

Nouveau Pacte Ferroviaire



30 mars 2018

L'UNSA-Ferroviaire apporte son expertise économique sur de nombreux points de la Réforme du Ferroviaire

Fausses rumeurs

« La SNCF, c'est 5 000 € de dette par minute » ; « la SNCF coute 1000 € à chaque Français » ; « la dette de 54Mds € de SNCF impose la réforme » ; « Le statut des cheminots est responsable de la dette » ; « La SNCF est une entreprise qui ne fait pas de productivité »

Actuellement les « commentateurs » s'en donnent à cœur joie pour charger la barque de la SNCF pour imposer une réforme qui n'a pour but que d'obtenir un brevet de réformatibilité pour l'Exécutif, sans résoudre le problème du système, admis par tous les experts : la dette et le financement du ferroviaire. Depuis des décennies, SNCF est utilisée par les décideurs nationaux et locaux comme une « banque » au service leurs ambitions, faisant souvent fit des rationalités économiques propre à toute entreprise y compris public. Mais ce ne sont jamais les derniers pour dénoncer les soi-disant manques de compétitivité de SNCF et ses dérives financières qui justifieraient une réforme et demander des efforts uniquement aux salariés de SNCF.

Les recommandations ci-après visent à identifier l'ensemble des transferts de financement opaques relevant de décisions de l'État sur l'Entreprise SNCF et les cheminots et les mesures simples pour y remédier. Les décisions de l'État, et les coûts associés, doivent être assumées par l'État en toute transparence.

SNCF
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire



L'UNSA-Ferroviaire vous donne la réalité des chiffres, ce que nous coûtent les décisions non assumées de l'État. Carence de la pensée, le vrai déficit du Ferroviaire.

En effet, les modalités de financement des décisions doivent être définies en toute transparence et sans pénaliser la SNCF et les cheminots par rapport à la concurrence intra et inter modale. L'État ne doit pas reporter non plus sur les collectivités locales de nouvelles responsabilités sans les financements associés comme elle envisage de la faire pour les « petites lignes ».

Une réunion de travail **du pôle économique de l'UNSA-Ferroviaire** a permis ainsi d'identifier plusieurs transferts de charges indus de l'État sur les comptes du GPF SNCF. S'il n'y avait ces transferts de charges, nous pourrions constater :

- ✓ Une amélioration du résultat annuel du GPF de 970 Millions € ;
- ✓ Une réduction de la dette du GPF de 16,6 Milliards €.

Ces montants s'entendent hors dettes liées au projet de LGV et projets CPER non rentables pour SNCF Réseau. Ces sommes sont à mettre au regard des efforts de productivité réalisés par les agents SNCF depuis quelques années : plus de 4Mds€ cumulés de gain de productivité dont 850M€ en 2017.

Il en découle ainsi une première série de recommandations qui devra être complétée, notamment après une analyse plus fine des composantes de la dette portée par SNCF Réseau.

/SNCF Réseau

Recommandation n°1 : Remboursement par l'État à SNCF Réseau la part de la dette reconnue comme dette d'État par l'INSEE depuis 2014.

Dette : -10,9 Mds€

Recommandation n°2 : Remboursement par l'État des frais financiers relatifs à cette dette cumulée depuis 2014.

Dette : -1,5 Mds€ ; Résultat : +370M€

Recommandation n°3 : Prendre en charge par l'État et non par SNCF Réseau la défaillance de certaines collectivités locales dans le financement de la LGV SEA

Dette : -400M€

Recommandation n°4 : En cas de non-paiement de subventions d'investissement par les régions, versement par l'État de cette subvention grâce à une retenue sur la Dotation Générale de Décentralisation en loi de finance des collectivités locales mauvais payeurs.

Recommandation n°5 : en plus du bilan LOTI, faire un bilan économique à postériori par un organisme indépendant des PPP imposés par l'État sur le ferroviaire et évaluer le surcoût par rapport à un financement hors Partenariat Public Privé. L'UNSA-Ferroviaire demande une analyse à plus long terme, concernant le partage des risques entre public et privé, et les coûts cachés : rémunération des capitaux plus élevée, garantie financière, gestion de la contractualisation et des "claims".

Recommandation n°6 : faire systématiquement un bilan économique à postériori des principaux projets régionaux pour analyser les écarts par rapport aux prévisions initiales (coût de travaux, péages, estimation des trafics). Abaisser le seuil du bilan LOTI des projets ferroviaire à 20M€.

Recommandation n°7 : faire assumer intégralement par l'État ou les collectivités locales les études sur les projets de LGV qui ne se feront jamais mais dont les études sont maintenues pour ne pas mécontenter les élus locaux.

Résultat : +60M€

Recommandation n°8 : Faire supporter par l'État et les collectivités locales les charges financières liées aux versements différés de leur contribution au titre du projet EOLE.

Dettes : -800M€

Recommandation n°9 : Revisiter la contribution imposée par l'État à SNCF Réseau sur le projet CDG Express au regard de la règle d'or pour laquelle l'État a retardé la publication du décret d'application pour ne pas l'appliquer sur ce projet.

Dettes : -250M€

Recommandation n°10 : Interdire la prise de participation de SNCF Réseau dans des filiales projets qui permet d'éviter ainsi le contourner la règle d'or (ratio dette nette/MOP).

Recommandation n°11 : Création d'une « règle d'argent » obligeant les régions à s'engager sur un niveau de trafic lors des projets de développement régionaux et mise en place d'un système indemnitaire en cas de non-respect de ces niveaux de trafic.

Recommandation n°12 : Respecter les engagements de l'État en termes de compensation à verser à SNCF Réseau au titre du Fret.

Dettes : -150M€

Recommandation n°13 : Garantir par la loi que la redevance d'Accès payé par l'État à SNCF Réseau est bien une recette commerciale pour éviter tout risque de redressement fiscal.

Recommandation n°14 : Remboursement par l'État de la perte de recette dû à la création de la SOVAFIM (transfert des meilleurs biens immobiliers de RFF à une structure de l'État et non reversement de la plus value à RFF)

Dettes : -320M€

/SNCF Mobilités

Recommandation n°15 : Supprimer les taxes supportées par l'activité TGV pour financer les trains Intercités dont le financement relève de l'État en tant qu'autorité organisatrice. L'UNSA-Ferroviaire a proposé un financement par la fiscalité des carburants.

Résultat : +266M€

Recommandation n°16 : Faire un bilan complet de la rentabilité socio-économique avant l'achat d'une nouvelle rame TGV en comparant avec la prolongation (opération mi vie) d'une rame existante (Rappel : 480 M€ d'achat de rames neuves Alstom imposées par l'État en 2017).

Recommandation n°17 : S'assurer de la rentabilité pour SNCF avant tout achat d'une rame TGV en commençant, par l'achat de 100 nouvelles rames TGV annoncées par le Ministre de l'Économie et des Finances en mars 2018 (investissement de 2,5 G€ dont plus de la moitié présente un risque économique fort de non rentabilité).

Dettes : -1,25Md€

Recommandation n°18 : Laisser à SNCF le choix de ses fournisseurs de matériel de transport.

Recommandation n°19 : Reprendre le versement par l'État au titre des tarifs sociaux imposés à la SNCF par l'État et régulariser les versements insuffisants depuis 2001.

Dettes : -700 M€ ; Résultat : +70M€

Recommandation n°20 : Lors de l'ouverture d'une nouvelle infra LGV, garantir à SNCF mobilités une Marge OPérationnelle en situation de projet au moins équivalente à celle avant le projet pour éviter un ajout de fréquence destructeur de valeur pour le transporteur.

Résultat : +100M€ (uniquement LGV SEA)

/Groupe Public Ferroviaire

Recommandation n°21 : Respecter les règles de calcul des dividendes issus de SNCF Mobilités contribuant au financement de SNCF Réseau. Arrêter les prélèvements imposés par les représentants de l'État sur l'ÉPIC SNCF pour enjoliver artificiellement la trajectoire de SNCF Réseau.

Dettes : -148 M€

Recommandation n°22 : Vérifier annuellement par un organisme indépendant que toute charge imposée par l'État à la SNCF est bien financée par l'État.

Recommandation n°23 : Annuler le décret augmentant en 2017 sans aucune justification le taux de cotisation retraite de l'entreprise.

Résultat : +90M€

Recommandation n°24 : Lancer une étude globale, transversale de l'apport socio-économique et financier des externalités positives du secteur ferroviaire en France.

**Reconnue par la presse spécialisée pour le sérieux de ses analyses et recommandations,
l'UNSA-Ferroviaire attend cette même responsabilité et sérieux de la part de l'État :
le Ferroviaire en sortira grandi !**

