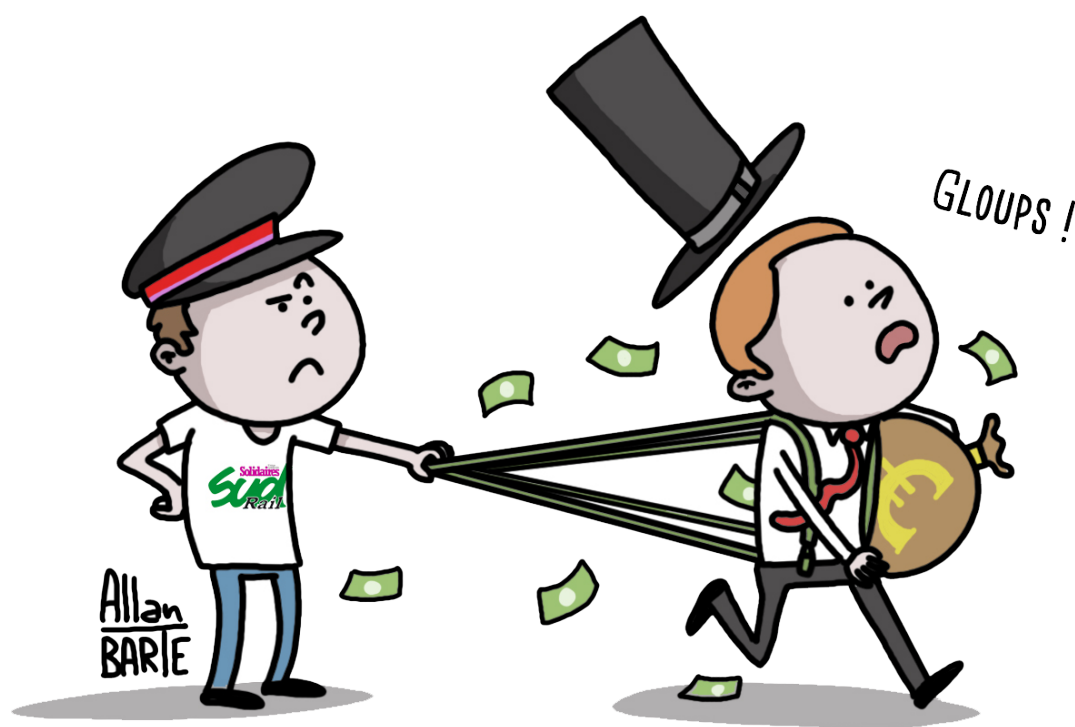


Saint-Denis, le 17 juin 2025

SNCF VOYAGEURS OBLIGÉE DE S'ENDETTER POUR PAYER LES PROMESSES DE L'ÉTAT

Alors que la situation paraît idéale (augmentation du Chiffre d'affaires à 20.3 Milliards, bénéfices de 765 millions d'euros), la dette de SNCF Voyageur s'envole à 1.6 milliard d'euros en 2024 !.

STOPPER LA STRATÉGIE PATRONALE DE MOINS DISANT-SOCIAL



Une entreprise qui fait des bénéfices et qui augmente sa dette de ... 740%, cela cache forcément quelque chose !!!

Surtout quand ce n'est ni pour mieux payer les cheminots ni pour investir dans du matériel neuf.

Il s'avère que cette dette est creusée par le versement d'un dividende de 2.7 Milliards d'euros à la holding du groupe.

Hé oui, ce dividende servira pour partie à payer les 1.7 milliard de fonds de concours que le groupe SNCF verse pour l'entretien du réseau ferroviaire.

En effet, depuis quelques années, le niveau insupportable du fonds de concours exigé par l'Etat vient compenser les promesses affichées et non-tenues du plan Borne de 100 Milliards sur 40 ans, que l'État ne verse pas .

Non seulement la SNCF subit les péages ferroviaires les plus chers d'Europe, car l'Etat fait payer à la SNCF le financement du réseau, mais maintenant on exige de SNCF Voyageurs qu'elle se saigne et s'endette pour payer un fonds de concours qui profite aux concurrents de la SNCF (Trenitalia, Renfe, DB Cargo ...).

Au moment où SNCF Voyageurs est obligée de s'endetter, les concurrents de la SNCF bénéficient, eux, de ristournes sur les péages.

On comprend mieux alors pourquoi lorsque SUD-Rail revendique des augmentations de salaires, la direction ne lâche rien.

Alors qu'avec 765 millions de bénéfices

sur le périmètre de SNCF Voyageurs, ce sont des augmentations de plusieurs centaines d'euros que nous pourrions obtenir !



Le fonds de concours, qu'est-ce que c'est ?

Le FDC est une taxe payée uniquement par la SNCF afin de financer le réseau ferroviaire.

Entre 2016 et 2024, le groupe SNCF a été prélevé de 5.1 milliards d'euros.

Le problème est que le réseau ferroviaire n'appartient pas à la SNCF, mais à l'État.

Par ailleurs aujourd'hui ce réseau est utilisé par une vingtaine d'autres compagnies ferroviaires.

L'État exige donc de la seule SNCF le financement, pour son compte, d'un réseau ouvert à la concurrence.

SUD-Rail revendique, à l'image de la Grande Bretagne, le retour du monopole public, seule garantie d'avoir un système ferroviaire efficace. En attendant, nous demandons que les conditions d'ouverture à la concurrence soient équitables entre les différents opérateurs.

Ce choix validerait la fin du fonds de concours, l'obligation aux autres opérateurs de faire des TGV d'aménagement du territoire et la fin des ristournes sur les péages accordées aux concurrents de la SNCF.