

## SNCF – RFF : Décryptage en Français

Quel entrepreneur, autre que suicidaire serait capable d'endetter une économie nationale entière. Tout en reconnaissant que sa productivité est inférieure au marché de 30% pour le fret et les TER, il annonce que son entreprise détient 10 milliards de dettes, mais en même temps, il fait un forcing effréné pour reprendre encore une entreprise qui présente officiellement 30 milliards de dettes?

Une seule explication, cet entrepreneur anticipe déjà ce que nous avons connu pour les banques en 2008 le tri entre les bonnes dettes et les dettes toxiques. Dans le cas ou cette solution serait appliquée aux dettes publiques des Etats membres, il suffirait alors de justifier de l'antériorité de la dette à une certaine date décrétée par la BCE pour retourner dans le giron des budgets publics nationaux. Chacun des Etats reprendrait alors la responsabilité de sa gestion passée avec sûrement la possibilité d'utiliser des solutions bannies par le plan d'austérité européen. En quelque sorte c'est une gestion de dépôt de bilan classique avec pour l'Etat concerné le montant de ses créances à la « date » de la déclaration de cessation de paiement. L'après « date » permettant à chacun des Etats purgés de leur gestion passée de se positionner en bon élève de l'Union européenne.

Ce n'est pas innocent si Guillaume Pépy a fait son forcing pour que SNCF entreprise de droit privé ajoute à ses difficultés, RFF entreprise publique et sa dette de 30 milliards d'Euro, car entre l'antériorité des dettes à une époque ou SNCF et RFF ne faisait qu'un et le déséquilibre des dettes enregistrées pour chacune des deux entreprises en défaveur de la SNCF, les commissions européennes ne trouveront rien à redire sur l'incorporation de la dette de la SNCF à la dette publique française à partir du moment ou en isolant et repositionnant ce dossier « franco-français », il restera à charge de résolutions pour l'Etat français et ne viendra plus polluer les directives européennes.

## Décryptage



**L'Expansion** **L'EXPRESS**

### La réforme du système ferroviaire français pour les nuls

Julie de la Brosse - publié le 30/10/2012 à 13:36

**Qu'a décidé le gouvernement ?**

Jusqu'alors deux visions s'opposaient: celle de la SNCF, qui préconisait une organisation à l'allemande avec une intégration de l'infrastructure au sein d'une holding commune, et celle de RFF, qui plaidait pour une véritable séparation des deux activités, comme c'est le cas en Grande-Bretagne, garantissant une plus grande équité entre l'opérateur historique et ses petits concurrents privés. Après des mois de lobbying intensif, c'est donc Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, qui a eu gain de cause face à Hubert du Mesnil, celui de RFF, qui risque d'ailleurs de ne pas être reconduit à son poste, selon *les Echos*.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Recherche avancée

ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT    EAU ET BIODIVERSITÉ    PRÉVENTION DES RISQUES    DÉVELOPPEMENT DURABLE    TRANSPORTS    VILLE DURABLE AMÉNAGEMENT ET CONSTRUCTION DURABLE    MER ET LITTORAL    LA CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE

## Axe « redressement économique et financier »

30 octobre 2012

Nécessité, au vu des enjeux économiques et financiers du système, de lui donner les moyens d'un équilibre durable, ainsi que des règles permettant d'encadrer l'endettement.

### Gestion du réseau

**Réseau ferré de France (RFF).** Propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, il définit les objectifs applicables en matière de gestion du trafic, de fonctionnement et d'entretien du réseau. Son activité commerciale principale consiste dans la vente des sillons, c'est-à-dire des créneaux horaires permettant de faire circuler les trains. Il recueille en contrepartie les péages des différents opérateurs ferroviaires.

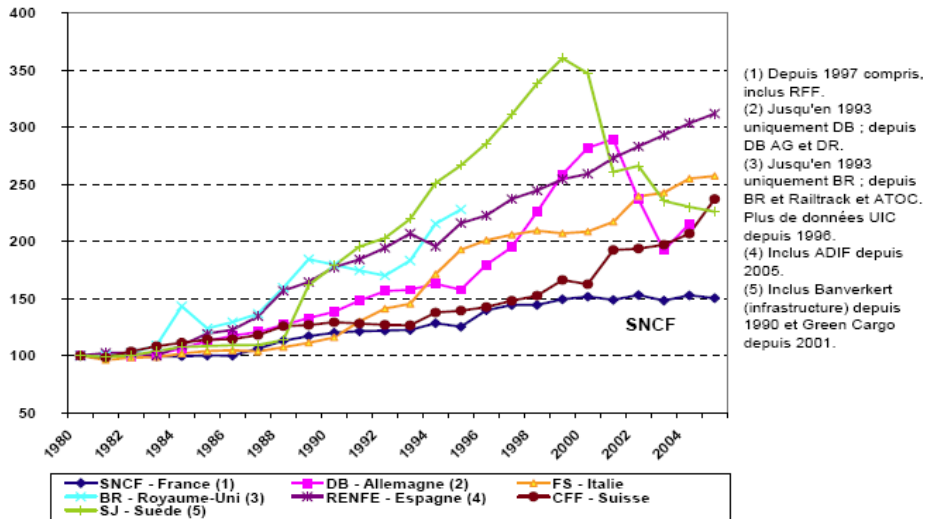
La **Direction de la circulation ferroviaire (DCF)** est chargée, depuis le 1er janvier 2010, d'assurer pour le compte de Réseau Ferré de France les missions de gestion du trafic et des circulations. Cette entité indépendante au sein de la SNCF est garante d'un accès équitable au réseau, en toute transparence, pour toutes les entreprises ferroviaires.

**SNCF Infra**, l'une des cinq branches de SNCF, est chargée d'entretenir le réseau ferré national pour le compte de Réseau ferré de France.

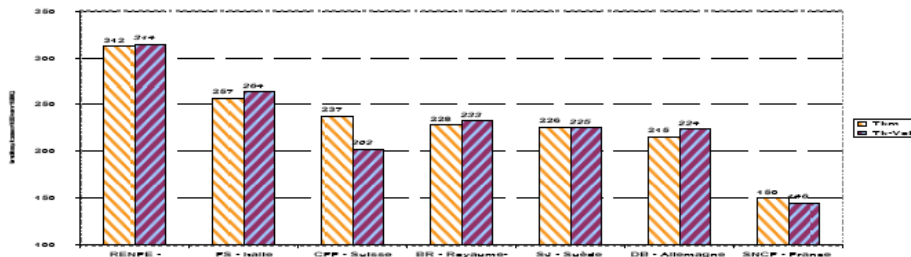
Depuis la séparation en 1995 du réseau ferré national de la SNCF, réseau transféré vers RFF, les tensions ne se sont pas atténuées de sorte que RFF n'a jamais eu sa pleine indépendance. Les transferts de compétences ne se sont pas effectués et la SNCF a conservé, par délégation de RFF, l'essence même de gestionnaire du réseau. C'est par la loi que la SNCF a été instituée en Gestionnaire d'Infrastructures Délégué – GID, et c'est l'activité SNCF INFRA qui dispose toujours des moyens d'intervenir ou simplement de planifier les opérations de maintenance.

Cette ambiguïté est restée lourde de conséquences, de sorte que RFF n'a même pas eu la liberté de fixer les niveaux de redevances devant les pressions de la SNCF. A tel point que, pendant les premières années, la SNCF par les péages qu'elle payait à RFF ne couvrait même pas la facture qu'elle établissait à RFF comme GID.

Ce soutien indirect de l'Etat à la SNCF par les rémunérations de RFF s'est également consolidé par les prestations que SNCF INFRA facture à RFF. Ce faisant la SNCF a même instauré SNCF INFRA comme un pôle de rentabilité exceptionnel. Anachronisme d'autant plus préoccupant que la SNCF se reconnaît trop chère au regard du marché, ce que confirme une étude (Université LYON2-2010 Desmaris).



**Figure 1.4 - Evolution de la production (Tkm) par agent en Europe (Base 100, 1980).**  
 Source : Nos calculs à partir des Statistiques chronologiques des chemins de fer, UIC.



**Figure 1.5 - Evolution de la production par agent en Europe entre 1980 et 2005.**

Cet état des lieux est à rapprocher du volet social SNCF qui par sa structure est bien une référence vers laquelle tout actif souhaite tendre, mais cette normalisation haute reste un vœu pieux.

Dès lors, la SNCF se retrouve écrasée entre le niveau de ses coûts qui pulvérise le plafond des prix de marché du transport. La fourniture de prestations par la SNCF dans des conditions équilibrées est donc impossible sur le marché.

Les artifices pour consolider cette situation purement politique, se révèlent intéressants quant au concept :

Il a été imaginé de faire fructifier deux activités indépendantes du marché que sont les trains du quotidien : les TER financés par les Régions et l'activité infrastructure. Depuis 2010 l'activité TET, trains d'Equilibre du Territoire est aussi dans ce cas, subventionnée pour 320 millions d'Euros.

Ces avantages acquis politiquement sur des marchés non soumis à concurrence, permettent à la SNCF de facturer les prestations de manière très surévaluées.

Conférence de presse du mercredi 12 septembre 2012

En 2010, l'offre TER totale était de 159 millions de trains x km pour un coût de 3,4 milliards €, soit en moyenne 21,6 € par train x km.

Le coût était de 3,4 milliards € et les recettes (compensations comprises) de 1,35 milliard € soit, par différence, une subvention totale d'équilibre de 2,05 milliards €.

La fréquentation du TER était de 12,9 milliards de voyageurs x km (v.km).

## SNCF : LA PREUVE PAR L'ANGLETERRE

Rémy Prud'homme<sup>1</sup>

Mars 2011

Extrait...

La SNCF elle-même reconnaît, dans une note « interne » devenue publique, que le coût de ses TER (Trains express régionaux) est 30% supérieur à celui de ses concurrents européens. Il y a certainement beaucoup de boulons à serrer à la SNCF. ...

## Le chiffre d'affaires de la SNCF progresse de 3,2% à fin septembre 2012



Sur les neuf premiers mois, la croissance est portée par SNCF Infra (+6,4 %) et par le dynamisme des branches voyageurs (SNCF Proximités à +3,7 % et SNCF Voyages à +2,6 %) qui compensent largement le recul de -1,4 % de l'activité de SNCF Geodis, marquée par l'intensification de la crise.

Après avoir déconnecté les recettes des trains TER et TET des billets de leur clientèle réelle, la SNCF s'est montrée très active dans son soutien à RFF pour que ce dernier obtienne des budgets d'investissements auprès des Régions pour financer des charges d'infrastructures qui ne sont pas de leur ressort.

C'est ainsi que des Plans Rails Régionaux ont été mis en place. Midi-Pyrénées engagée sur 500 millions d'euros fait figure de leader en financements. L'Etat a pu ainsi économiser et se désengager partiellement de ses obligations de maintenance.

Ce même dispositif qui se révèle concluant pour le couple SNCF – RFF a été mis en avant pour financer des rénovations de lignes nationales (POLT) ou des infrastructures à grande vitesse nouvelles dont Paris – Strasbourg et Tours - Bordeaux.

Cet appui intéressé a valu à la SNCF une charge de travail pour la branche SNCF Infra qui présente la plus forte progression des activités du groupe avec une croissance de 6.4% sur les neuf premiers mois de 2012. RFF en paiera la facture.

Cette activité qui est très politique permis de soutenir le BTP car les groupes privés sont majoritairement engagés sur les chantiers et la SNCF n'en assure qu'une surveillance semblant fort bien rémunérée si on s'en réfère aux derniers résultats.

Autre avantage induit de cette activité : Elle permet à la SNCF d'affecter à l'activité SNCF Infra, la charge de locomotives neuves en surnombre dont les commandes ont permis de soutenir Alstom. Les trains de travaux commandés par l'activité Infra sans avoir à faire jouer la concurrence, permettent à Géodis, qui gère l'activité ferroviaire fret SNCF de faire figurer des tonnages fret conséquents dans les statistiques et les facturations dans son chiffre d'affaire.

## Un confort d'Etat

L'empressement démontré par Monsieur Pépy Guillaume ne pouvait qu'obtenir l'agrément de l'Etat.

En effet, si nous aurions conseillé la constitution d'un dispositif permettant à l'Etat de gérer l'ensemble des équipements structurants du pays en termes d'infrastructures en regroupant la gestion de ces réseaux pour tous les modes, cela laissait toutefois planer le risque de réintégrer 30 milliards d'Euros portés par RFF dans la dette de l'Etat.

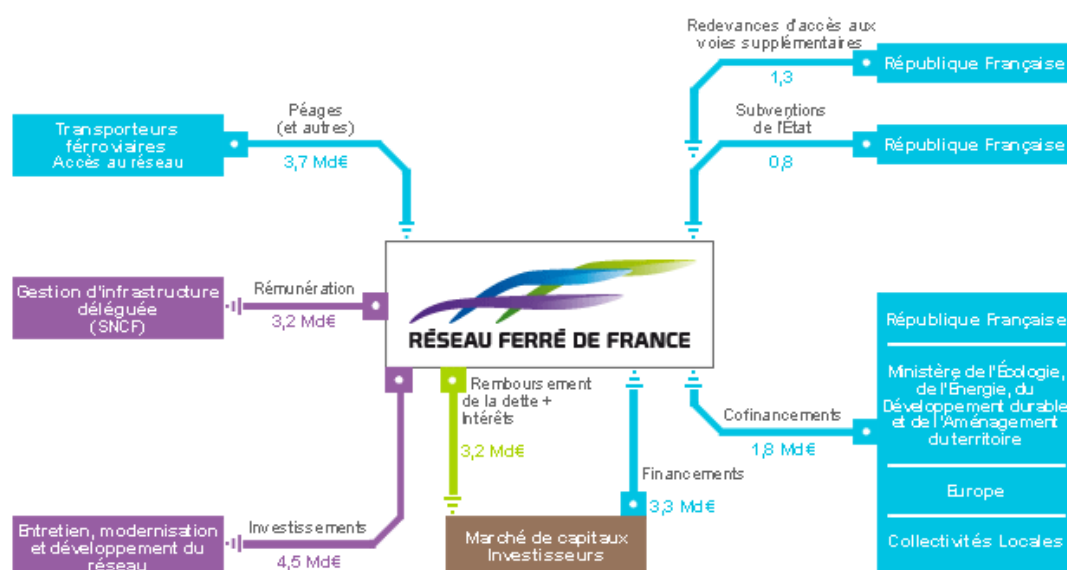
Dès lors, l'urgence comptable pour remplir les engagements Européens, obligeait l'Etat à protéger l'isolement de la dette RFF du budget de la nation. Glisser RFF chez SNCF permet d'éloigner cette clarification pour quelques mois.

En outre, la sensibilité sociale des cheminots très vigilante à son statut spécial semblait contrarier les mises en œuvres de décisions de gestion qui seront quand même inéluctables pour sauver le ferroviaire en France.

La déclaration d'un engagement des réflexions pour réunir à nouveau SNCF et RFF sous une unité commune regroupant les complémentarités d'activités logiques permet de détendre les stratégies.

SNCF Infra	
	
<b>Forme juridique</b>	Branche de la SNCF
<b>Siège social</b>	 18, rue de Dunkerque 75000 Paris (France)
<b>Direction</b>	Pierre Izard
<b>Activité</b>	Gestion, exploitation, maintenance du réseau ferroviaire
<b>Société mère</b>	Groupe SNCF
<b>Filiales</b>	SNCF International - Inexia - Sysra
<b>Effectif</b>	52 000 (2011) <sup>1</sup> .
<b>Chiffre d'affaires</b>	5,3 milliards € (2011) <sup>2</sup> . ▲ 2,2 % / 2010 <sup>3</sup> .

## données financières - principaux flux financiers et acteurs du secteur



	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total du bilan (Md€)	28.8	31.8	47.3 *	48.9	53.6	58
Dette financière nette (Md€)	26.8	27.4	28.2	27.8	27.4	2.6
Chiffre d'affaire (Md€)	2.7	2.8	3.1	3.3	4.6***	5
Investissements (Md€)	2.3	2.5	3.0	3.3	3.2	4.5
Net cash-flow opérationnel (Md€)	0.6	0.6	0.5	2.3	2.3	2.2
Résultat opérationnel courant (Md€)	0.3	0	(0.4)	1.6	1.5	1.5
Résultat opérationnel (Md€)	0.3	(0.1)	8.8 *	1.6	1.5	1.5
Résultat net (Md€)	(0.3)	(0.8)	11.8 **	0.3	0.2	0.2
Effectifs	761	843	939	1 166	1 299	1410

### Effectif du pôle GIU – Gestionnaire d'Infrastructures Intégré

	Effectifs 2011
SNCF	52 000
RFF	1 410
<b>TOTAL</b>	<b>53 410</b>

### Lecture de la stratégie

#### Côté RFF

Grand serviteur de l'Etat, RFF doit répondre aux urgences de consolidation de sa dette hors du déficit de l'Etat. Donc s'éloigner d'un statut pouvant donner prétexte aux agences de notation pour dégrader la note de confiance attribuée à la France est une mesure de bon sens.

La valorisation des dépréciations d'actifs de RFF et des provisions diverses peut dans ce cadre être différée et la dette de RFF est donc acceptée cantonnée aux chiffres communiqués officiellement.

## Côté SNCF

Confrontée à une réalité de provision pour dépréciations d'actifs, la SNCF doit s'associer à une dette déjà publiée pour amortir globalement l'effet de ses dévalorisations d'actifs.

En effet les locomotives garées en bon état par centaines, deviennent des engins garés tout simplement et vont s'acheminer vers des unités amiantées à démanteler. D'une recette sur la revente des métaux, le bilan s'oriente vers une charge. La SNCF pour estomper ce volet a même déjà filialisé une filière de démantèlement interne qui à n'en pas douter trouvera ses revenus hors du marché.

Cette filière d'avenir devra non seulement démanteler du matériel moteur mais aussi un énorme parc de voitures de voyageurs, ainsi que son parc de wagons de marchandises garés sur des voies discrètes. L'implantation de tels sites industriels sont présentés comme des pôles de développement en particulier à Tours et Chalindrey....

En outre, les actifs immobiliers seraient également à ajuster tout comme le foncier.

D'une dette évaluée à 8 – 10 Milliards d'Euros, la dépréciation d'actifs qui résulterait de ces ajustements à venir pourrait être très divergente de ces chiffres.

## Position de l'Etat

Dupe de rien, l'Etat prépare la réalisation d'actifs pour apurer un passif ferroviaire dangereux et pouvant dépasser le double des chiffres publiés lors du rapprochement SNCF – RFF. Passif garanti par la France.

Dès lors, la structure GIU serait le pilier ferroviaire Français, la vente par départements de tous les autres actifs négociables et en particulier toutes les activités commerciales y compris proximité et TGV, permettrait peut être à l'Etat de cantonner avec sécurité la dette ferroviaire aux 40 Milliards d'euros avancés pour lesquels l'Etat restera garant.

## Que retenir ?

Si une autre entreprise, aussi endettée que RFF souhaite se voir reprise, Monsieur Pépy Guillaume pourrait encore répondre présent comme il l'a fait pour RFF et déjà annoncé pour partie des effectifs des futurs licenciés PSA d'Aulnay...

Au regard de la dette intégrée sur RFF, Eurotunnel serait à l'évidence une bonne affaire. Une telle opération permettrait aux cheminots très attachés à leur histoire de fusionner à nouveau avec leur activité maritime sur la Manche.



**Restera à trouver une faille pour aller récupérer les centrales hydroélectriques vendues par la SNCF à Electrabel et Novatrans en voie de cession à GCA.**

**L'opportunisme n'a pas de limites en ferroviaire.**