fer régionales ! **Le fait de confier aux régions cette compétence ne garantit en rien leur pérennité, ni leur existence. Au contraire !**

Lors de l'opération de transformation de l'entreprise publique en société privée, l'Etat allemand a quand même pris en charge 27 milliards d'euros de la dette ! **Bien évidemment, ce n'était pas du mécénat**, mais l'objet de la démarche était de rendre l'entreprise attractive pour les investisseurs privés, améliorer les bénéfices et pouvoir achever la privatisation par revente totale au privé ! Naturellement au détriment des investissements dans le matériel, le personnel et les infrastructures.

**S'il y a eu une amélioration du confort et des services, la ponctualité des trains n'est pas satisfaisante, des accidents ont lieu à intervalles réguliers, pouvant bloquer gravement le trafic !**

---

**Voilà ce que la presse française oublie de dire pour la clarté des débats !**

✓ **La leçon britannique**

Aujourd'hui, ceux qui réclament **la nationalisation du train** sont largement majoritaires en Angleterre : trains bondés, retards répétitifs, abonnement annuel très cher, lignes saturées. Le système est au bord de l'effondrement, le matériel est vétuste, mais le rendement est juteux pour la compagnie qui exploite. Les britanniques envient le rail français ! Ne parlez pas aux britanniques de la privatisation.

**Conclusion :**

**L'enjeu actuel de la SNCF dépasse l'avenir de la SNCF.** Pourquoi le projet gouvernemental poursuit-il **la déconstruction du pacte social et républicain, mis en place en 1945 ?**

**Le projet macroniste est de courir après la mondialisation des marchés, pour mieux y insérer la France, mais est-ce l'intérêt de tous les français ? C'est le développement d'une économie néo-libérale à l'américaine, oubliant que l'économie du marché met à l'écart le lien social (c'est la règle du chacun pour soi, la guerre de tous contre tous). L'économie de marché met entre parenthèses des services publics indispensables et dignes de notre époque, ce que l'on appelle les biens communs. Il est temps de se réveiller.**

... Aragon le disait déjà : *"Quand les blés sont sous la grêle, fou qui fait le délicat, fou qui songe à ses querelles"*.

Le CNAFAL appelle au rassemblement de tous ceux qui veulent conserver ces services, essentiels à la vie sociale, de tous ceux qui veulent les développer à la hauteur des fondements des valeurs reprises dans notre Constitution en son article 1 – une République indivisible, laïque, démocratique et sociale – des services qui soient dignes des capacités financières et industrielles de notre époque<sup>i</sup>.

Jean-Marie Bonnemayre  
Président

Patrick Belghit  
Administrateur national CNAFAL  
et membre de la Commission consultative  
des consommateurs et des usagers SNCF

---

<sup>i</sup> Nota : le règlement de service public dans l'Union Européenne (OSP) prévoit depuis décembre 2013, dans son article 5 que *"l'autorité compétente"* en l'occurrence l'Etat français, *"peut décider d'attribuer directement des contrats de services publics de transports de voyageurs par chemin de fer :*

- ✓ Lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concerné (...),
- ✓ et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux".

Voir le [rapport Duron](#)