



## Le gouvernement est responsable de la hausse des prix SNCF

C'est le gouvernement qui est premier responsable de cette hausse de tarifs, à travers les ponctions faites sur les finances de la SNCF. Le budget 2012 en est la traduction. La direction SNCF ne s'est nullement opposée aux décisions gouvernementales. SUD-Rail a voté contre le budget 2012 au CCE et au Conseil d'Administration où le représentant des usagers (FNAUT) l'a malheureusement approuvé.

Cette augmentation intervient dans un contexte difficile pour des millions de salariés, chômeurs, retraités, jeunes en formation. Malgré les incantations du Grenelle de l'environnement, aucune volonté politique ne permet concrètement de rendre les transports ferroviaires accessibles au plus grand nombre. Au contraire, les usagers continuent d'être considérés comme des payeurs de la dette ferroviaire gérée par RFF.

Le budget 2012 de la SNCF est marqué par des choix politiques qui pèsent lourdement sur l'entreprise :

- ➔ Le montant des péages versés à RFF augmente de 76% en 10 ans : 3,43 milliards en 2012.
  - ➔ Le coût de l'énergie de traction croît de 5% par rapport à 2011 : 713 millions.
  - ➔ Les décisions imposées à travers le Service Annuel 2012 coûtent 150 millions.
  - ➔ La hausse des impôts et taxes (*à l'inverse des cadeaux faits aux patrons et actionnaires du privé*) : 150 millions.
  - ➔ Les dons à l'Etat qui se poursuivent : 230 millions en 2012.
- Soit, 4,7 milliards d'€ de dépenses directement liées à des choix gouvernementaux !

- **RFF continue de siphonner les finances SNCF** ; c'est la conséquence de la désorganisation du système ferroviaire depuis 1997 et du refus de l'Etat de jouer le rôle qui lui revient en matière de politique des transports.
- **« libéralisation du marché de l'électricité » coûte cher à l'entreprise publique SNCF**, ce qui montre une fois de plus l'opposition entre libéralisme et besoins collectifs. Entre 2008 et 2012, la facture augmente de 20%.
- **Les diktats de RFF pour le Service Annuel 2012, acceptés par la direction SNCF, ont des conséquences financières** : allongement de temps de parcours, hausse des sillons, ouverture tardive à la vente, travaux de nuit, sillons non garantis, ... l'impact est d'environ 150 millions.
- Concernant les impôts et taxes, l'exemple de la **Taxe sur les Revenus des Entreprises Ferroviaires (TREF), qui ne concerne que la SNCF, est éloquent**. A travers la loi de finances 2012, le Parlement a modifié l'article consacré au compte d'affectation spéciale des « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ». L'encadrement des taux de la TREF était compris entre 5 et 20% ; ce sera dorénavant entre 15 et 35%, et le plafond est relevé de 75 millions d'€ à 155 millions. Cette taxe sert ... à financer les Trains d'Equilibre du Territoire (TET) dont l'Etat est devenu l'Autorité Organisatrice. En résumé, **pour payer à la SNCF ce qu'il doit dans le cadre de la convention signée fin 2010, l'Etat ... ponctionne plus fortement la SNCF**. Ce tour de passe-passe n'est pas une surprise : c'est une des raisons qui a amené SUD-Rail à refuser de valider cette convention. L'autre ressource des TET, la taxe sur les sociétés d'autoroutes, n'a pas été modifiée par le gouvernement...
- **La SNCF (EPIC) devrait payer 927 millions d'impôts et taxes en 2012, soit une augmentation de 26 % depuis 2008.**
- **Le budget de l'entreprise prévoit un nouveau don à l'Etat, à hauteur de 230 millions**. Ces 5 dernières années, la SNCF s'est ainsi délestée de 614 millions d'€, au titre de « dividendes » qui n'ont aucune réalité juridique s'agissant d'un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial. C'est ainsi que la « dette » augmente !