

L'augmentation des tarifs SNCF est scandaleuse

Les propos de la ministre, qui fait mine de s'en offusquer après les avoir validés, le sont aussi !

Fin décembre, la direction SNCF annonçait une augmentation des tarifs Voyageurs de 2,6%. Une fois cette décision mise en application, Ségolène Royal multiplie les sorties médiatiques pour dire son prétendu désaccord. Pourquoi ne pas l'avoir fait avant ? Pourquoi cacher que les décisions tarifaires de la SNCF sont validées par l'Etat ? Pourquoi ne pas dire que le budget SNCF est présenté au Conseil d'Administration où les représentants de l'Etat sont majoritaires ?

Chaque année, les tarifs SNCF augmentent très fortement

Cette insupportable augmentation s'inscrit dans une suite ininterrompue. **Cela fait des années que les tarifs SNCF augmentent plus fortement que l'inflation et beaucoup plus que les revenus de la très grande majorité des usagers.**

Sous la direction de Guillaume Pepy, la dérive ne cesse de s'accroître. L'Etat a satisfait une des demandes des dirigeants SNCF en leur donnant toujours plus de possibilité de modifier les tarifs à leur guise, par un décret du 31 juillet 2011, non remis en cause depuis.

L'Etat est responsable de ces choix

Depuis la casse de la SNCF en deux entreprises (SNCF et RFF), en 1997, l'Etat impose à celle-ci de payer des péages à RFF : de 1997 à 2013, **la SNCF a versé au total à RFF 39,88 milliards (€ constants de 2013) en péages**, ce qui représente 1,52 fois la dette d'infrastructure reprise par RFF à la SNCF en 1997.

La loi ferroviaire d'août 2014, qui institue trois entreprises distinctes là où il y en avait deux n'améliore pas les choses : le budget 2015 prévoit 3,64 milliards en péages.

Le gouvernement, mais aussi les patrons de la SNCF, renvoient « les pauvres » vers les autocars ! Au mépris de toute égalité sociale, de la sécurité, de l'écologie.



Les augmentations des tarifs SNCF

2009	3,5%
2010	1,9%
2011	2,85%
2012	3,2%
2013	2,3%
2014	2,8%
2015	2,6%

En 2014, les salaires des cheminot-es représentaient 43,20% du chiffre d'affaires SNCF ; il y a une trentaine d'années, c'était 78,5%. Cette évolution, démontre l'exploitation du travail des cheminot-es qui sont de moins en moins payés pour leur travail, de plus en plus productifs pour l'entreprise. Les cheminots et les cheminotes se font voler une part de plus en plus grande de la richesse qu'ils et elles produisent par leur travail.

Le salaire mensuel moyen des dix plus hautes rémunérations de l'entreprise a augmenté de 130% depuis 2002. Sur la dernière année connue (2013), le montant global des dix plus hautes rémunérations de l'entreprise a augmenté de 10,46%. Inutile d'insister sur le fait que les salaires, pensions ou indemnités de la grande majorité des usagers n'ont pas connu cette croissance.

D'autres décisions politiques pèsent :

- ❑ **La « libéralisation » du marché de l'électricité coûte cher** à la SNCF. Depuis 2008, la facture a considérablement augmenté.
- ❑ L'Etat prétend subventionner les « Trains d'Equilibre du Territoire », mais en réalité il le fait essentiellement à travers la Taxe sur les Revenus des Entreprises Ferroviaires (TREF) qui est payée par ... la seule SNCF ! **Résultat, il n'y a quasiment plus de trains de nuit et les quelques trains Corail de jour qui existent encore, notamment les relations transversales, sont menacés.**
- ❑ Les budgets annuels de la SNCF prévoient des dons à l'Etat, au titre de « **dividendes** » **qui n'ont aucune réalité juridique** s'agissant d'un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial.

Surtout, la désorganisation du système ferroviaire, consciemment organisée depuis des années, est telle que cela a aussi des conséquences sur le niveau du trafic : allongement de temps de parcours, ouverture tardive à la vente, suppressions de trains, retards, gares sans personnel, trains sans personnel de bord autre que l'agent de conduite, nettoyage très insuffisant, tarification incompréhensible... **Les usagers en subissent directement les conséquences !**

L'hypocrisie ministérielle

Le décret n°83-109 du 18 février 1983 relatif aux statuts de la SNCF prévoit que son Conseil d'Administration « *fixe les orientations de la politique tarifaire* ». Le décret n°83-38 du 24 janvier 1983 précisant les modalités de désignation des membres du conseil d'administration indique que « *sept représentants de l'Etat sont nommés par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports* ». Ceux-ci sont donc très largement représentés au sein du C.A., et même majoritaires avec l'appui assuré de plusieurs des « *cinq membres choisis en raison de leur compétence* » et ... nommés par le Ministre chargé des transports. Le projet de budget SNCF pour 2015 était donc connu, et validé, par le gouvernement depuis des semaines ; Madame Royal est hypocrite lorsqu'elle fait part de son « opposition » ... une fois les mesures appliquées.

La loi ferroviaire d'août 2014 aggrave la situation

La privatisation des services publics n'a jamais permis de faire baisser les prix. La loi ferroviaire du 4 août 2014 organise la « libéralisation » totale de la SNCF au mépris des expériences passées et au profit de groupes privés qui souhaitent faire du business dans le ferroviaire. L'argument de la concurrence entre opérateurs qui ferait baisser les prix n'est qu'un artifice.

Rapidement, par le jeu de cessions/acquisitions, la concurrence fait place à un ou des « monopoles privés » qui augmentent leurs prix tout en dégradant les services. C'était un des motifs de la grève des cheminot-es en juin dernier, soutenue par les fédérations syndicales SUD-Rail [Solidaires] et CGT.

Usagers et cheminot-es, nos intérêts sont communs

Nous nous rassemblons dans une organisation syndicale interprofessionnelle parce qu'en tant que salarié-es, retraité-es, chômeurs-ses, nos intérêts sont communs et ne se limitent pas aux murs de chaque entreprise. Le service public ferroviaire est notre affaire à tous et à toutes.

Nous voulons des trains moins chers, non supprimés, à l'heure, propres et avec du personnel de bord statutaire et formé, des dessertes améliorées, des gares ouvertes, accessibles et avec, là aussi, du personnel statutaire formé, des travaux de rénovation programmés dans la durée et non dans l'urgence (quand ils ne sont pas abandonnés pour faciliter les fermetures de lignes)... C'est possible, en agissant ensemble, cheminot-es et usagers !

