

C.A... VOUS!

Sommaire :

Page 1:
Comptes du
groupe SNCF
2020: la crise

Page 2:
Projet de
fusion
d'Eurostar et
de Thalys
pour cet été.

Lignes de
Desserte Fine
du Territoire:
la boucherie.

Page 3:
Projet
Protocole
EOLE.

« Villeneuve
Demain » Oui
mais sans
SNCF
Réseau et
SNCF
Immobilier?

Page 4:
Politique
activité
internationale

Bulletin des élus SUD-Rail aux CA du mois de Mars 2021

Comptes du Groupe 2020: le covid est passé par là !

Évolution 2019/2020	Groupe SNCF	SNCF Voyageurs	TFMM (Fret)	Kéolis	Géodis	Gares et Connexions	SNCF Réseau
Chiffre d'Affaire	-14%	-28%	-12%	-8%	+4%	-4%	-9%

Résultat du groupe en 2020:
-3 Milliards d'euros

Investissement en 2020:
8.9 milliards d'euros dont 3.6 en fonds propres. Soit une baisse de 1.5 milliards d'euros par rapport à 2019.

Dettes SNCF:
38 milliards en 2020 et 60 milliards en 2019. le gouvernement a repris à son compte 25 milliards de dette en 2020. Cela engendre une baisse de 613 millions d'euros de frais financiers pour la SNCF.

90 jours de confinements en 2020.
du 17 mars au 11 mai pour le premier et du 30 octobre au 1er décembre pour le second.

	Transilien	TER	Voyages SNCF	Intercités	Thalys	Eurostar
Évolution du trafic voyageurs 2019/2020	-48%	-42%	-45%	-40%	-68%	-78%

Analyse des comptes du groupe SNCF 2020:

L'année 2020 est une année de crise où **les 90 jours de confinements auront diminué le trafic de voyageurs de 50% en moyenne**. Le Chiffre d'Affaire du groupe SNCF a baissé de 14%, passant de 35.1 milliards en 2019 à 29.9 milliards en 2020. **95% de la baisse du CA provient de SNCF Voyageurs**. C'est la plus grande baisse de CA de l'histoire de la SNCF, malgré tout, avec les mesures prises, le groupe SNCF continue de produire de la valeur **et l'annonce d'un déficit de 3 milliards d'euros est à relativiser** car **les investissements productifs sont restés élevés avec 8.9 milliards dont 3.6 milliards en fonds propres**. La dette du groupe SNCF a fortement baissé, **passant de 60 milliards à 38 milliards en 2020**. Cela fait suite à la reprise de 25 milliards de dette par l'Etat le 1er janvier 2020. Cette reprise entraîne **une baisse des frais financiers de la dette de 613 millions d'euros**. L'Etat devrait reprendre une seconde tranche de dette de 10 milliards d'euros en 2022.

L'offre TGV a baissé de 31% sur l'année, avec une pointe à - 66% au deuxième trimestre 2020. La SNCF, contrainte par l'état, a maintenue une offre ferroviaire importante, y compris là où elle n'y était pas obligée car pas soumise à une délégation de service public, contrairement à la compagnie ferroviaire Thello qui a supprimé l'ensemble de ses trains de nuits dès le 17 mars 2020 et qui n'a toujours pas repris son trafic depuis. La SNCF a donc en partie assurée ses missions de service public pendant la crise. **Le risque le plus important aujourd'hui, c'est que la SNCF refuse de rétablir le trafic d'avant la crise de mars 2020**. Cette baisse de production aurait des conséquences catastrophiques pour les cheminot·e·s.

Projet de fusion d'Eurostar et de Thallys pour cet été.

Thallys et Eurostar sont en grandes difficultés financières. **Eurostar a vu son CA baisser de 75% en 2020 et il ne devrait guère remonter en 2021.** Le nombre de trains est passé de 17.550 circulations en 2019 à 6.196 en 2020, soit une division par 3 du nombre de trains. Côté voyageurs, nous sommes passés de 11 millions de voyageurs en 2019 à 2.5 millions en 2020, soit une division par 5. Si, aujourd'hui, c'est encore une fois la SNCF qui recapitalise Eurostar, la situation n'est cependant pas viable à long terme. **La direction du groupe a donc décidé de fusionner Eurostar et Thallys dans une même entreprise pour cet été.** Ce projet dénommé « *green speed* » verrait la SNCF détenir 56.8% du capital, la SNCB 17.4% et Patina 25.8%. **Il y a pourtant une solution plus viable, c'est le retour d'Eurostar et de Thallys dans la maison mère SNCF.** Cela permettrait une mutualisation des frais de structure avec le groupe SNCF. La multiplication des filiales est une impasse ferroviaire.

Lignes de Desserte Fine du Territoire: la boucherie

Les lignes de dessertes fine du territoire, plus communément appelées « petites lignes », représentent 1/3 du Réseau Ferroviaire National, soit 12.000 KM de ligne (9125 KM de lignes voyageurs et mixtes et 2978 KM de lignes fret) sur les 28.000 KM de RFN. 52% des ouvrages d'art sont sur les petites lignes et **leur âge moyen est de 37 ans** contre 24 ans pour le RFN. **C'est donc un réseau vieillissant.**

La loi LOM de 2019 a décidé de découper ces petites lignes en 3 sous-catégories.

- Les lignes d'intérêt national, c'est-à-dire avec des circulations de TGV et de TET (1491 KM) financées par l'Etat et SNCF Réseau.
- Les lignes régionales/interrégionales (6548 KM) financées par l'Etat et les régions.
- Les lignes à vocations locale (1086 KM) financées uniquement par les régions.

Il y a un risque important de fermetures de lignes. Par ailleurs les régions vont devenir propriétaires des 1086 KM de lignes locales avec la possibilité de transférer la gestion à une autre société que SNCF Réseau (Eiffage par exemple).

Par région cela donnerait des risques de fermetures suivant:

- **AURA: 617.7 KM** entre 2021 et 2024.
- **BFC: 231,9 KM** entre 2021 et 2025.
- **Bretagne: 115.4 KM** entre 2025 et 2028.
- **Centre Val de Loire: 124 KM** entre 2020 et 2024.
- **Grand Est: 442.5 KM** entre 2021 et 2024.
- **Hauts de France: 308.3 K M** entre 2020 et 2025.
- **IDF: 0 KM de risque de fermeture**
- **Normandie: 49.6 KM** en 2026.
- **Nouvelle Aquitaine: 1085.4 KM** entre 2020 et 2025.
- **Occitanie: 392.5 KM** entre 2021 et 2023.
- **Pays de la Loire: 137.5 KM** en 2025.
- **PACA: 223.7 KM** entre 2020 et 2025.

Entre 2020 et 2025 c'est pas moins de 3728.5 KM de lignes qui risquent de fermer soit 13% de RFN.

En 2018 le rapport Spinetta réclamait la fermeture d'une partie des petites lignes, c'est bien hélas ce qui risque d'arriver 7 ans plus tard.

Projet Protocole EOLE

Nous avons été consultés pour une demande de financement complémentaire pour des surcoûts de travaux, à ce jour pas évalué car la remise des conclusions sera faite pour fin avril.

Donc on nous demande de signer un chèque en blanc, ce qui ne semble traumatiser personne. Si seulement la SNCF pouvait avoir la même attitude lors des négociations salariales annuelles...

Le protocole devrait couvrir les besoins jusqu'en juin 2021 et ensuite ?

Sur chaque grand projet, il y a des aléas et lorsqu'on rajoute à cela un cadre de financement ric-rac, une provision de risques au rabais, comment ne pas être étonné de devoir remettre la main à la poche ?

Des esprits mal avisés pourraient même aller jusqu'à penser qu'il suffit de présenter un budget sous-évalué pour décrocher le marché. Et peu importe que le budget soit tenable ou pas, il suffira, une fois les travaux débutés, d'expliquer qu'il y a des aléas puis de demander voire exiger une rallonge budgétaire en expliquant que les travaux étant déjà bien engagés, il n'est plus possible de faire autrement.

Donc en résumé les travaux vont coûter bien plus cher que prévu, sans que l'on sache à l'heure actuelle de combien. Et tout cela, sans savoir si les délais seront finalement tenus ou pas.

Par contre ce qui est sûr c'est que depuis de nombreuses années nos usagers tombés dans l'oubli, subissent déjà la détérioration de leurs conditions de transport. A l'inverse, il n'y a aucune certitude qu'à terme ils seront satisfaits de la modification de l'offre.

Quand, avant d'entreprendre des travaux, notre seule motivation devrait être d'améliorer la satisfaction de nos usagers, la direction fait tout le contraire. Cela démontre bien, une fois de plus, l'absence de sens du service public et de respect des usagers dont témoignent nos dirigeants.

« Villeneuve Demain » Oui mais sans SNCF Réseau et SNCF Immobilier?

Aujourd'hui SNCF Voyageurs a fait le choix de recourir à un Marché Global de Performance qui confiera à un groupement d'entreprises de BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage) - qui déjà se frottent les mains - la conception du nouveau site de maintenance de Villeneuve St Georges, sa réalisation, ainsi que la maintenance des installations sur une durée de 15 ans !

Ce qui a comme conséquence d'évincer SNCF Réseau et SNCF Immobilier.

Pour justifier son choix, SNCF Voyageurs sort des arguments fantaisistes, comme par exemple celui de la technologie non disponible du côté de SNCF Réseau. Pour justifier son choix, elle n'hésite pas à avancer que d'autres technologies plus simples sont déployées à l'étranger...

Autrement dit, la direction avance que SNCF Réseau ne serait pas en capacité technique de répondre à la demande de SNCF Voyageurs, l'obligeant à faire appel à un marché global de performance... De qui se moque-t-on ?

Ensuite, elle nous explique que la maintenance ne pourra pas être réalisée par SNCF Réseau sous prétexte que celle-ci ne pourra pas maintenir facilement des installations qu'elle n'aurait pas conçues... Une analyse pour le moins surprenante lorsque l'on sait que les matériels roulants entretenus dans nos ateliers ne sont pas conçus par nos ateliers, mais par Alstom, Bombardier ou autres; pour autant, c'est avec un haut niveau de qualité sécurité qu'ils repartent de nos ateliers. En clair, l'argument avancé ne tient pas : pire, il est farfelu !

En réalité le groupement des grands patrons du BTP vont enfin pouvoir accomplir un vieux rêve : celui de s'approprier des marchés jusque-là préservés.

SUD-Rail dénonce l'utilisation du marché global de performance, qui peut conduire à des dérives dans la conduite des différents chantiers ainsi que dans la réalisation technique de la maintenance, en privilégiant toujours plus le profit au détriment de la sécurité !

Politique activité internationale de SNCF Réseau

SNCF Réseau est souvent sollicité par les entités du Groupe. Aujourd'hui, comme il y a une réduction du périmètre d'activités de la Direction Internationale, **on demande à SNCF Réseau de se positionner sur ses activités internationales en matière de conseil et d'expertise, de servir le groupe, répondre aux sollicitations etc.**

Pour résumer gain de productivité à la Direction internationale et tout bénéf pour SNCF Réseau à en lire le projet.

La fédération SUD-Rail n'a jamais été opposée à une coopération internationale, à partir de l'instant où elle vise à développer un service public ferroviaire européen et où chacun profite des compétences et des points forts de chaque réseau. Ici, la direction présente juste une politique de business, autrement dit comment faire du fric sur le dos du plus grand nombre.

Quelle est la plus-value réelle pour SNCF Réseau et les cheminot·e·s quand, au même moment, la SNCF se retrouve en difficulté sur un projet comme Éole, CDG express ? Où est la plus-value quand c'est la course à la création de filiales et à la sous-traitance, dans le seul but de faire baisser les contraintes, quand le manque de formation faute d'effectifs devient criant, quand les démissions s'enchaînent, quand nos compétences se perdent... ?

Une opportunité pour les cheminot·e·s de transmettre nos compétences, de s'ouvrir à l'international, de se diversifier ... , nous a-t-on répondu mais pour quel cheminot·e ? Nous ne sommes pas dupes quand déjà une simple mutation en France est un vrai parcours du combattant et prend des années. On a très bien compris que c'était surtout pour quelques dirigeants, l'occasion de rajouter une ligne de plus sur leur CV pendant que des cheminot·e·s vont se retrouver à devoir déménager, voire se chercher peut-être un nouvel emploi à cause des CCR/CCU par exemple.

Enfin, la prise de risques réduite évoquée par SNCF Réseau, ainsi que la concurrence, et la nécessité d'utiliser peu de ressources interne (nous pouvons avoir des gros doutes quand on voit qu'il y a de plus en plus de postes de cadres pendant que sur le terrain on réduit chaque jour les effectifs...) sans impact pour les projets français devrait redorer ou donner une belle image de SNCF Réseau dans son ensemble. Oui dans un monde idéal, on pourrait peut-être se dire que c'est super... Mais il n'y a aucune garantie et le risque 0 n'existant pas, qui, à l'arrivée, en subira les conséquences ?



**Sud
Rail**

Vos élu-es SUD-Rail:

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

Union
syndicale
Solidaires