



COMPTES SEMESTRIELS 2014

UN NOUVEAU TOUR DE VIS

« Des comptes dans le vert, une dette maîtrisée ! ».

Mais à quel prix ?

Celui du sacrifice pour les cheminots, de la dégradation des conditions de transport pour les usagers, du développement du groupe SNCF à l'international, de l'attrition de l'offre voyageurs et marchandises sur le territoire national.

En effet, que l'on se place sur le périmètre du groupe SNCF (qui comprend la SNCF et plus de 900 filiales) ou sur celui de l'EPIC SNCF, les résultats et leurs conséquences sont très différents :

✚ Une hausse du chiffre d'affaires pour le groupe, le développement, par le gain d'appels d'offres notamment au travers de KEOLIS et GEODIS, à l'international. Les activités à l'international progressant de 5,6 points sur le 1^{er} semestre alors que celles en France stagnent.

✚ Les plans d'économies successifs, ou plans de performance de la Direction, afin de maintenir la marge financière et la dette pour l'EPIC SNCF se traduisent, notamment, par des suppressions d'emplois dans l'ensemble des métiers et plus particulièrement au fret, au commercial voyageurs et dans les fonctions transverses. Ces suppressions sont compensées par un recours massif aux contrats précaires, au détournement des contrats d'alternance et des emplois d'avenir pour leur faire assurer des charges de travail pérennes.

La faute à la grève ?

Selon la Direction, la situation financière de l'entreprise en demi-teinte ainsi que la faible progression du chiffre d'affaires seraient la conséquence du mouvement social du mois de juin 2014.

Force est de constater que la conjoncture économique dans laquelle nous évoluons depuis quelques mois pèse sur les résultats de l'entreprise. La montée continue du chômage, la baisse du pouvoir

d'achat des citoyens, les nombreuses fermetures d'entreprises ont des conséquences, pour la SNCF, en termes de fréquentations des trains, qu'ils soient voyageurs ou de marchandises ce qui entraîne des pertes de recettes.

C'est aussi oublier un peu vite les effets néfastes des politiques menées depuis des années en termes de transport, de report modal, de préservation de l'environnement.

Alors qu'un débat national va s'ouvrir sur la transition énergétique, que la France va accueillir en 2015 la 21^{ème} conférence climat, rien n'est fait en faveur du développement service public ferroviaire.

La réforme du système ferroviaire validée par les parlementaires aurait pu être l'occasion de traiter la question de la dette du système ferroviaire qui freine son développement. La loi renvoie la question à un rapport remis par le Gouvernement dans les deux ans suivant la mise en œuvre de la réforme sans réels engagements.

Autant dire que la question du désendettement n'est pas à l'ordre du jour, que les cheminots et les usagers vont encore faire les frais de plans d'économies et de gains de productivité !

Dès la présentation du projet de loi en Conseil des Ministres, le Président de la SNCF de concert avec l'actuel Secrétaire d'Etat aux Transports, annonçaient déjà que l'objectif de la loi serait, entre autres, de réaliser des économies conséquentes.

Comme le chiffre d'affaires, la marge financière et le niveau de la dette n'évoluent pas au rythme voulu, les cheminots et les usagers, vont être mis à contribution (suppressions d'emplois, gel des salaires, dégradations des conditions de travail, fermetures de gares, de lignes, hausse des tarifs).

Il s'agit pour la Direction de : *« poursuivre sans relâche les plans de performance » et « limiter toujours plus strictement les frais de structure et optimiser les investissements »*

Des économies pour les cheminots, un dividende pour l'Etat.

Depuis 2007, la SNCF est soumise au versement d'un dividende à l'Etat calculé sur les résultats.

Après avoir versé plus de 200 millions d'€ en 2013 sur les résultats de 2012, l'entreprise s'apprête, en 2014, à abonder les comptes de la Nation de 175 millions d'€ !

Vu la situation financière de l'entreprise, qui n'est, en partie, maîtrisée que par des mesures d'économies, le renoncement de l'Etat à son dividende aurait pu être un signe fort envoyé aux cheminots à la veille de la mise en œuvre de la réforme.

Les discussions qui vont s'ouvrir sur la mise en œuvre de la loi votée par le Parlement vont se dérouler dans un contexte d'austérité qui va nécessiter l'implication et l'intervention massive des cheminots afin de préserver et d'améliorer leurs conditions sociales, de vie et de travail.

Montreuil, le 01 août 2014