

Les coûts de l'inflation ferroviaire chez RFF et SNCF

Guillaume Pépy ne cachait pas que le coût de la SNCF est décalé de 30% au regard des normes des autres entreprises ferroviaires. Il est simple de comprendre cette structure de coûts. Pour cela il faut simplifier le groupe SNCF et comprendre comment la communication présente le ferroviaire. La part des activités du groupe est clairement identifiée par secteurs clés. Cependant, dans chaque secteur il est très difficile d'extraire la part ferroviaire de l'activité globale du secteur. Si le secteur du fret qui est commercialisé sous le nom de GEODIS est analysé, le constat montre qu'avec environs 1.1.07 milliard de chiffre d'affaire de l'activité ferroviaire, cette activité est très minoritaire dans l'activité de GEODIS. Le ferroviaire ne devient qu'un faire valoir.

NOUS SOMMES DIMENSIONNÉS POUR VOUS ACCOMPAGNER AU PLUS PRÈS DE VOS BESOINS

- 850** engins moteur
- 8 000** hommes et femmes
- 1,107 milliard** d'euros de CA en 2013

800 points desservis par l'offre wagon isolé de Fret SNCF

20 000 trains de transport combiné par an, dont 2/3 à l'international

19,5 milliards de tonnes km transportées

9,1 Mds € de chiffre d'affaires

N°1 de la messagerie expresse en France

1er opérateur français de transport et logistique de marchandises, et 4ème européen.

GEODIS

5 continents, 120 pays couverts

46% du chiffre d'affaires est réalisé à l'international.

Il en est ainsi pour l'ensemble de l'activité du groupe qui développe une activité commerciale au niveau international sur des cœurs de métiers qui ne sont ferroviaire que minoritairement. Par contre en France, le Groupe SNCF sous diverses missions capte des subventions ferroviaires ainsi que les marchés payés par des fonds publics de manière habile. Le chiffre de 14 milliards annuels que la SNCF coûte à l'Etat est une évaluation incomplète. En effet les trains de proximités sont très largement payés par les collectivités et non l'utilisateur et l'excellente rentabilité de SNCF Infra dépend de commandes de l'Etat au travers de RFF.

32,2 Mds € de chiffre d'affaires en 2013

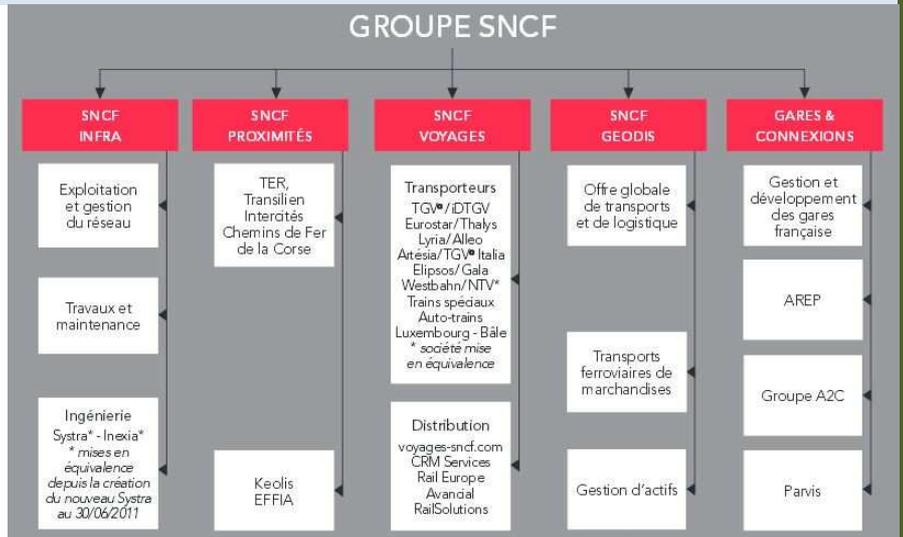
4 millions de voyageurs par jour dans nos trains

2,2 Mds € Montant de nos investissements en 2013

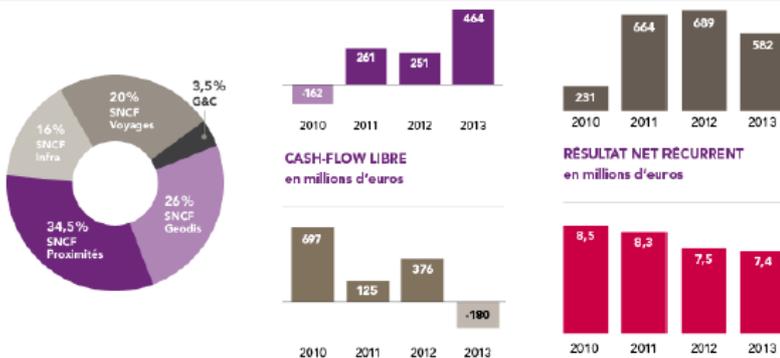
1er opérateur français de transport et logistique de marchandises en France avec Geodis

250 000 collaborateurs dans 120 pays

25% Part du volume d'affaires réalisée à l'international



Proximités représente 34.5% du chiffre d'affaires du groupe et Infra 16%. Ce total de 50% est donc abondé par des deniers publics. Il sera donc nécessaire de comprendre comment la SNCF séduit les finances de la France pour en obtenir de telles largesses. La réponse est dans son rôle social d'employeur mais également dans sa fonction à redistribuer vers l'économie.



Cette position d'intermédiaire dans les finances de l'Etat permet à la SNCF de soutenir l'industrie ferroviaire. Par exemple elle est la seule capable de commander à Alstom, pour amortir sa chaîne de production en mal d'exportation, des TGV de conception 1980. Ces TGV désuets livrables jusqu'en 2020 sont même grevés d'un surcoût de prime de vétusté pour intégrer des pièces obsolètes.

Deuxième volet pour le BTP : la SNCF externalise les chantiers vers le privé et garnit ainsi les carnets de commandes des entreprises de travaux ferroviaires.

Les cheminots libérés restent à l'effectif et sont même requalifiés. Géodis annonce, en 2012 que 41% de ses effectifs sont des « cols blancs ». Les autres branches sont au moins dans ce cas.

Alors, comment ce système multiplie-t-il le coût des chantiers ? RFF commande les études travaux à la SNCF qui facture. La SNCF se voit confier l'exécution qu'elle sous traite mais conserve le contrôle des travaux. La SNCF conserve le transport des matériaux chantiers en affectant la charge de locomotives récentes. Elle se crée une activité de fret hors concurrence. Sur le terrain, la SNCF facture ensuite ses agents de contrôle à un coût d'intérêt. Le prix de revient du kilomètre de voie renouvelée se décale ainsi et passe de 0.5 million à 1 million d'euro le kilomètre... L'inflation ferroviaire est née, la marge de SNCF Infra aussi.