



C.A...VOUS!

Février 2023

Comptes du groupe SNCF 2022

Un Chiffre d'affaires historique qui cache des orientations stratégiques inquiétantes. En effet avec 41,4 milliards de CA le groupe SNCF progresse de 19,3% par rapport à 2021 et dépasse largement le CA de 2019 avant la crise Covid.



Avec 2,4 milliards de bénéfices en 2022, le groupe SNCF rentre dans le classement des entreprises de superprofits.

Jamais le groupe SNCF n'aura fait autant de profits dans son histoire. Le dernier record date de 2017 avec 1,5 milliards de bénéfices. Un groupe public qui fait des profits dignes de groupe du CAC 40, cela pose question, mais pourquoi ?

C'est une des conséquences directes de la réforme ferroviaire de 2018. En effet dans cette réforme l'État exige de la SNCF de faire des milliards de bénéfices afin de financer elle-même le réseau ferroviaire. Pour cela 60% des bénéfices du groupe SNCF financent un fonds de concours lequel alimente directement les travaux du Réseau ferroviaire. En 2022 la SNCF a donné 394 millions à ce fond de concours. Cela permet à l'État, pourtant propriétaire, de se désengager financièrement du financement de son Réseau.

Mais surtout cela met une pression de dingue sur la SNCF afin de réaliser des profits. **Aujourd'hui toutes les activités sont tournées vers un seul objectif, faire de la marge opérationnelle. Pour cela, il faut supprimer toujours plus de postes de cheminots (-544 à TGV-IC, -189 à Transilien et -226 à ...SNCF Réseau).**

Pour cela il faut réorganiser les services chaque année, faire des gains de productivité toujours plus inatteignables, faire baisser les achats, enfin tout ce que subissent les cheminots depuis des années.

Résultat des courses la SNCF supprime chaque jour des centaines de trains à cause d'un manque de personnels, mais nous faisons 2,4 milliards de bénéfices. **Est-ce vraiment ce que nous sommes en droit d'attendre d'une entreprise publique ?**

Chiffre d'affaires record, profits multipliés par 2 par rapport aux prévisions, mais à quel prix ?

Le prix à payer par l'ensemble des salarié-e-s pour ce résultat a également été historique avec un sous-effectif chronique dans tous les métiers de la production dû à l'absence d'anticipation de la reprise. Canicule de l'été, conflits locaux, nationaux, par métiers sur l'ensemble du territoire, c'est aussi ça le bilan 2022. Une organisation de la production défailante, une dégradation du service rendu aux usager-ère-s sur fond de grande tension sur l'emploi, le tout à peine compensé par les augmentations salariales de celles et ceux qui ont produit au quotidien le train. Le doublement des prévisions de recettes et de bénéfices le démontre, il y a bien eu un problème d'anticipation et de stratégie, notamment du côté de SNCF Voyageurs.

Le groupe SNCF, champion du transport... routier.

Derrière les grands discours sur le doublement de la part modale du train en 2030, il y a la réalité. D'un côté la SNCF se sépare d'actifs stratégiques ferroviaires importants, comme Ermewa (Wagons de Fret) en 2021 et Akiem (locomotives) en 2022, sans parler de terrains stratégiques en cas de relance du ferroviaire.

De l'autre, Géodis, la filiale du groupe dans le routier rachète des transporteurs routiers à l'international. Résultat des courses Géodis avec 13,7 milliards de CA pèse maintenant plus de 33% dans le groupe. Alors si nous nous éloignons de l'objectif du doublement de la part du ferroviaire dans le transport en France, nous nous rapprochons du doublement de la part de Geodis dans la CA du groupe SNCF.

9,9 milliards d'investissements de la part de la SNCF et des Autorités Organisatrices dans le système ferroviaire.

L'État et le groupe SNCF financent les investissements du système ferroviaire à hauteur de quasiment 10 milliards par an, en baisse de 400 millions d'euros par rapport à 2021. Cet argent alimente les travaux sur le réseau, les gares mais aussi l'achat de matériel ferroviaire. Ce sont donc des milliers d'emplois chez Alstom, Bombardier, Eiffage, qui dépendent des investissements de la filière ferroviaire... **Sur ces 10 milliards la SNCF en finance en fonds propres 3,5 milliards. Ce qui fait de la SNCF un des plus gros investisseurs du monde pour les industriels français.** Lorsque vous entendez des discours anti-SNCF il faut bien avoir conscience que la SNCF participe à l'économie bien au-delà de son propre périmètre de transport. Ce n'est le cas ni de Trenitalia, ni d'ECR. Le reste est alimenté par l'État et les collectivités locales. **10 milliards par an c'est hélas en dessous des autres pays d'Europe..**

Concurrence libre et non faussée... ben voyons !

SUD-Rail est pour le monopole dans le ferroviaire. En effet dans les activités de réseau (le ferroviaire, l'eau, l'énergie) nous pensons que la concurrence est source d'inefficacité économique. La crise énergétique que connaît la France, nous fait une bonne pique de rappel. Cependant lorsque la concurrence est en place, comme c'est le cas aujourd'hui, la moindre des choses c'est que celle-ci ne se fasse pas au détriment de l'entreprise publique. Or c'est exactement ce qui se passe aujourd'hui avec la SNCF.

Aujourd'hui le réseau ferroviaire bénéficie de 4 sources de financement. Les subventions publiques, les sillons, le fond de concours et enfin l'aménagement du territoire. Or 3 des sources de financement ne sont pas assurées par les opérateurs privés de ferroviaire.

D'abord les nouveaux opérateurs bénéficient de ristourne sur les prix des sillons, pour les 3 premières années. Pourtant le prix des sillons est la source principale du financement du réseau ferroviaire, en 2020 la SNCF a financé pour 5,3 milliards de sillons afin de faire circuler ses trains.

Après les opérateurs ferroviaires n'alimentent pas le fond de concours, seule la SNCF l'alimente. C'est-à-dire que lorsque Trenitalia, ou encore Transdev font des bénéfices, ceux-ci ne sont pas réinjectés dans le réseau.

Enfin si Transilien, TER et IC touchent des subventions afin d'assurer des missions de service public ce n'est pas le cas de TGV. Or 60% des TGV perdent de l'argent, mais assurent des missions d'aménagement du territoire.

Les opérateurs privés eux ne se positionnent que sur les dessertes rentables, comme le Paris-Lyon par exemple. Cela va donc poser de sérieux problèmes avec le temps. Car les opérateurs privés utilisent bien le réseau financé en grande partie par la SNCF. Ces distorsions à la concurrence sont totalement injustes.

Elles affaiblissent le groupe public ferroviaire aux profits d'opérateurs privés qui se désengageront dès qu'ils ne gagneront plus d'argent et, à l'image du Fret Ferroviaire, cette concurrence va bien affaiblir le ferroviaire en grand !

Vos élu-es SUD-Rail:

Indiana AFER-BELLINI au CA Réseau
Jean-Philippe PETITOT au CA Voyageurs
Fabien VILLEDIEU au CA SNCF

Sud
Rail

Union
syndicale
Solidaires