



UNSA - Union Régionale Lorraine
Gare de Metz - Porte F
Place du Général de Gaulle - 57000 METZ
☎ 03 87 62 67 64 // 📠 09 79 94 30 82 // sncf : 772 992
e-mail : unsa-cheminots.metz@wanadoo.fr

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 📠 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
e-mail : ur.lille@unsa-cheminots.org

SNCF Comptes 2013 : des résultats en trompe-l'oeil

Bulletin n°150 – février 2014

Ce sont des résultats en trompe-l'oeil qui ont été présentés au Conseil d'Administration de la SNCF. Derrière un résultat opérationnel satisfaisant se cachent des difficultés structurelles et des choix de gestion discutables en termes d'emploi.

L'UNSA constate que le groupe SNCF parvient à préserver sa marge opérationnelle malgré une baisse du chiffre d'affaires qui affecte les Branches SNCF Voyages (-1,5%, avec un recul de TGV France) et SNCF Geodis (-2,9%, avec un recul de Fret SNCF et de l'activité messagerie de GEODIS). L'UNSA souligne toutefois que ce résultat encourageant est obtenu au prix d'un effort considérable de maîtrise de la masse salariale et grâce au bénéfice du Crédit d'Impôt Compétitivité Emplois.

Sur l'activité de SNCF Voyages l'UNSA regrette la baisse du nombre de passagers en France malgré une politique commerciale dynamique de « petits prix ». C'est le moteur de cash de la SNCF qui continue de se fragiliser.

Pour preuve, l'UNSA prend acte de la dépréciation des actifs TGV à hauteur de 1,4 milliards d'€uros, qui plonge les comptes du Groupe dans le rouge. Cette dépréciation confirme que le modèle économique du TGV est déstabilisé et que l'activité ne rapporte plus assez pour financer le nécessaire renouvellement de la flotte.

C'est le résultat de choix politiques discutables :

- 1. Augmentation continue des péages pour financer la modernisation du réseau et la dette de RFF,**
- 2. Augmentation des taxes (TREF et CST) pour financer les Trains d'Equilibre du Territoire conventionnés par l'Etat avec les revenus du TGV à l'exception d'une faible contribution des autoroutes concédés,**
- 3. Non prise en compte du coût des dessertes non rentables d'aménagement du territoire (bouts de lignes et inter-secteurs assurés dans un souci de service public non conventionné et non compensé).**

Pour l'UNSA, la dépréciation des actifs TGV met en lumière la fragilité économique de l'ensemble du système ferroviaire français. Elle démontre que pour réussir la Réforme du Ferroviaire, l'État ne peut faire l'économie de traiter le financement du ferroviaire ; et en particulier réduire le poids de la dette de RFF (et du futur Gestionnaire d'Infrastructure Unifié), dette qui a été constituée pour construire les lignes nouvelles, à la demande de l'Etat.

Le 20 mars 2014, Votez

