

ÉTÉ 2024

Nouveaux matériels :

Toutes les livraisons sont reportées, avec des délais supplémentaires de livraison de plusieurs mois, voire d'années !



Industriels défaillants, matériel non-fiabilisé, non-respect des contrats commerciaux, carences de production ... on ne compte plus les annonces d'un retard de livraison, comme ceux d'un manque de fiabilisation des nouveaux matériels. Au regard de la dimension « industrielle » de ces retards, les médias vont sans aucun doute rejouer le traditionnel SNCF Bashing ... et ne pointeront que très peu la responsabilité des industriels et des pouvoirs publics. Même si les pénalités de retard seront activées au maximum, **ce sont bien les usagers et les cheminot-e-s qui vont pâtir de ces retards. La SNCF en retard, c'est grave ... Les constructeurs en retard, ça semble moins grave !**

État des lieux des nouveaux matériels :

RERNG (Alstom) : 71 rames

22 mois de retard, livraison en mai 2023 au lieu de juillet 2021. Les rames RERNG qui roulent en ce moment sur la ligne E, ont de gros problèmes de fiabilité, ce qui va retarder les livraisons de matériel sur les lignes E et D.

TGV M (Alstom) : 115 rames

11 mois de retard, livraison en septembre 2025 au lieu d'octobre 2024. Les rames ne seront pas livrées pour l'été 2025, ce qui devrait faire baisser le plan de transport TGV pour l'été 2025.



Oxygène (CAF) : 28 rames

36 mois de retard, livraison en décembre 2026 au lieu de décembre 2023. Les premières circulations ne débuteront pas avant mars 2027. Ces rames étaient prévues pour les trains Intercités Paris/Toulouse et Paris/Clermont. En attendant, la SNCF devra donc poursuivre ces liaisons avec du vieux matériel Corail et de vieilles locomotives.

MI20 : 146 rames

19 mois de retard au minimum, livraison en juin 2027 au lieu de de novembre 2025. Avec une grosse situation de blocage existante car Alstom qui a racheté Bombardier refuse d'assumer ce marché ...



Résultats SNCF : 143 Millions d'€ de bénéfices pour le 1^{er} Semestre 2024 ... La bonne blague !

Mais où est passé l'argent ?

SUD-Rail vous explique tout...

DES RESULTATS DANS LE VERT, Partout !

À lire les données publiées par le groupe SNCF, tout est dans le vert. Le **chiffre d'affaires atteint 21,4 Mds€**, en **augmentation de 3,4%** par rapport au S1 2023. Le chiffre d'affaires de **SNCF Voyageurs progresse de 8,1%** par rapport au S1 2023 avec des chiffres records de fréquentation. Sur la même période, toutes les activités progressent. La grande vitesse a enregistré des niveaux de fréquentation historiques avec plus **de 63 millions de passagers transportés en hausse de 7,7 %**. **TER enregistre 11% de croissance, Transilien 11% et INTERCITÉS est en hausse de 10% !!** Le fret ferroviaire (RAIL LOGISTICS EUROPE) est en croissance, avec un chiffre d'affaires en hausse de 9,5% par rapport au S1 2023, porté notamment par des marchés dynamiques comme la chimie. **Le chiffre d'affaires de SNCF RÉSEAU croît de 8,8%** par rapport au S1 2023 en lien avec l'augmentation des péages d'accès au réseau. L'activité de **SNCF Gares & Connexions est en croissance de 10,2%**, portée par la croissance des prestations et services régulés en gares (+8%) et le dynamisme de l'activité commerciale en gares (+22%). **La marge du Groupe s'améliore : l'EBITDA atteint 3,1 Mds€ (EBITDA/CA de 14,6% vs 13,4% en 2023) et le Cash-Flow Libre dépasse les 1,987 Milliards d'euros.**

La SNCF annonce 143 millions de bénéfices mais 1,987 Milliards d'euros de Cash-Flow Libre ... Mais qu'est ce qui justifie cette différence ??

Free Cash-Flow (FCF) : KESAKO ?!

Le Free Cash-Flow (FCF) correspond à la quantité d'argent généré par l'entreprise grâce à son exploitation courante, et réellement disponible après avoir payé les investissements nécessaires au maintien ou au développement de la production (entretien, charges fixes, développement de son actif ...).

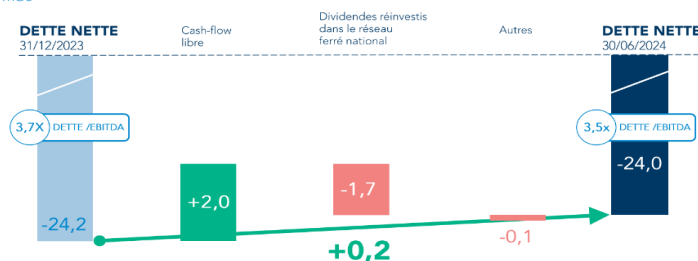
Le Free Cash-Flow constitue un capital qui pourra être réinvesti dans l'entreprise ou servir à rémunérer les différents pourvoyeurs de fonds de l'entreprise. Les créanciers pourront se voir verser des intérêts, la dette de l'entreprise pourra être diminuée et les actionnaires pourront racheter des actions ou recevoir des dividendes.

1,7 milliards de fond de concours qui passent discrètement dans les comptes !

1,987 Milliards d'euros, c'est donc l'argent qui reste dans les comptes une fois toutes les charges, impôts et autres retirés. Ce sont donc presque 2 milliards d'euros de bénéfices qui ont été générés par le travail des cheminot-e-s au 1^{er} semestre 2024 ... Et que l'État va habilement « braquer » à la SNCF et aux cheminot-e-s.

Réduction de la dette de 0,2 Md€

En Md€



Et voilà comment l'État réussit à réduire les bénéfices de la SNCF de 2 Milliards à 143 millions d'euros ... en venant ponctionner 85,5% du bénéfice du travail des cheminot-e-s ! Et bien entendu, rien pour les salarié-e-s !?

Nous ne tomberons pas dans le piège tendu comme quoi il n'y a pas d'argent ! Nous l'avons démontré, l'argent est bien là, mais l'État le détourne pour tenir ses engagements de financement des infrastructures sur le dos des cheminot-e-s ! Maintenant tout ce beau monde doit passer à la caisse !

Ouigo Espagne : Entre pertes financières et dumping social, il est temps d'arrêter cette folie !

La direction de la SNCF a fait le choix stratégique de partir en concurrence frontale sur les marchés espagnol et italien, soi-disant afin de récupérer des marges de rentabilité.

Un premier bilan après 3 ans, c'est celui d'une filiale Ouigo Espagne qui a perdu 105 millions d'euros.

En 2024, les prévisions de pertes sont de 35 millions d'euros, ce qui pourrait faire perdre au groupe 140 millions d'euros en 4 ans sur cette aventure espagnole. Cette stratégie qui consiste à cumuler les pertes afin de s'implanter sur un marché international est courante, c'est d'ailleurs celle de trenitalia en France. Mais la signature SNCF en Espagne est aussi celle du moins disant social qui est d'ailleurs pointé par le ministre des Transports Espagnol qui dénonce le dumping social et va porter plainte à la commission européenne.

Ouigo : l'Espagne accuse les TGV low cost de la SNCF de dumping

Le ministre espagnol des Transports reproche à la filiale à bas coûts de la SNCF Ouigo de vendre à perte depuis son arrivée en Espagne en 2021.

Ajouter à mes articles Commenter Partager Espagne

La Renfe compte porter plainte à Bruxelles contre Ouigo pour concurrence déloyale

Le ministre espagnol des Transports accuse de dumping Ouigo, la filiale à bas-coût de la SNCF

Le ministre espagnol des Transports salue l'ouverture à la concurrence des rails en Espagne, qui a permis une baisse des prix, tout en critiquant la filiale à bas-coût de la SNCF, Ouigo, entrée sur le marché en 2022 et accusée de vendre des billets de trains à un prix beaucoup trop bas, au détriment de ses deux autres concurrents, la compagnie nationale Renfe et la compagnie Trenitalia.

Ouigo-Espagne c'est donc des pertes financières, du dumping social mais aussi 14 rames TGV Duplex qui ne roulent pas en France et qui serait pourtant très utiles sur le marché intérieur. Utiles aux voyageurs, mais à la vue des marges par rame réalisées par TGV France en 2023, cela représente 505 millions

d'euros. Sans en tirer les conséquences, en 2026, la SNCF va se lancer sur le marché Italien, aux prix de millions d'euros de perte prévisibles et en mobilisant 15 TGV M.

SUD Rail dénonce cette concurrence entre opérateurs historiques et revendique la coopération plutôt que la concurrence. Ce n'est pas « impossible » comme le démontre ce qui se passe entre la SNCF et les CFF (Lyria) mais aussi entre la SNCF et la DB qui viennent de résigner une convention de partenariat (Alleo) qui sera la plus profitable jamais signée entre ces partenaires ... Il est encore temps d'arrêter cette folie de la concurrence qui ne crée ni valeurs, ni droits sociaux !



FLASH INFO : SNCF VOYAGEURS DEMENAGE !

L'ensemble des activités voyageurs (hors TER) va intégrer de nouveaux locaux flambants neufs à Saint-Denis. De ce côté-là, on ne semble pas regarder à la dépense ... Bail de 12 ans, plusieurs milliers de M2 loués entre 250 et 300€ le M2, facture d'aménagement et de déménagement ... Pour les dirigeants de SNCF Voyageurs, on ne regarde pas à la dépense !

SNCF Réseau va « vendre » 136 KM de voies à la région Grand Est !

Après nous avoir expliqué que la privatisation du chemin de fer ne concernerait pas le Réseau, les masques tombent les uns après les autres. Comme nous l'avions pointé en 2018, personne ne sera donc épargné par la privatisation ... y compris Réseau. Malgré l'expérience de l'Angleterre et ses dizaines de morts, la France fait le choix d'une privatisation totale de son chemin de fer, aussi bien l'Exploitation (le train) que l'Infrastructure.

Au programme des ventes, 3 Lignes dès 2028 et 12 autres lignes à termes.

- De Charleville-Mézières à Givet : soit 65 Km et 33 trains par jour
- De Reims à Fismes : soit 30 Km et 17 trains par jour
- De Conflans-Jarny à Verdun : soit 41 Km et 14 trains par jour.

Ce qui était impossible pour la SNCF devient possible pour le privé ! Alors que l'État Français s'appuyait sur des directives Européennes afin de séparer l'Infrastructure du train (SNCF Réseau et SNCF Voyageurs), les concurrents de la SNCF pourront, sur ces lignes, répondre aux appels d'offres via une réponse globale, c'est-à-dire aussi bien les trains que l'infrastructure. Ce qui était interdit à la SNCF devient possible pour ses concurrents.

Pour les 45 agents de Réseau concernés, ce sera une mise à disposition chez les nouveaux opérateurs privés, pas de transferts obligatoires ; 9 Gares et Haltes seront également transférés.

Cette politique de privatisation du réseau est une aberration, surtout lorsqu'on sait qu'il y a sur ces lignes des trains stratégiques de Fret militaires et ... nucléaires.

Cette politique de privatisation du réseau va complexifier la gestion du réseau avec la multiplication des interfaces, va désoptimiser les lignes car de nombreux leviers de mutualisation ne seront plus possibles : astreintes, trains laveur, maintenance ferroviaire ... Mais qu'importe il faut privatiser, privatiser, privatiser. Même si cela coutera plus cher et sera moins efficace !

La concurrence TER va coûter très chère aux régions, la preuve par l'exemple des HDF

TER a passé une convention de 5 ans avec la région HDF pour exploiter ses 1250 trains journaliers. Dans cette convention il est prévu une mise en place progressive de l'ouverture à la concurrence en 4 lots.

- L'étoile d'Amiens en décembre 2024
- Dessertes Parisiennes en 2028
- Etoile de Lille et Littoral en 2029
- TERGV en 2029

L'Etoile d'Amiens bascule dans une filiale de la SNCF en décembre 2024, avec 464 Equivalents Temps Plein de cheminots. Il faut maintenant retirer ce lot du contrat global qui lit TER à l'AO HDF. Cela va créer des coûts de démutualisation de l'activité. En effet bien souvent les roulements des agents sont axés sur

plusieurs lignes ou matériels. La sortie du lot nécessite plus de spécialisation et donc une augmentation des coûts. **La question maintenant est de savoir qui va payer cette facture ?** la région, ils ne voudront probablement pas. La filiale, elle n'a pas l'argent. TER HDF, ils n'en ont pas envie.

SUD-Rail le dit depuis des années, la spécialisation du matériel dans les ateliers et des roulements va coûter plus chère que le système actuel, basé sur une mutualisation des ressources. Sans parler des ateliers de maintenance que les régions vont devoir racheter un par un, ce qui aura un coût pour les régions ...

FERMETURE 56 LIGNES ET 120 GARES.
LA SNCF ÉTUDIE DES ALTERNATIVES...

