



## COMPTES 2015 DE LA SNCF

# RÉFORME NON FINANCÉE : ENTREPRISE DEVALUÉE ?

**Un premier arrêté des comptes de la nouvelle SNCF nous a été présenté le 10 mars 2016. Il n'apporte pas un signal très positif pour une réforme qui se voulait « La solution » aux problèmes du système ferroviaire. Et pourtant... les trafics ont légèrement progressés et le chiffre d'affaires a augmenté.**

La dépréciation « comptable » des actifs du système ferroviaire, devenu « SNCF Groupe Public Ferroviaire », est historique :

- 9,6 Milliards pour SNCF Réseau, soit 25% de sa valeur ;
- 2,2 Milliards pour le matériel TGV, ainsi depuis 2011 la perte se chiffre à 73% de sa valeur ;
- 450 Millions pour les gares soit près de 25% de leur valeur.

La Marge Opérationnelle est en retrait de 200 Millions par rapport à 2014.

La dette atteint le seuil des 50 Milliards pour l'ensemble du GPF.

Mais il convient de noter que les opérations de croissance externe (achats d'entreprises privées) particulièrement à l'international qui, font certes progresser le chiffre d'affaires mais n'apportent quasiment pas de marges bénéficiaires. Le rôle de l'entreprise publique est-il de développer la logistique aux Etats-Unis financée par la fermeture de gares et la suppression de trains en France ?

1<sup>er</sup> résultat direct de la réforme, l'Etat renoncerait à prélever son dividende sur SNCF Mobilités pour financer SNCF Réseau, soit une centaine de millions tout au plus... pour un besoin reconnu de 3 Milliards. On est loin du cercle vertueux !

La dégradation du modèle économique TGV mis en difficulté avec l'augmentation continue des péages, sera accentuée lors de la mise en service de la LGV SEA et le développement d'une concurrence routière nouvelle avec l'effet de la loi MACRON.

A Gares et Connexions, les arbitrages financiers de l'ARAFER sont défavorables au modèle mis en place au sein du groupe SNCF et ce alors que son positionnement au sein du GPF doit faire l'objet d'un rapport gouvernemental prévu par la loi du 4 Août 2014 .

Le non-avenir des Trains d'Equilibre du Territoire a été tracé par le ministre, par voie de presse, sans attendre les résultats de la mission Philizot qu'il a lui-même mise en place.

Fret SNCF poursuit la réduction de son déficit par la cure d'amaigrissement de ses moyens de production, entraînant une nouvelle baisse de la part modale à contre sens de tous les enjeux environnementaux et sociétaux.

En filigrane, c'est bien la politique globale de l'Etat en matière de transports, d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement qui doit être clarifiée, voire définie... Le système ferroviaire a besoin de perspectives claires. L'absence des contrats cadres décennaux entre l'Etat et la SNCF, l'absence de désendettement du système, l'insuffisance de financement du réseau, mettent clairement en difficulté le groupe public SNCF.

**Cette absence de l'Etat stratège se conjugue avec la gestion des dirigeants de l'entreprise en particulier en termes de maintenance de l'infrastructure, d'organisation de la production, de gestion des ressources humaines ou de croissance externe fortement consommatrice en capitaux...**

**Après la forte mobilisation du 9 mars 2016, les administrateurs invitent toutes les cheminotes et tous les cheminots à amplifier et élargir le rapport de forces pour gagner sur leurs revendications.**