La direction de la SNCF voudrait endosser une part de la dette de Réseau ferré de France (RFF) pour sortir le rail de l'impasse financière dans laquelle les combines financières l ont plongée.

Cette dette vient de la politique du tout TGV, que la SNCF a du assumer seule, sans manne financière gouvernementale. L idée mûrit en 1997 de séparer les rails (RFF) de ce qui roule dessus (SNCF), Réseau ferré de France prendrait toute la dette accumulée lors des travaux du TGV et percevrait une redevance annuelle, principalement de la part de la SNCF.

Cette dette, loin d avoir disparue, s élève aujourd hui à 30 milliards d euros. Si l'on ajoute les 8,3 milliards de dette de la SNCF, la dette globale du ferroviaire français s approche des 40 milliards d euros. Guillaume Pepy veut remettre la main sur RFF pour maitriser les horaires et les lignes, pour se protéger lorsque la concurrence viendra plus massivement s installer sur ses rails, un peu selon le modèle allemand.

Derrière ce montage financier un peu obscur, il y a un vrai danger pour la mission de service public de la SNCF en région.

Les propositions avancées pour réduire la dette de RFF sont violentes : comme augmenter le prix des billets des TER, supprimer des trains et à terme, carrément remplacer le réseau ferré en région par des bus, moins réguliers, malgré la communication « verte » de la SNCF.

Autre piste avancée par la direction : "une hausse modérée mais régulière" de la contribution des Régions, qui financent les TER, et qui "pourrait permettre de réinjecter quelques milliards dans le système". Ce qui se ferait donc au détriment d autres services publics ou alors avec une augmentation des impôts locaux.

La SNCF souhaiterait aussi que l Etat aussi y prenne part "par le biais d'une reprise partielle de la dette ou d'une contribution extraordinaire pendant un laps de temps". Globalement, la SNCF prendrait un tiers de la dette à son compte, les usagers (hausse des billets de TER) et contribuables via les impôts le reste, soit au moins 20 milliards d'euros.

La direction de la SNCF se coule dans la feuille de route dressée à l aire Sarkozy, au risque d assumer une politique complètement indigne d une entreprise de service public. Des propositions qui risquent de se heurter à de nombreuses résistances.

De Bruxelles, qui veut une plus grande séparation entre gestion de l'infrastructure et activité de transport pour éviter les conflits d intérêts au service de l utopie libérale de la « concurrence libre et non faussée ».

Les syndicats de cheminots ne tourneront pas aussi facilement le dos à la mission de service public pour laquelle il faut se battre. Enfin le nouveau ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, n a toujours pas annoncé la nouvelle feuille de route et refuse de se prononcer avant la mi-octobre.

Source : Humanité

Copyright © Elunet.org, Portail de l'action des Elus et de la vie citoyenne