

# Bras de fer sur les tarifs du rail

**SNCF** | La hausse de 2,6% heurte l'Avuc (usagers). L'Etat se justifie.

Les voyageurs au service des cheminots? La décision de la SNCF, propriété de l'Etat à 100%, d'augmenter ses tarifs de base de 2,6% au 1<sup>er</sup> janvier a créé un trouble certain. Cette hausse équivaut à près de neuf fois l'inflation (+0,3% sur un an en novembre). Mais...

« Cette hausse de 2,6% s'avère nécessaire à l'amélioration de la qualité du service offert aux voyageurs, car, en 2014, seule la hausse de la TVA avait été répercutée sur le prix des billets », a justifié le ministre de l'Écologie.

« La SNCF va ainsi pouvoir poursuivre ses investissements en termes de maintenance, sa priorité, ainsi que ses investissements sur le matériel, les systèmes d'information et la relation clients », écrit le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies. La SNCF précise que les tarifs des cartes de réduction, réserva-



■ Billet au départ d'Aumont-Aubrac, sur Béziers-Neussargues.

AFP

tions, abonnements forfaits et étudiants, élèves et apprentis, et des billets Prem's, ne changent pas. Une décision heureuse. L'abonnement demi-tarif national en France revient à 722 euros par an (carte Fréquence) contre... 255 euros par an en Allemagne (Bahncard).

« La SNCF pourra proposer plus de tarifs réduits aux

voyageurs les plus modestes, en contrepartie d'un effort financier limité demandé à la clientèle la plus aisée », écrit le secrétaire d'Etat.

L'Association des voyageurs usagers des chemins de fer, l'Avuc, n'est pas du tout d'accord. Elle a accueilli « avec colère » cette majoration, estimant que « ce sont les voya-

geurs du quotidien, ceux qui utilisent le train pour aller travailler qui font les frais de cette augmentation ». Elle ajoute qu'elle intervient alors que la qualité de service de la SNCF est en « recul », déplorant une « baisse des effectifs dans les gares », la « fermeture de guichets » - sur la ligne des Cévennes en Languedoc-Roussillon - ou les « suppressions de dessertes ». Sur ce point, on cite l'interruption de la relation Bordeaux-Clermont après fermeture cet été de la section Usel-Laqueuille, ou la fermeture de Montréjeau-Luchon.

Marine Le Pen (FN), qui refuse l'ouverture prévue à la concurrence du trafic TER en 2019, pourtant citée comme une source d'économies et de productivité par toute l'industrie ferroviaire, exige « l'annulation » de la hausse car la SNCF « est en bénéfice ». Avec 44 milliards d'euros de dette, tout de même.