

USAGERS – CHEMINOTS EN FINIR AVEC LA CASSE DE LA SNCF !

La SNCF appartient à la Nation...

A la une de la presse de ces derniers jours :

« Un milliard de bénéfice pour la SNCF. Pour la première fois, l'Etat touchera un dividende qui s'élève à 131 millions d'euros... »
Le Figaro

« Après les bons résultats financiers de la SNCF et le versement de dividendes à l'Etat, le gouvernement envisage d'augmenter les tarifs... »
L'Humanité

« SNCF : Le nouveau président vise un chiffre d'affaires en hausse de 50 % en 2012 et un bénéfice opérationnel courant multiplié par 2.... »
Les Echos

« Cinq ans, cinq chantiers pour le nouveau patron de la SNCF... »
La Croix

« Le gouvernement prendra en juillet une décision sur les tarifs des péages ferroviaires que devra acquitter la SNCF à RFF...qui se répercuterait sur le prix des billets. »
La Tribune

Dividende et augmentation tarifaire...

Affichant au titre de l'année 2007 pour le groupe SNCF un résultat record dépassant le milliard d'euros, son nouveau président lance un programme aux objectifs ambitieux pour les cinq prochaines années. Missionné par le Président de la République en personne, l'intention est louable s'il s'agit de remettre l'entreprise publique sur la voie du service public. La ponction de l'Etat de 131 millions d'euros conjuguée à l'annonce d'une prochaine augmentation tarifaire et au mutisme sur l'offre « Corail Intercités » présagent du contraire.

Dans le cadre de la Réforme Générale des Politiques Publiques (RGPP), le Président de la République a annoncé, le 04 avril 2008, que l'Etat ne compensera (70 millions d'euros par an) plus à la SNCF les tarifs sociaux qu'il lui impose (cartes familles nombreuses, congés payés...). Vraisemblablement le coût des titres de transport va s'en ressentir !

Dividende, croissance, mais à quel prix ?...

A en croire la direction de la SNCF, ces résultats 2007 sont dus à la dynamique commerciale des activités voyageurs et à un rebond de celle du fret. En fait, ces résultats sont avant tout réalisés sur le dos des usagers, par l'augmentation régulière du prix du billet et la dégradation au quotidien de la qualité du transport, ainsi que sur le dos des cheminots, par la vente du patrimoine, la baisse du pouvoir d'achat et les suppressions d'emplois. Le budget 2008 prévoit de nouvelles suppressions de près de 2 000 cheminots s'ajoutant aux 16 000 de ces cinq dernières années.

Dividende et pari de la rupture...

Après en avoir fini avec le temps des dividendes versés à l'actionnariat des compagnies ferroviaires privées, 70 ans après, l'Etat tape dans la caisse de la SNCF ! Sur l'insistance de la CGT et d'associations d'usagers, 40 % de ces 131 millions seraient utilisés pour le financement des infrastructures ferroviaires. A ce sujet, la commission des finances du Sénat estime que l'agence de financement de ces structures sera dès l'an prochain dans une impasse financière ; ce qui sous tend la recherche de moyens pérennes à allouer au service public, pour financer notamment les engagements pris lors du « Grenelle de l'Environnement » et rénover un réseau ferré vieillissant. Et de poser la question : Qui doit payer ?

Améliorer le service public plutôt que les indicateurs financiers pour répondre aux besoins

RFF, une fausse réponse à l'endettement ...

Après le conflit de 1995, l'Etat crée Réseau Ferré de France (RFF) et transfère à cet établissement l'infrastructure ferroviaire et une dette de 20,5 milliards d'euros.

A l'évidence l'Etat marquait sa volonté de ne pas assumer ses responsabilités en faisant payer, par la mise en place d'un système de péages pour chaque circulation, sa dette par la SNCF.

En 10 ans, leur coût a triplé et représente aujourd'hui 30 % en moyenne du prix d'un billet de TGV.

Dans le même temps, RFF est contraint aux emprunts sur les marchés financiers et aux reports d'investissements et de travaux sur le réseau.

La dette portée par RFF s'élève désormais à 27 milliards d'euros et à en croire la presse, le gouvernement s'apprêterait à permettre une augmentation de l'ordre de 80 % de ces péages versés à RFF d'ici à 2015 avec une répercussion sur le prix des billets de train.

Non à un chemin de fer à deux vitesses...

Pendant que les investissements sont majoritairement réservés à la grande vitesse, les infrastructures régionales qui relèvent de RFF et de l'Etat subissent une dégradation (des ralentissements de vitesse sont imposés pour raisons de sécurité sur 1694 kms).

Ainsi, les financements réalisés par les régions pour améliorer et développer l'offre de transport ferroviaire régional, dont elles ont la responsabilité depuis 2002, se heurtent à l'état de l'infrastructure.

En mal d'attendre, des Conseils Régionaux pallient aux désengagements de l'Etat et de RFF en investissant à leur place sur leurs propres deniers afin d'y remédier. Des lignes interrégionales relevant de missions de service public, mais dont la SNCF considère qu'elle n'a pas à en supporter seule le déficit, pourraient à terme disparaître.

La rentabilité financière de ces dessertes ne peut constituer un indicateur pertinent et exclusif. D'autres critères comme ceux du développement durable, de l'aménagement du territoire,... doivent être réellement pris en considération.

Un sujet qui concerne l'ensemble des services publics à un moment où ceux-ci sont présentés comme inefficaces, coûteux pour la collectivité et que leur libéralisation est avancée comme seul gage de performance.

Dans le cadre de la préparation du projet de loi actant les mesures débattues lors du « Grenelle de l'Environnement », le gouvernement se penche à nouveau sur l'organisation du système ferroviaire français. Son désendettement par l'Etat et le retour à l'unicité de la SNCF sont d'actualité. Avant toute décision, le gouvernement doit créer les conditions d'un large débat public sur le financement du service public SNCF.

**La SNCF appartient à la Nation.
La Nation doit pouvoir s'exprimer sur l'avenir de la
SNCF !...**