

L'exception périgourdine du rail-route, un projet non finançable

1. Données financières : des chiffres qui éclairent le dossier.

- les recettes globales de la SNCF insuffisantes,
- le fret en chute libre ,
- la dette énorme .

2. Comment fonctionne le système SNCF:

- quatre activités : le TGV, les lignes de Banlieue, les trains régionaux, le fret ,
- trois techniques du fret, le wagon, le combiné rail-route, le ferroutage,
- Les faibles performances du transport marchandises,
- les hommes disculpés , les raisons techniques mises en cause,
- Comparaisons trains et camion

3. La mission de service public, c'est d'abord le transport des personnes.

- Le TGV a tué le fret
- Améliorer le système voyageur, sans perdre notre mythique « wagon de marchandises ».
- Le transport des voyageurs relève du « service public », mais il y a flou juridique en ce qui concerne le trafic des marchandises.
- Pour les marchandises, la SNCF n'offre pas plus de garantie qu'un transporteur privé.
- La SNCF se désengage progressivement :
- Réduire le fret non rentable.
- Manque de moyens pour entretenir les petites lignes.
- L'opération de transport combiné, lancée en 1997 : un fiasco.
- Le surprenant remède choisi par la SNCF : « le tout-route »
- Ecorail en situation de dépôt de bilan.

4. L'exception périgourdine :

- Le consensus départemental de 1997 sur le « rail-route ».
- Vive l'argent public

5. Nos élus départementaux face à « l'exception périgourdine » pendant la campagne.

- Les conséquences du choix du « rail-route ».

6. Ce qu'il faut chiffrer : le juste prix du transport des déchets en Dordogne!

- les manutentions et la main d'œuvre : par le rail, par la route
- les investissements : par le rail, par la route
- l'usure de nos routes départementales, souvent évoquée, jamais étudiée,
- Le contribuable périgourdin a quand même son mot à dire
- La balle est dans le camp des élus

7. Nos élus régionaux ont leur mot à dire : la région : nouvelle autorité organisatrice du transport ferroviaire en province

- L'expérience française du ferroutage
- Le Conseil Régional face aux les subventions « fret ».

Note sur ECORAIL en annexe

Du nouveau dans le dossier du transport des déchets par le rail .

Le problème qui se pose en Dordogne est simple : le déficit du système fret SNCF est vertigineux parce que son système d'exploitation est complexe et coûteux. Financièrement, pour faire transporter nos déchets par rail, il n'y a que deux solutions: ou bien on court après les subventions (improbables avec l'ouverture à la concurrence et la privatisation), ou bien chaque périgourdin accepte de payer le juste prix (et ce sera cher !)

D'une part, **les résultats financiers de la SNCF**, donnés par **la Cour des Comptes** apportent des informations qui obligent à reprendre de fond en comble le dossier départemental du « rail-route », considéré localement comme bouclé.

D'autre part, **une enquête, « SNCF, la Machine Infernale »**, menée par trois journalistes, vient de paraître (1) ; c'est un document incontournable que nous utilisons largement, qui fourmille d'informations techniques et comptables à consulter avant la décision finale.

Enfin nous publions une note comptable sur **Ecorail**, filiale SNCF. C'est cette société, **à la limite du dépôt de bilan**, qui est chargée du dossier du transport en Dordogne.

Lors de la réunion de janvier 2004, sur le projet de plan départemental, à la Préfecture, nous avons dit notre attachement à la SNCF et par conséquent notre opposition au projet départemental du « transport combiné rail-route ». Nous confirmons : **soutenons efficacement notre service public, ne creusons pas davantage son déficit, facilitons sa véritable mission de service public, celle qui touche le plus grand nombre.**

1. Données financières : des chiffres qui éclairent le dossier.

Les recettes globales de la SNCF couvrent à peine les dépenses salariales de l'entreprise; en conséquence le rail coûte 10 milliards € par an au contribuable. C'est un service public que les français aiment et subventionnent sans trop rechigner. Mais quelles sommes les caisses de l'Etat pourront-elles continuer à verser et pendant combien de temps ? L'ouverture du rail à la concurrence peut être retardée, mais elle est inévitable.

Le fret est en chute libre : « la situation la plus préoccupante » dit la Cour des Comptes ;

en 2002, le fret a perdu - 389 millions €

en 2003 le fret perdra - 450 millions €

Dans les conditions actuelles de fonctionnement, le fret est aujourd'hui un boulet financier pour la SNCF.

La dette est énorme : la Cour des Comptes annonce pour l'ensemble du système ferroviaire une dette de 38,9 milliards € en 2002. Sur son site, la SNCF donne le chiffre de 7 milliards €, mais elle n'intègre pas les 26 milliards d'€ de dettes du Réseau Ferré de France, ni celles de ses 650 filiales.

2. Comment fonctionne le système SNCF :

Il y a quatre grandes activités distinctes : le TGV, les lignes de Banlieue, les trains régionaux, le fret ; les recettes n'étant pas suffisantes pour soutenir également chaque activité, il faut faire des choix.

Le transport fret utilise en gros trois techniques. D'abord, **le fret traditionnel**, wagon ouvert ou fermé, équipé selon la nature du fret : plateau, benne, citernes, ... chacun connaît. Ensuite, **« le système combiné rail-route »** : le fret est enfermé dans un caisson –conteneur, qui passe d'un wagon spécial à un camion adapté. Enfin **le ferroutage** où tout le camion est chargé sur wagon pour être transporté par rail d'un point à un autre ; remis sur la terre ferme, il roule par ses propres moyens à destination.

(1). : « *SNCF, La Machine Infernale* » (N. Beau, journaliste au Canard Enchaîné, L. Dequay, journaliste à Marianne, et M. Fressoz, journaliste à La Vie du Rail :) éd. Le cherche midi, mars 2004.

Les faibles performances du transport marchandises : en moyenne tempérée, la vitesse d'un train de fret n'excède pas 18 km /h sur le réseau national. Le temps de conduite effectif des roulants n'excède pas 11 heures par semaine. Les tractrices fret tournent 4 h 30 /jour ; ce qui fait dire au PDG de la SNCF que « les machines font à peine les 35 heures ». Compte tenu de ces éléments, on estime que 20% du fret est rentable : les matériaux lourds et inertes (fer, bois , gravier, céréales...) en longs convois sur de grandes distances ; en quelques années le seuil de rentabilité est passé de 200 Km , à 500 Km , voire 700 Km pour le transport combiné (chiffres Sud Ouest du 18.12.03).

La Cour des Comptes discolpe les hommes et avance les raisons techniques : « la direction du fret n'a pas la maîtrise de ses moyens de production » : personnel, machines, horaires, sillons (1), ancienneté du parc de locomotives, priorité accordée aux convois « voyageurs » dans la gestion des trafics... Le rail a ses contraintes, un train ne peut ni doubler, ni faire demi tour , il perd du temps à manœuvrer, à « changer de bout ». Voilà pourquoi, pour aller de Bergerac à Périgueux, on passe par Bordeaux. C'est technique, mais ruineux !

(1) le sillon : créneau horaire pendant lequel la voie est libre.

Comparons train et camion : un routier accomplit ses 9 heures quotidiennes au volant de son camion ; la SNCF a besoin de 4 cheminots pour atteindre cette durée de conduite. Le prix de revient n'est pas le même ! Cette concurrence est un défi. La SNCF ne peut pas facturer le coût réel du fret ; pourtant , pour être présente sur le marché, et faire du chiffre, elle aligne ses tarifs . Donc elle perd de l'argent sur ses prestations ; si elle ne compense pas par ses ressources propres, elle demande à l'Etat des subventions.

3. Sa « mission de service public » , c'est d'abord le transport des personnes. Les Français sont d'accord.

Le TGV a tué le fret ; la Cour des Comptes relève qu'entre 1990 et 1998, en investissements , la SNCF et le RFF (Réseau Ferré de France) ont dépensé 200 milliards de francs, dont 77 milliards pour le TGV. et seulement 2,6 milliards de francs pour le fret . Le fret a été sacrifié dans ses investissements, le matériel est à bout de souffle ; son bilan en 2003 est catastrophique : 80% du trafic a été fait à perte ; on attend - 450 millions € de déficit.

Améliorer le système voyageur, sans perdre notre mythique « wagon de marchandises ».

Il y a quasi unanimité pour subventionner le TGV, le TER, le RER. Il y a du fret que le contribuable est « prêt à aider » : le transport de matières dangereuses : produits chimiques, nucléaires... ; « prêt à aider » aussi celles dont le transport par rail dégage de façon significative les grands axes routiers ; mais le contribuable fait des restrictions légitimes pour les frets dont la spécificité impose des contraintes particulières ; le coût devient excessif sans que les avantages pour la collectivité soient évidents par rapport à un autre mode de transport : animaux, denrées alimentaires périssables...

Le transport des voyageurs relève bien du « service public », mais il y a flou juridique en ce qui concerne le trafic des marchandises . Attention à l'aspect juridique ! Le cahier des charges de la SNCF, 1982, est clair pour le trafic voyageurs, pour lequel il y a « obligation de service public », donc garantie de continuité de service public. Par contre pour le transport des marchandises, les textes ne garantiraient rien ; ça change tout ! Les auteurs de l'enquête prêtent à Louis Gallois, PDG de la SNCF, la formule « le fret est un pur service commercial ». Ce qui veut dire que la SNCF a le droit de dénoncer les contrats quand bon lui semble, sans obligation de continuité de service public.

Même avec un contrat en bonne et due forme, la SNCF n'offre pas plus de garantie qu'un transporteur privé. Quand la voie ferrée n'est plus disponible, il n'y a plus qu'à trouver un autre mode de transport pour le trafic que le rail n'assume plus. La pérennité du service est incertaine.

Concernant le transport des déchets , le principe de proximité de la loi de juillet 1975 est sage : « organiser le transport des déchets et le limiter en distance et en volume » ; il protège les collectivités contre tout accident commercial. Un transporteur faisant défaut, un autre le remplace sans que l'organisation du système tout entier soit ruinée. Or dans le projet actuel du SMD 3 (celui que proposait la Ecorail en 2000), si le rail vient à faire défaut, il faudra transporter par camion, sur les routes , 89 % des

déchets du département depuis les fins fonds du Sud . Le choix proposé par Ecorail, c'est le tonnage maximum par le kilométrage maximum : un joli coup pour le transporteur, un désastre pour le client !

La SNCF se désengage progressivement : voici des exemples de mesures prises pour arrêter l'hémorragie : pour réduire ses pertes le fret SNCF aurait décidé d'arrêter la collecte de wagons isolés, elle fermerait la moitié des voies d'accès aux clients, celles qui desservent des usines et des entrepôts ; à la place, les chargeurs seraient priés d'amener des trains complets sur les triages. D'autres mesures radicales sont envisagées : « ce sont les plus courts trajets qui causent le plus de soucis », donc, les contrats « dans le rouge » ne seront pas renouvelés ; elle peut même interrompre un contrat en cours ou, autre remède, le modifier et facturer le transport plus cher ; International Paper de Saillat-Condât s'attend à une augmentation de 150% « ce qui revient à une rupture de contrat »(L'Echo 19,01,04).

Réduire le fret non rentable : le plan fret 2006, dit plan Véron, vise à restructurer l'organisation du fret ; l'objectif du trafic, à partir de 2006 est de 35 milliards de tonnes/km. Il est actuellement de 49 milliards de tonnes/km ; réduction drastique ! La différence, le non rentable, voyagera par la route ... L'entreprise veut être rentable et ne perd pas de vue l'ouverture du marché. La réorganisation passerait par 12 zones locales en France et 5 grands axes qui se décomposent en plusieurs branches.

Le manque de moyens pour entretenir les petites lignes. En 1997, pour que le transport soit ouvert à la concurrence européenne, Bruxelles a imposé que le réseau ferré et l'exploitation de ce réseau soient indépendants l'un de l'autre ; la SNCF a donc dû se couper en deux. Ainsi a été créé, pour gérer l'infrastructure, le Réseau Ferré de France, RFF, que la SNCF a chargé en cadeau de baptême d'une dette de plus de 20 milliards € assortie des intérêts annuels. En 2003, RFF annonce à 26 milliards € de dettes, et le pire serait encore à venir.

Etranglé, RFF est dans l'impossibilité de remplir sa mission ; les péages que lui verse la SNCF sont loin de suffire ; RFF n'entreprendrait vraiment que la moitié du réseau hexagonal, soit environ les 15.000 km les plus circulés.

L'opération de transport combiné, lancée en 1997 se solde par un fiasco. Aujourd'hui les différentes entreprises de « rail-route », CNC, Novatrans, Rouch, T3M... sont quasi en faillite et les clients asphyxiés. Sud-Ouest du 18.12.03 informe des fermetures et des plans sociaux chez CNC et Novatrans.

Le surprenant remède choisi par la SNCF pour rattraper ce fiasco : « le tout-route » ... Pour assurer les transports de marchandises, sans perdre d'argent, la SNCF a mis en place une filiale routière : Géodis : 14.000 camions ; l'opération est rentable ; le pôle routier de la SNCF représente une activité de 4 milliards d'euros, deux fois plus que les revenus des wagons de marchandise et de fret. La route comble une part du déficit du rail !

Ecorail est pratiquement en situation de dépôt de bilan. Cette société, une des 650 filiales de la SNCF, transporteur multimodal de déchets, a été choisie par le SMD 3 pour étudier, organiser et gérer le transport « rail-route » en Dordogne. Cette société n'a pas su se gérer elle-même, et ne présente plus de garantie financière suffisante. Nos voisins de St Junien l'ont bien compris ; ils ont annulé leur contrat avec Ecorail, contrat pourtant déjà signé.

Concernant cette filiale, nous avons demandé l'aide d'experts comptables ; une note de synthèse a été faite à partir des documents recueillis sur le Registre de la Chambre de Commerce de Nanterre. Nous la joignons en annexe.

4. L'exception périgourdine :

Le consensus départemental de 1997 sur le « rail-route ». Vers les années 1990, avec la mondialisation du commerce, le « transport combiné » séduit les gouvernements, les transporteurs, les politiques, les élus... Les conteneurs devaient passer du bateau au rail puis du rail à la route ou inversement : du producteur au distributeur de façon simple et directe, comme un colis. Des subventions ont été votées : à partir de 1995, 20 millions d'euros par an.

En 1997, le ministre des transports, Jean-Claude Gayssot avait fixé l'objectif ambitieux pour 2010 de doubler le trafic « fret », et de tripler le « transport combiné rail-route ».

Or, 1997, c'est précisément l'année où Francis Colbac, Président du SMD 3, fait accepter au département la priorité « rail-route ». L'idée est neuve, dans l'air du temps ; elle n'est pas réellement expérimentée ; la SNCF invite les décideurs périgourdins à une visite de « son laboratoire expérimental rail-route », en vallée de Maurienne. C'est le coup de foudre...

Les subventions explosent : 35 millions en 1999, 95 millions en 2000 et 2001. C'est l'euphorie. Le robinet se ferme en 2002, retour à 20 millions.

Le verdict est sans appel : après l'embellie de 1994 à 1997 où le « transport combiné » a augmenté de 37 % ; c'est la stagnation de 1997 à 2000 ; après, c'est la chute avec un repli d'environ 10% par an.

La Cour des Comptes donne l'historique des déficits de l'activité fret : « 1998 : - 84,6 millions € ; 1999 : - 137,36 millions € ; 2000 : - 88,9 millions € ; 2001 : - 282,3 millions € ; 2002 : - 389 millions € ; 2003 : - 450 millions d'euros.

Vive l'argent public ! On nous a dit au SMD 3 : « certes, le rail est plus cher que la route, mais on touche des subventions... » ; nous avons répondu que les subventions, qu'elles soient nationales, régionales ou départementales, sont toujours payées par le contribuable !

Le récent compte rendu de la commission départementale des déchets du 05.02.04 reprend une partie de l'intervention de M.Colbac ; il fait un historique du vieux choix départemental : il cite 1995, 1998, 1999, 2001 date de la signature de la convention entre le SMD 3, la SNCF et Ecorail... Enfin, évoquant 2004 : « le transport par rail figurant dans six enquêtes publiques, des subventions sont accordées en contrepartie du choix de ce mode de transport ». De 1995 à 2004 le discours n'a pas changé. On plombe l'avenir à grand coup de subventions aussi hypothétiques qu'incertaines dans la durée (35 ans...)

Il faut se rapporter au document joint en annexe pour s'apercevoir qu'Ecorail est un transporteur de déchets insignifiant au niveau national, de l'ordre de 0,5 % ; son système ne présente d'intérêt que dans des situations géographiques très particulières. Ailleurs, en France, les décideurs l'ont compris.

5. Nos élus départementaux ne reconduiront pas « l'exception périgourdine » : beaucoup s'y sont engagés pendant la campagne.

Après la lecture du rapport de La Cour de Comptes, le projet de transport départemental n'est plus acceptable. Les temps ont changé et le dossier ne peut plus faire l'économie d'une solide étude comptable. Il est quand même scandaleux que le SMD 3 n'ait pas fait preuve de plus de discernement et de sérieux. Il devait se tenir informé de l'évolution financière de son partenaire, réagir, anticiper. Qu'ont fait les Présidents ? Il ont encore martelé en janvier 2004 que leur projet était « ambitieux, écologique et économique ». Et ils ont été largement suivis !

Si le projet « rail-route » venait à aboutir, il ne ferait que grossir le déficit du fret. Nous le répétons, il s'agit de nos impôts : si le fret perd de l'argent c'est qu'il ne répercute pas son prix de revient ; il n'y a que deux sorties : ou bien on pioche dans l'argent public pour combler le déficit SNCF, et c'est le contribuable français qui paie ; ou bien le robinet à subventions se ferme et on fait payer à l'utilisateur périgourdin le juste prix. Dans ce cas, l'utilisateur que nous sommes, veut savoir ce qui lui en coûtera..

6. Ce qu'il faut chiffrer : le juste prix du transport des déchets en Dordogne!

Calcul difficile si on s'en reporte à l'avis de ce responsable de la SNCF cité dans l'enquête des trois journalistes : « **on ne sait pas à combien nous revient la circulation d'un wagon** ».

Chiffrer les manutentions et la main d'œuvre. Après la collecte, les déchets arrivés au centre de transfert sont déversés dans la trémie. A partir de là c'est le rail-route ou la route ! Combien coûte l'un et l'autre ? Partons d'un exemple sur une hypothèse de 25 tonnes de déchets et tentons d'évaluer.

Si on choisit le rail, les déchets sont dirigés vers un compacteur qui les tasse dans un caisson-conteneur (13 tonnes environ) ; le conteneur est chargé sur un camion ampliroll, équipé d'un bras de levage ; ensuite, direction la gare, avec traversée à vitesse réduite des entrées de ville généralement encombrées ; arrivée sur le quai, manoeuvres et chargement du conteneur plein sur le wagon ; reprise d'un conteneur vide de retour. Direction le centre de transfert avec sortie de ville à vitesse réduite ; déchargement du conteneur vide, chargement d'un conteneur pour une deuxième navette et toujours en

plein trafic d'entrée et de sortie de ville (point important pour les autres usagers de la route et les statisticiens d'accidentologie.)

Une fois le wagon chargé, il faut l'accrocher au train pour constituer le convoi : manoeuvres des tractrices en gare, attente du sillon et départ pour Périgueux (via Bordeaux pour les déchets de Bergerac.)

Arrivés à la gare de marchandises de Périgueux, quotidiennement les wagons sont repris un par un pour former le convoi final. Alors on peut acheminer la marchandise au terminus dès qu'il y a un sillon disponible.

Au terminus, reprise des conteneurs par camion ampliroll ; et , par route, les déchets prennent la direction de la fosse de l'incinérateur. Arrivés à destination, les conteneurs sont vidés. Puis retour vers la plateforme de chargement , on les installe un par un sur les wagons et quand il y a un sillon, voyage-retour à vide jusqu'à Périgueux .

Là , manoeuvre inverse ; on décroche les wagons et on les aiguille vers les trains qui les reprennent pour les ramener à leur point de départ.

Voilà le choix économique et écologique qu'avait fait le département.

On comprend que la SNCF ait du déficit avec ce type de transport ! Son système d'exploitation n'est pas adéquat . On est même choqué qu'on puisse proposer un tel service ; dans notre conception de la citoyenneté, ça relève du délit ! Pauvre contribuable ! Mais aussi , pauvre planète quand on sait qu'un camion pollue plus au ralenti qu'en pleine charge et qu'une tractrice consomme entre 400 et 500 litres au cent .

Si on choisit la route : un camion ordinaire de 25 tonnes passe sous la trémie, on ouvre la goulotte, les déchets tombent en vrac ; et roule...Sachant que la distance moyenne des centres de transfert au barycentre des déchets est de 44 km et que le trajet se fait en rase campagne, en une heure, 25 tonnes sont livrées et le camion reparti pour un autre centre de transfert. Un minimum de kilomètres, pas de manutention ; le plus près, le plus rapide, le plus direct (ce qui a aussi son importance en plein été, quand les déchets fermentent.) Exemple : l'incinérateur de Perpignan, (170.000 tonnes) est alimenté par ce système et il suffit de 10 navettes par jour... Enfin, argument important pour une région touristique, le camion permet plus de souplesse pour gérer les variations saisonnières.

Chiffrer les investissements :

Si on choisit le rail : il faut un compacteur par centre de transfert (souvent en panne), une noria de camions Ampliroll, au moins un par centre de transfert, 28 wagons multiberce loués par la SNCF, on ne sait combien de conteneurs pour le roulement (une centaine ?), à la charge du SMD 3, et les plateformes de chargement au frais du département.

Si on choisit la route, il suffit de quelques camions ordinaires, 90 m3. Quand un camion a débarrassé un secteur, il part vers un autre ; il atteint largement la norme de l'utilisation optimum d'un camion : 400 Km par jour.

On sait estimer ce que coûte l'acquisition d'un camion, le personnel, charges comprises , l'entretien (carburant, huile, pneus) . Quant au rail... comment estimer ? La SCNF fait des prix à la louche, et prend en référence les tarifs de la concurrence par route, qu'elle majoré compte tenu de son image. Elle ne facture pas ses frais réels. Pour combler son manque à gagner, elle compte sur la manne des subventions.

L'argument de l'entretien de nos routes départementales, souvent évoqué par le département, jamais étudié : une étude faite par la municipalité de Thiviers montre que le rail ne fait pas une économie significative des routes départementales. Les trains ne passent pas devant chaque maison ! Quelle que soit la technique d'élimination des déchets retenue, si leur traitement se faisait à peu près au centre du département, le rail n'économiserait pas la route, il serait « en plus » ; les trajets pour aller des centres de transfert aux gares sont sensiblement identiques aux trajets pour aller des centres de transfert au centre de traitement. Nous renvoyons à notre site qui traite largement de cette question, en particulier au « dossier de synthèse » du 15.01.04 (qui a été annexé au compte rendu de la commission départementale,05.02.04)

Le contribuable périgourdin a quand même son mot à dire ! Jusqu'à présent on ne lui a pas donné de façon détaillée le coût des opérations ; les rapports de séance sur le « rail-route » du Syndicat Départemental qui nous ont été communiqués n'abordent pas ce sujet. Que font les délégués ? pas de questions, ni d'interventions, ni d'oppositions ; une vraie chambre d'enregistrement.

La balle est dans le camp des élus. Depuis 1998 que le « rail-route » est programmé et que le plan départemental gravite autour de ce dogme , le SMD 3 n'a pas été en mesure de présenter un dossier complet, chiffré et argumenté et comparatif avec d'autres modes de transport? Le citoyen attend d'être informé sur les questions qui le concernent. On l'a fait savoir aux candidats. Rarement dans une campagne électorale les candidats ont été aussi attentifs aux problèmes de société... Quelle suite sera donnée aux engagements publics ?

7. Nos élus régionaux ont leur mot à dire ; la Région : nouvelle autorité organisatrice du transport ferroviaire en province se trouve confrontée aux mêmes choix de priorités que la SNCF: privilégier soit le transport des personnes, soit celui des marchandises.

Pendant la campagne, les candidats au Conseil Régional se sont engagés à donner la priorité au transport des personnes avec les TER et le RER dans la meilleure continuité possible des moyens publics : train-bus-tramway. La qualité de vie des hommes et leur sécurité est la priorité légitime. Second objectif : **le ferroutage** pour les grands axes, l'autoroute ferroviaire sur l'axe Nord-Sud (le ferroutage n'est pas le transport combiné par conteneurs rail-route) .

L'expérience française du ferroutage : après la tragédie du tunnel du Mont-Blanc, Lionel Jospin annonce un tournant historique avec le lancement du premier système de ferroutage français, « le modalohr » ; il promet le convoyage de 35.000 à 50.000 camions par an ; 300.000 en 2006 ! la SNCF se lance dans ce projet et injecte 30 millions d'euros ; l'enveloppe budgétaire est de 87 millions d'euros. Entre Chambéry et Turin, depuis novembre 2003 , ce ferroutage accomplit chaque jour 4 allers/retours : premier bilan, il fonctionne presque à vide sur 175 Km.

Sur le réseau ferré national standard, le ferroutage se heurte à un problème de gabarit : les aiguillages et les quais vers le bas, les tunnels vers le haut. Certains axes pourraient être ré-aménagés pour régler ces difficultés ; les régions ont un rôle important à jouer.

On attend du Conseil Régional que les subventions « fret » soient gérées « en bon père de famille ». L'argent public sera mieux placé là où il y a de solides urgences : lutter contre le « mur des camions » sur les grands axes.

La Région semble rejoindre en cela le plan Véron qui entend remettre le système fret sur les rails pour 2006 ; il concernera les axes principaux et les trafics les plus rentables. Un seul train peut transporter l'équivalent de 50 camions ; il faut utiliser le rail à bon escient, là où il est justifié économiquement, écologiquement, et pour la sécurité routière.

Conclusion : au moment où nos élus départementaux s'apprêtent à prendre une décision sur le du traitement des déchets, nous leur soumettons des éléments d'appréciation et de réflexion que nous avons recueillis dans la Presse, à la Chambre de Commerce de Nanterre, sur le site SNCF, et dans l'enquête « SNCF, La Machine Infernale. » Nous souhaitons que notre travail serve à alimenter le débat départemental. Nous demandons la transparence sur le projet « rail-route » et nous voulons savoir ce qu'il en coûtera à chacun en cas de rupture de contrat de la SNCF.

Note sur ECORAIL

(à partir du dossier Infogreffe :au Greffe du tribunal de Commerce de Nanterre : Ecorail 414 801 555 RCS Nanterre)

ECORAIL est une société anonyme dont l'actionnaire principal à 99% est SNCF participations, une holding de la SNCF.

ECORAIL a pour objet principalement une activité de transporteur et de logistique dans l'activité de traitement des déchets. Elle a aussi dans ce domaine une activité d'études techniques et de conseil, mais

celle-ci ne semble pas générer pour l'instant un chiffre d'affaires significatif (en tout cas la description du chiffre d'affaires dégage une nette majorité pour l'activité de transport de déchets, nous y reviendrons)

Les administrateurs sont :

- PDG : claudes CHEVRIER - DG : nicolas CZERNECKI - SNCF participations - juliette COLIN - françois SUAVET - Bernard SCHAUDEL - patrick JEANSELME - pierre FUMAT

Le commissaire aux comptes titulaires est Pascal PINCEMIN du cabinet CALAN RAMOLINO et associés (Neuilly sur seine).

La plupart de ces personnes habitent la région parisienne. On peut penser qu'ils sont proches de la SNCF ou même salariés de la SNCF car l'effectif de 7 personnes est composé de 5 personnes "mises à dispositions". **L'effectif salarié se limite depuis la création de la société à deux personnes.**

L'inscription de valeurs faisant l'objet de garantie (nantissement etc...) porte exclusivement sur des contrats de location en cours. La valeur inscrite est de 1 018 207 EUROS.

L'essentiel des contrats est souscrit auprès de la société UNIMAT;

Depuis 97, **les administrateurs ont souvent changé et nous en sommes au 3ème PDG** : Patrick MICHELIN a été le premier PDG, le deuxième a été Pierre FUMAT; l'actuel est Claude CHEVRIER.

Que signale cette instabilité ? Manque de résultats ? Cela peut être lié aussi à une politique de la SNCF en matière de "placement" de "ses hommes" soit pour des promotions, soit pour d'autres intérêts que nous ne connaissons pas. C'est un comportement qui paraît possible dans les grands groupes où le turn over est souvent important chez les dirigeants entre la gestion des carrières et la défense des intérêts de l'entreprise.

Bilan et résultat au 31 décembre 2002 (les comptes 2003 ne sont pas publiés, ils le seront en principe d'ici fin juin/juillet délai réglementaire) : Les éléments qui sont notables sont les suivants :

- le crédit client est important (2 063 000 euros): le délai de paiement est de 90 à 100 jours. Cela peut être normal, s'il y a des accords avec les clients. Cela peut être un signe de difficultés d'exploitation et cela pose un problème de trésorerie s'il n'y a pas ces accords.

- de la même façon on constate un crédit fournisseur conséquent (2 799 000 euros, délai de 120 à 130 jours). Il semble en lisant le rapport de gestion que cela soit volontaire et l'objet d'une politique éventuellement négociée avec les fournisseurs, en dehors de la SNCF qui, elle, se fait payer rapidement (alors qu'elle est par l'intermédiaire d'une holding, propriétaire de ECORAIL, voir rapport de gestion). Ce délai n'est pas un signe de bonne santé, car il dénote une difficulté de gestion de trésorerie.

- **la société n'a jamais gagné d'argent depuis 4 ans.** Elle a fait un bénéfice il y a cinq ans, mais il n'y avait aucune masse salariale (ce qui est un avantage donné probablement par la SNCF qui a détaché du personnel). Les pertes sont assez conséquentes : 698 000 euros depuis 4 ans. La perte de l'année 2002 (- 198 000 euros) est moins importante que la perte de 2001 (- 445 000 euros). La société a manifestement du mal à équilibrer son activité. Pourquoi ? Est-ce le marché qui est difficile et ne le permet pas, ou est-ce une mauvaise gestion, ou est-ce un manque de volonté politique des dirigeants et l'actionnaire ?

- **Le niveau des pertes a des conséquences juridiques** : une société doit avoir des capitaux propres supérieurs à la moitié du capital. Deux augmentations de capital ont été réalisées depuis 97. Mais la nouvelle perte a, de nouveau, mis la société dans une situation où ses capitaux propres sont inférieurs à la moitié du capital. Dans ce cas, la dissolution de la société peut être prononcée par le tribunal à la demande d'un tiers intéressé par la gestion de la société (banque, administrateur, fournisseur, client...). La société ne semble pas à ce jour avoir rempli son obligation de reconstitution des capitaux propres soit en augmentant le capital, soit en le diminuant. Toutefois il est très rare qu'un tiers demande la dissolution, il n'y a pas intérêt car généralement on lui doit de l'argent. On peut penser aussi que dans ce cas, la SNCF renflouerait immédiatement la société pour arrêter la procédure.

Cela reste le point faible de cette société qui perd constamment de l'argent.

Elle a procédé à des investissements importants dans l'année 2002 pour 125 000 euros.

Son endettement est important car en plus d'un crédit fournisseur conséquent, elle a un engagement (hors bilan) sur les contrats de location de 1 721 000 euros.

Son chiffre d'affaires est en baisse en 2002 par rapport à 2001 (-2%). Ce qui est intéressant de signaler, c'est que les transports de déchets ménagers sont en nette baisse de 21%, mais qu'en contrepartie le transport de déchets industriels a augmenté de 80%. Les déchets ménagers restent majoritaires dans le CA (4 500 000 euros sur un total de 8 010 000 euros).

La masse salariale a baissé en 2002. C'est assez logique avec la baisse d'activité, mais elle avait augmenté de façon conséquente en 2001, l'année de la plus forte perte.

Le commissaire aux comptes a certifié les comptes 2002 sans réserve.

L'activité est réalisée à :

- Marseille -Transport en Rhône Alpes , (Vallée de la Maurienne) –Dunkerke -Transports entre Paris et Epinal : cette activité va fermer en 2003, ce qui va baisser l'activité mais le rapport de gestion dit que globalement elle va augmenter (...c'est un discours assez habituel dans ce type de rapport pour éviter les critiques). -Saint Ouen - transport Nantes- Le Havre

L'activité "études" ne représente que 1% du CA; c'est donc une activité essentiellement industrielle. La valeur de l'activité « études » en 2002 représente toutefois 83 000 euros. C'est la première année où il y a ce chiffre d'affaires. On peut penser que la société puisse s'orienter vers cette activité.

L'entreprise a eu un accident conséquent en décembre 2002 en gare de JUVISY qui peut avoir des conséquences judiciaires et financières importantes. Il y a une enquête en cours sur les responsabilités probablement (procureur de la république d'EVRY). Le résultat est peut être connu aujourd'hui, y a-t-il des suites judiciaires ? Cela pose un problème de sécurité. Pour ce dossier, la SNCF assiste sa filiale juridiquement pour défendre ses intérêts. De plus, aucune valeur en terme de risque n'a été provisionnée dans le bilan. Quel est l'assureur dans le cas où ECORAIL verrait sa responsabilité engagée ?

Les administrateurs ont souvent des responsabilités importantes dans d'autres sociétés (c'est légal, chacun a droit à sept mandats simultanés d'administrateurs).

L'activité des autres sociétés concerne le transport. Ces personnes sont donc dirigeantes dans une sphère qui concerne le transport.

ECORAIL n'a pas de participations significatives dans d'autres sociétés.

La lecture des statuts n'apporte pas de commentaires particuliers.

Conclusion :

Cette société est une filiale de la SNCF ou les dirigeants semblent être de passage, ce qui peut aboutir à une gestion plus ou moins motivée, et une gestion réalisée de loin. La société perd constamment de l'argent. Ce sont des hommes et femmes proches de la SNCF qui sont là pour gérer l'activité et défendre les intérêts de la SNCF.

Le rapport de gestion se veut rassurant, mais c'est souvent une figure de style dans les entreprises plus ou moins bien gérées. On ne peut donc pas s'y fier.

En fait cette société est dans la sphère de la SNCF et a probablement pour rôle de marquer le terrain dans le domaine des transports de déchets sur le plan du marché, pour des raisons industrielles très larges, semble-t-il, (voire politiques compte tenu de la sensibilité de cette activité vis à vis de la population).

On ne peut pas être convaincu que la SNCF cherche à la rendre bénéficiaire, aucun dividende n'a été distribué depuis 5 ans, ce qu'aucun actionnaire normal (investisseur) n'accepterait. Quel est son vrai rôle ?

Elle a deux points faibles :

- **elle est virtuellement en situation latente de dissolution ou dépôt de bilan**, mais on peut penser que la SNCF réagirait à la moindre initiative d'une personne intéressée.
- **elle a une action judiciaire (enquête) en cours** suite à l'accident de JUVISY qui peut avoir des conséquences judiciaires et financières.

Ce n'est pas une société en bonne santé et sa gestion apparente laisse à désirer. On ne sait pas si l'activité peut être rentable, et on peut douter que quelqu'un porte un réel intérêt à cela. Il semble bien qu'Ecorail ne soit là que pour occuper le terrain.

NB. « Thiviers la Vie » attire l'attention sur le fait que pour l'exercice 2002, le chiffre d'affaire réalisé a été de 7 835 000 € dont seulement 1 571 000 € ont été réalisés en France. La société Ecorail n'a en France que très peu d'activités, 1 571 000 €; c'est à peu près le chiffre qu'apporterait la Dordogne à Ecorail... Ainsi, d'après nos estimations, la Dordogne, à elle seule, pourrait doubler le chiffre d'affaire hexagonal d'Ecorail! Quand le SMD 3 dit qu'il refuse l'aventure, on se demande où commence l'aventure pour nos gestionnaires de la rue du Plantier !

« Thiviers la Vie », le 13 avril 2004