

## Les Alternatifs-Isère

42 rue St-Laurent

38 000 Grenoble

Tel. 04 76 24 13 31

Courriel : 38@alternatifs.org

Site : <http://www.alternatifs.org/38/>

### SNCF : service public ou monopole capitaliste ?

#### Le TGV, priorité de la SNCF

Avec le développement du réseau du TGV, l'augmentation des services de TER (Train Express Régional) et l'accroissement du coût de l'énergie, les chemins de fer français voient leur trafic nettement augmenter depuis quelques années. Par exemple, dans la région Rhône-Alpes, de 2003 à 2006, le nombre de voyageurs a augmenté de 30% (1). L'amélioration du service des TER s'est faite grâce aux subventions apportées par les Régions concernant l'achat de matériel roulant, la rénovation des gares, le paiement des péages des trains régionaux sur le réseau détenu aujourd'hui par RFF (Réseau Ferré de France).

La SNCF cherche à augmenter ses profits en travaillant au développement des TGV. Ces trains à grande vitesse ont leurs tarifs fixés indépendamment de ceux des autres trains. Leurs seuls véritables concurrents étant les compagnies aériennes, la SNCF a pu se permettre en 2007 d'augmenter globalement largement leurs prix, augmentation par ailleurs difficile à cerner compte tenu de la complexité de la tarification. Cette hausse est une des principales raisons de la montée en flèche des bénéfices de cette entreprise : 1 milliard d'euros en 2007, soit trois fois plus qu'en 2006 (1). Cette société, qui est donc devenue une entreprise capitaliste, mène une politique commerciale de grippe-sous : elle cherche souvent à nous faire payer sournoisement des « suppléments » :

- en augmentant le parcours : par exemple nous faire passer par Lyon pour aller de Grenoble à Toulouse
- en nous obligeant à payer des réservations non-obligatoires
- en nous faisant voyager en 1<sup>ère</sup> classe en disant mensongèrement qu'il n'y a plus de place en seconde...

#### Le centre de la France et l'international délaissés

La SNCF délaisse les trains autres que les TER et les TGV, notamment les lignes transversales. Par exemple, même en incluant les changements, il n'y a plus qu'un train par jour pour aller de Lyon à Limoges! Différentes lignes, notamment dans le Massif central, ont été fermées ou réduites au strict minimum. En outre, les trains de nuit ont quasiment été liquidés. Alors que nos dirigeants politiques nous disent vouloir construire l'Europe, les lignes internationales suivent le même régime que les lignes nationales: suppression des trains directs Grenoble-Barcelone, Lyon-Turin, réduction du trafic entre Grenoble et Genève. Par ailleurs, les retards se multiplient. Aujourd'hui la SNCF se permet fréquemment d'annuler au dernier moment des trains annoncés. Ces perturbations sont-elles dues à un manque de personnel, à un manque de matériel, à une dégradation du réseau? Sur ce dernier point, en 20 ans, le financement consacré à son entretien, compté en franc courant, s'est réduit de 20% (2). Le doublement de la ligne Moirans-Romans fait plutôt figure d'exception en matière de travaux. Enfin, les profits actuels de la SNCF s'expliquent par sa politique envers ses salariés: baisse du nombre de cheminots, baisse de leur pouvoir d'achat auxquels va s'ajouter le recul de l'âge de la retraite.

Au niveau du fret, s'il a été mis en place une ligne de feroutage entre Perpignan et Luxembourg, de nombreuses gares de marchandises ont été récemment fermées.

Alors qu'à la suite du Grenelle de l'environnement le gouvernement n'a pris aucune mesure en faveur du transport ferroviaire, il a décidé de ponctionner la SNCF de 131 millions à titre de dividendes pour l'année 2007 afin d'éponger une partie du déficit du budget de l'État, déficit qu'il a aggravé par ses scandaleux cadeaux fiscaux.

Aussi, on en arrive à ce que ce soit les Régions qui, via la SNCF, financent l'État alors que ce dernier a beaucoup plus de possibilité que les Régions de prélever des impôts sur les riches!

#### Que faire ?

Pour des raisons écologiques, il faut poursuivre le développement actuel des transports ferroviaires. La SNCF doit redevenir un service public, ne plus chercher à faire des bénéfices. Au lieu de la ponctionner, l'État doit la subventionner grâce aux rentrées d'argent provenant d'une véritable taxe sur le carburant aérien. Ainsi, les prix des billets de train pourront fortement baisser et décourager d'utiliser l'automobile ou l'avion. Il faut recréer des lignes transversales, des lignes internationales du genre Paris-Athènes roulant aussi la nuit. Enfin, pour que les passagers puissent se faire entendre, il faut étendre le nombre de comités d'usagers et augmenter leur compétence.

Sources chiffrées :

1) *Dauphiné libéré*

(2) *La fracture ferroviaire de Vincent Doumayrou. Les Editions de l'Atelier, 2007*