

CADRES *Libres*



Cadres *libres*, est un collectif de discussions de cadres supérieurs du GPU SNCF, réunis avec l'UFCM-CGT pour échanger avec eux sur les enjeux du système ferroviaire, le groupe SNCF, son fonctionnement, les évolutions dont ils sont témoins et acteurs.

Dans cette parution nous faisons connaître leurs analyses sur le fonds de concours.

FONDS DE CONCOURS : L'ARNAQUE PERMANENTE

« Une volonté de favoriser les acteurs privés ou « seulement » de l'inconscience des apprentis sorciers de la finance? »



La SNCF, et plus particulièrement SNCF Voyageurs, participe de manière importante au financement de la régénération du réseau ferroviaire à travers le fonds de concours. Mis en place dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2014 et confirmé lors de celle de 2018, le montant a explosé en 2024 pour atteindre 1,7 milliard d'euros, un véritable détournement... de fonds, produits par le travail des cheminots, qui financent la régénération du réseau, propriété de l'État, dans un marché que le gouvernement a décidé d'ouvrir à la concurrence. Autant de moyens qui manqueront à la SNCF pour mieux assurer ses missions, améliorer la qualité de service vis-à-vis des usagers et répondre aux fortes et légitimes attentes d'amélioration des conditions de travail et sociales des cheminots.

SNCF Voyageurs est fragilisée au pire moment. Faut-il y voir une volonté de favoriser les acteurs privés ou « seulement » de l'inconscience des apprentis sorciers de la finance ? Une chose est certaine dès à présent : SNCF Voyageurs finance les réductions accordées par dizaines de millions d'euros aux nouveaux entrants sur le prix des sillons. Un ancien directeur financier de l'Infra n'aurait pas manqué d'utiliser une de ses expressions fétiches : « c'est le cocu qui paie la chambre ! ».

Alors que tout est fait pour que l'on n'y comprenne plus rien, il est indispensable de décrypter ce mécanisme et son évolution au fil du temps.

Zoom : intégration fiscale

L'intégration fiscale consiste à consolider les résultats des sociétés d'un groupe.

Les résultats déficitaires des sociétés du groupe viennent compenser les bénéfices des autres sociétés, réduisant d'autant la base d'imposition.

Exemple : groupe avec 2 filiales, une de bénéfice 100 – l'impôt sur les bénéfices est de 25

(taux d'imposition de 25 %) ; l'autre de déficit – 60 ne paie pas d'impôt.

Le résultat intégré des 2 filiales est de

$100 - 60 = 40$.

L'impôt à payer après intégration est $40 \times 25\% = 10$. Le produit d'intégration fiscale (PIF en acronyme mais qui est loin d'être un gadget) est la différence entre le montant de l'impôt dû par chaque filiale bénéficiaire (qu'elle verse à la holding) et l'impôt dû par la holding sur le périmètre intégré. Dans notre exemple ci-dessus, le PIF est de $25 - 10 = 15$.

Ce PIF s'élève pour le groupe SNCF à 266 millions d'euros en 2024 et 288 en 2023 (p. 412 du rapport financier).

Lors de la réforme ferroviaire de 2014, un fonds de concours est donc créé pour, selon l'exposé des motifs du projet de loi, « permettre au Groupe de contribuer à l'amélioration de l'équilibre financier de SNCF Réseau ». Il est opérationnel en 2016, comme en atteste le rapport financier du groupe SNCF. Il est alimenté sur la base de 60 % des résultats de SNCF Mobilités de l'année précédente.

Pour contourner une contribution directe et repeindre le flux financier en apport de l'État, ce fonds est nommé « fonds de concours de l'État » (sic) : le montant est versé à l'État, qui le reverse à SNCF Réseau... une variante de bonneteau avec des gobelets transparents tant la ficelle est grosse. Le montant est de 126 millions d'euros en 2016. Dès la deuxième année, ce montant est complété par un financement de 60 millions d'euros par l'Épic SNCF (170 millions d'euros versés pour 110 millions reçus de SNCF Mobilités).

La réforme ferroviaire de 2018 confirme le dispositif du fonds de concours de l'État. Le montant s'élève à 537 millions d'euros en 2019 (274 millions d'euros en 2018). Le rapport financier du groupe SNCF précise : « Ce fonds est alimenté par les ressources propres de la société mère, essentiellement les dividendes auquel l'État renonce, tout ou partie du produit d'intégration fiscale ainsi que, le cas échéant, sa trésorerie. »

La somme globale n'étant encore pas suffisante pour assurer la trajectoire, l'État ira même jusqu'à imposer à la SNCF d'alimenter ce fonds par 600 millions d'euros provenant de produits de cession, d'où la cession de filiales considérées comme « non stratégiques » par nos dirigeants, ce qui interpelle quand on évoque notamment Ermewa (wagons) ou Akiem (engins moteurs), à moins que la Direction ait anticipé l'effondrement de Fret SNCF au bénéfice d'entreprises privées concurrentes en parallèle des discussions bruxelloises.

Mais le plus stupéfiant restait à venir en 2024. Entre-temps, madame Borne, anciennement directrice de la Stratégie du groupe SNCF, présente, le 24 février 2023, en tant que Première ministre son plan d'avenir pour les transports. Elle s'engage : « Nous augmenterons encore les investissements dans le réseau existant pour atteindre d'ici la fin du quinquennat 1 milliard d'euros supplémentaires par an pour la régénération du réseau et 500 millions d'euros par an pour sa modernisation. »

Dans les faits, pas le moindre euro n'est prévu de la part de l'État d'ici la fin du quinquennat, mais le président Farandou dit avoir bon espoir d'obtenir 1 milliard d'euros de l'État... à partir de 2028. Dit autrement, la promesse ferme exprimée par le président Macron actuel devrait être tenue par... son successeur. Nous tenons la palme d'or du chèque en bois.

En attendant, la SNCF est à nouveau sursollicitée. Quand les montages financiers deviennent de plus en plus acrobatiques et invouables, les informations figurant dans le rapport financier sont moins limpides et les explications données par l'État à la représentation nationale (Parlement et Sénat) parfois inexacts. Ainsi, la commission des finances interrogeant les services de l'État lors de l'examen du budget 2025 sur les modalités de fonctionnement du fonds de concours s'est vu répondre : « La règle générale est que la société mère reçoit en dividende 60 % du résultat N-1 de ses filiales, sauf exception. Cette proportion est fixée par décision de l'actionnaire sans fondement juridique particulier. La proportion de résultat net de l'année N-1 non reversée sous forme de dividende est utilisée soit à des fins de renforcement des fonds propres ou utilisée pour financer des projets d'investissement » (à l'échelle du groupe SNCF). »



On notera le glissement du 60 % du résultat N-1 de SNCF Voyageurs vers le résultat de l'ensemble des filiales. Mais surtout, comme on l'a vu, depuis 2017, d'autres sources de financement sont mobilisées (produit d'intégration fiscale, produit de cession de filiales). Il nous semblait qu'une fausse déclaration devant la représentation nationale était un délit. Peut-être le terme « sauf exception » permet ici de s'en sortir. Mais qu'en est-il si l'exception devient en fait la règle et si des décisions prises de nombreux mois auparavant (mai 2024, comme on le verra) ne sont communiquées ni au Parlement ni au Sénat ?

Alors que la contribution de la SNCF pour 2024 était inscrite en loi de finances pour 1,1 milliard d'euros, ce sont en définitive 1,7 milliard d'euros qui auront été versés. D'où provient cette manne supplémentaire de 600 millions d'euros alors que, au moment de la négociation sur les salaires, la Direction soutenait n'avoir aucune marge de manœuvre ? La réponse se trouve dans le rapport financier 2024 du groupe SNCF, pas dans le texte sur le fonds de concours. Le rapport se contente de préciser le montant versé, soit 1 710 millions d'euros.

Dans un paragraphe réservé aux initiés de la finance et lecteurs persévérants dudit rapport (p. 407) : « DISTRIBUTION DE PRIME D'ÉMISSION DE SNCF VOYAGEURS. En date du 14 mai 2024, la SNCF Voyageurs a décidé le versement de dividendes d'un montant de 225 millions d'euros et la distribution de primes d'émission d'un montant de 2 532 millions d'euros à SNCF SA. Ces distributions représentent un produit financier de 2 757 millions d'euros. »

Dit plus simplement, le résultat de SNCF Voyageurs ne suffisant pas, le résultat des autres filiales ne suffisant pas, les cessions de filiales ne suffisant pas, le produit d'intégration fiscale ne suffisant pas, la holding est allée puiser dans les réserves de SNCF Voyageurs pour couvrir la contribution supplémentaire d'au moins 2,4 milliards d'euros en 4 ans évoquée par notre Président.

La réalisation en une seule fois de cette ponction pour couvrir des versements de 600 millions supplémentaires chaque année de 2024 à 2027 interpelle. Doit-on y voir la volonté de rassurer les commissaires aux comptes (voir zoom ci-après) sur la trajectoire financière jusqu'au réveil de l'État annoncé pour 2028 ? Est-ce une façon pour l'État de se prémunir d'une vision différente du futur président de la SNCF ? On n'ose penser à d'autres motivations. **Sur la période 2024-2027, SNCF Voyageurs et le GPU seront ponctionnés de 7 milliards d'euros !**

Le Parlement et le Sénat soulignent à nouveau, lors de l'examen du budget 2025, que l'État n'assume pas ses responsabilités financières pour la mise à niveau et le développement du réseau ferroviaire. Ces choix fragilisent SNCF Voyageurs à l'heure de l'ouverture à la concurrence. L'ART (Autorité de régulation des transports) constate que « les modalités de financement de l'enveloppe de 1,5 milliard d'euros supplémentaire par an au titre de la « nouvelle donne ferroviaire », à raison d'un tiers en 2027 et de deux tiers en 2028 par l'État, ne sont toujours pas clairement définies » (avis 2024-085 du 5 décembre 2024).

« Le résultat de SNCF Voyageurs ne suffisant pas, le résultat des autres filiales ne suffisant pas, les cessions de filiales ne suffisant pas, le produit d'intégration fiscale ne suffisant pas, la holding est allée puiser dans les réserves de SNCF Voyageurs »

« Quand les montages financiers deviennent de plus en plus acrobatiques et inavouables »

Les commissaires aux comptes émettent à nouveau des réserves sur la trajectoire financière de SNCF Réseau, qui permet de préserver la valeur de ses actifs (et donc de la prémunir d'un constat de faillite): « L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau, qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test, continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses objectifs de performance et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs. »

L'ensemble des présidents de Région constatent le grand écart entre les promesses de l'État et leurs concrétisations financières pour l'existant et les développements annoncés (mise à niveau du réseau, RER en régions (SERM), nouvelles lignes TGV).

En conclusion, seuls nos dirigeants trouvent en l'État un actionnaire formidable, qui en se félicitant que les milliards de dividendes que le Groupe lui remonte via le fonds de concours soient réinvestis dans SNCF Réseau, qui en considérant que c'est notre honneur, et celui des cheminots, de se substituer à l'État pour financer SNCF Réseau.

«
*Les commissaires
aux comptes
émettent à nouveau
des réserves
sur la trajectoire
financière
de SNCF Réseau* »

Zoom: test de dépréciation des actifs

Le principe de ce test est de comparer la valeur des actifs d'une société avec les flux de trésorerie futurs générés par ces actifs. Si le résultat de cette projection est insuffisant, la valeur des actifs est dépréciée.

Cette approche pose question selon les hypothèses retenues, d'autant plus fragiles qu'elles se situent à un horizon lointain et dans un contexte incertain.

Elles peuvent alors faire l'objet d'un optimisme exagéré, voire de manipulations.

À titre d'exemple, lorsque la SNCF et RFF étaient séparés, des tests ont été conduits avec des hypothèses sur les flux issus des péages totalement

incohérents entre RFF (hypothèses élevées) et la SNCF (hypothèses basses).

Cela permettait à chacun de ne pas déprécier ses actifs.

Curieusement, ni leur propriétaire commun (l'État) ni les commissaires aux comptes des deux entités, qui visiblement ne se parlaient pas ni ne lisaient les rapports financiers de l'autre entreprise, ont fait mine de ne pas s'en apercevoir.

Dans le cas de SNCF Réseau, les commissaires aux comptes émettent depuis 3 ans une réserve ainsi rédigée en 2024 :

« Nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des éléments retenus par la société pour apprécier la valeur d'inventaire des titres de SNCF Réseau au 31 décembre 2024. »... tout en certifiant les comptes.

Cette constance ne peut qu'interroger, alors que, année après année les hypothèses retenues sont démenties par les faits.

**TRÈS LOIN DU CERCLE VERTUEUX
DÉFENDU PAR CERTAINS,
CETTE FUITE EN AVANT FINANCIÈRE
NE PEUT ÊTRE QUE MORTIFÈRE
À L'HEURE DE L'OUVERTURE
À LA CONCURRENCE.**