

## **2009 a creusé un trou à la SNCB**

RENETTE,ERIC

Vendredi 16 avril 2010

### **Transports Comptes clôturés dans le rouge : un déficit de 473,5 millions d'euros**

Buizingen, ponctualité défaillante, désaccord social sur l'activité « cargo », retard dans la livraison de nouvelles locomotives... L'année 2010 était déjà en berne pour la SNCB. Les résultats financiers de l'exercice 2009 rajoutent une couche d'amertume sur l'horizon budgétaire. Année « *merdique* » avait prédit dès janvier, Marc Descheemaeker le patron de l'opérateur ferroviaire...

Le bilan 2008 s'était déjà clôturé par un déficit de 132,7 millions, principalement lié aux mauvaises performances du transport de marchandises. En termes comparables, les chiffres 2009 font apparaître un déficit de 285,9 millions. Mais le bilan total plonge trois fois plus bas qu'en 2008 : - 473,5 millions d'euros. Plus d'un million par jour d'exploitation !

Marc Descheemaeker tient toutefois à relativiser les choses. Il estime que dans les matières qu'il contrôle (le transport des voyageurs et des marchandises), les choses ne sont pas « si » décourageantes. La crise, évidemment, a marqué les résultats pour un montant total (voyageurs et marchandises) de - 90,6 millions. Il y a aussi l'augmentation sévère du coût de l'énergie (34,2 millions), des frais de personnel (la triple indexation de 2008 a joué en plein : +32 millions) ou l'indexation des droits de passage (le coût des sillons facturés par Infrabel). Mais, même avec ces augmentations des coûts, on reste loin du total. « *Des 473,5 millions, il faut aussi retirer 187,8 millions que de nouvelles règles comptables imposent de nous imputer comme participation à la reprise du fonds de pensions par l'État*, nuance Marc Descheemaeker. *C'est même un peu curieux, puisqu'on nous met sur le bilan des éléments de ressources humaines alors que, officiellement, nous n'employons personnes.* » À ce « prélèvement » comptable, le patron de la SNCB ajoute encore l'augmentation de diverses prestations du groupe (+36,3 millions). « *Si on compte bien, nous subissons avant tout l'effet négatif de deux éléments exogènes (la crise et le coût de l'électricité) qui comptent pour 124,8 millions et des éléments*

*intragroupe SNCB qui s'élèvent à 224,1 millions. Au niveau du groupe, ces éléments entrent en moins d'un côté pour revenir en plus d'un autre mais concrètement, c'est nous qui devons supporter le coût. Ça veut dire que plus d'un tiers de nos recettes part pour alimenter le groupe.* »

Un constat qui relance un débat financier non résolu qui date de la création des trois filiales ferroviaires en 2004 : « *Il était prévu que nous recevions un fonds de départ de 1,240 milliard d'euros, on n'en a reçu qu'une partie avec retard, on ajoute les 183 millions d'aujourd'hui, diverses créances et coûts intragroupe : ça fait un montant*

*total d'environ un milliard d'euros que, d'une manière ou d'une autre, on doit financer en partie sur fonds propres... »*

Le plan financier de la SNCB, celui qui a été approuvé lors de la création des trois filiales, prévoyait que la SNCB arrive à l'équilibre pour 2009. On est loin du compte. Et les moyens de résorber les déficits cumulés des dernières années ne seront jamais énormes tant les leviers d'actions sont limités : en effet l'opérateur n'est pas libre de jouer sur les prix, sur le salaire du personnel, le coût de l'énergie, celui des sillons... Avec 473,5 millions inscrits en rouge au bas du bilan 2009, une solution doit être trouvée. Vite. Pour Marc Descheemaecker, elle doit être abordée *« au sein du groupe, en collaboration avec la ministre de tutelle (NDLR : Inge Vervotte, Entreprises publiques). On doit comparer les positions de chacun par rapport à la position consolidée du groupe. »*

Histoire de corser le tout et d'achever le caractère particulier du millésime 2010, le débat sur la situation budgétaire demandé par Marc Descheemaecker va se dérouler sur fond de discussions politiques sur le renouvellement des mandats des patrons des trois filiales de la SNCB... Ambiance à venir assurée.

## **LES chiffres**

### Voyageurs

Le décompte final 2009 est de 210 millions de voyageurs « nationaux ». C'est 1,9 % de plus qu'en 2008. La progression 2004 – 2009 est de 27,3 %. *« Au-dessus de ce que demande le contrat de gestion »* assure Marc Descheemaecker. Le contrat prévoit 234 millions de voyageurs en 2012.

### Revenus

2.185 millions d'euros : 910 millions de dotation de l'État, 612 pour le transport de voyageurs (SNCB Mobility), 218 pour les voyageurs internationaux (SNCB Europe), 267 pour l'activité marchandise (SNCB Logistics) et 178 de prestations diverses.

### Plus... mais moins

Paradoxe : plus la SNCB accueille de clients, plus son déficit augmente. *« L'augmentation du nombre de voyageurs s'est d'abord faite en remplissant les trains qui circulaient. Depuis quelques années, on a dû rajouter des trains, l'offre globale augmente de 1,5 % par an, c'est-à-dire aussi du personnel, des droits de passage supplémentaires... Au total, on augmente donc plus les coûts que les recettes. »*

### Trafic marchandises

*« Au début l'année, on craignait un déficit de 180 millions pour l'activité marchandises (après – 85 millions en 2008). On est à – 112 millions grâce aux premiers effets de l'application du plan stratégique. Il y a déjà moins de personnel, on a aussi réduit les droits de trafic... Pour qu'une solution structurelle produise ses effets, il faut absolument clôturer son volet social. Là, ça fait 18 mois qu'on discute et ça n'avance pas... »*

## Investissements

Depuis 2009, la SNCB investit 542 millions chaque année dans du nouveau matériel roulant. *« C'est presque autant chaque année que le total de tout ce qui a été investi de 1999 à 2003 (600 millions). Le budget annuel a été multiplié par sept. Ça met une pression énorme sur nos ressources. »*