

# La SNCF est sous la menace d'un redressement fiscal

- SNCF Réseau, l'entité chargée de la gestion des infrastructures, a fait l'objet d'un contrôle fiscal.
- La requalification d'un versement de l'Etat en subvention pourrait lui coûter 100 millions par an.

## FERROVIAIRE

Lionel Steinmann  
@lionelsteinmann

La SNCF n'avait pas besoin de cela. Déjà confrontée à un environnement difficile (la grève à rallonge du printemps et les attentats) qui ont plongé ses comptes dans le rouge au premier semestre, l'entreprise publique est désormais menacée d'un redressement fiscal.

C'est plus précisément SNCF Réseau, l'entité du groupe chargée de la gestion des infrastructures ferroviaires, qui est dans le collimateur des services de Bercy. Après un contrôle qui a duré près d'un an, l'établissement s'est vu notifié plusieurs chefs de redressement, dont le plus important porte, selon nos informations, sur des sommes versées par... l'Etat.

Dans l'architecture compliquée du financement du ferroviaire, c'est en effet la puissance publique qui verse à SNCF Réseau les péages acquittés pour faire circuler les trains régionaux (TER), hors Ile-de-France. Ces redevances d'accès au réseau représentent un montant annuel d'environ 1,3 milliard d'euros.

Sur le plan comptable, ce statut est plutôt favorable. Pour l'administration fiscale cependant, il ne s'agit

pas là de redevances, mais d'une subvention d'équilibre, ce que montrerait le fait qu'elle n'est pas versée directement par les autorités concernées (les régions) mais par l'Etat.

Cette requalification impliquerait pour SNCF Réseau d'acquitter la taxe sur les salaires. L'impact potentiel n'est pas très important sur les exercices 2012, 2013 et 2014, période sur laquelle porte le contrôle fiscal. A cette époque, SNCF Réseau s'appelait encore Réseau Ferré de France (RFF) et ne comptait qu'un millier de salariés. Appliquer la taxe sur les salaires reviendrait alors, selon un expert, à sortir 3 millions d'euros par an.

Mais, suite à la réforme ferroviaire de 2014, RFF et la branche chargée de l'entretien de voies à la SNCF ont été rapprochées pour constituer SNCF Réseau, et le nouvel ensemble rassemble depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015 quelques 50.000 personnes. Ce qui ferait grimper la taxe en question à près de 100 millions d'euros par an.

**« Reprendre d'une main ce qu'on a donné de l'autre »**  
Ce redressement va sans doute alimenter les accusations selon lesquelles l'Etat charge à l'excès la barque de la SNCF. Le groupe public risque fort d'être mis à contribution, par le biais de nouvelles comman-

des de trains, pour maintenir l'activité du site Alstom de Belfort. Et il y a une dizaine de jours, un rapport gouvernemental écartait toute perspective de reprise d'une partie de la dette de SNCF Réseau, qui dépasse les 40 milliards d'euros. Le document rappelait que l'Etat con-

**« Dans cette affaire, l'Etat se montre schizophrène et irresponsable avec la SNCF. »**

HERVÉ MAUREY  
Sénateur UDI

tribue au redressement financier, en ayant renoncé, depuis la réforme ferroviaire de 2014, au versement de dividendes par la SNCF. « Mais avec ce redressement, l'Etat donne l'impression de vouloir reprendre d'une main ce qu'il a donné de l'autre », déplore un syndicaliste. Un jugement partagé par le sénateur UDI Hervé Maurey, qui estime que « dans cette affaire, l'Etat se montre schizophrène et irresponsable avec la SNCF ».

Contacté par « Les Echos », SNCF Réseau s'est refusé à tout commen-



SNCF Réseau encaisse chaque année environ 1,3 milliard d'euros de redevances versées par l'Etat pour faire circuler les TER, hors Ile-de-France. Photo Sipa

taire. L'établissement public a seulement indiqué lors de la publication de ses comptes du premier semestre qu'il contestait ce chef de redressement : « Aucune provision n'a en conséquence été comptabilisée dans les

comptes semestriels 2016 à ce titre. » Le document précise toutefois que « la confirmation de ce redressement aurait un impact majeur sur la valorisation des actifs. » Dans les tests de valeur, les subventions ne sont pas

comptabilisés comme des recettes, décrypte un spécialiste. Cela pourrait déboucher sur une nouvelle dépréciation massive d'actifs (lire ci-dessous), après celle de 9,6 milliards en 2015. ■

## Une nouvelle dépréciation d'actifs se profile, après celle de 9,6 milliards en 2015

**Les commissaires aux comptes de SNCF Réseau émettent des réserves sur les hypothèses retenues lors du test de valeur de l'an dernier.**

SNCF Réseau, l'entité chargée de la gestion des infrastructures ferroviaires, pourrait connaître de nouvelles dépréciations d'actifs dans un proche avenir. Au 31 décembre 2015, l'établissement public avait déjà acté un recul de 9,6 milliards d'euros de la valeur comptable de ses actifs, du fait « de perspectives moins favorables pour l'environnement », selon son président d'alors, Jacques Rapport, qui pointait entre autres la montée de la concurrence du covoiturage. La valeur du réseau

ferroviaire a donc été ramenée de 43 à 33 milliards.

### Recettes en progression

Mais d'autres révisions à la baisse devraient suivre. Car les hypothèses retenues par SNCF Réseau dans le cadre du test de valeur mené fin 2015 étaient « optimistes », de l'avis de plusieurs observateurs. C'est semble-t-il également l'opinion des commissaires aux comptes. En annexe des comptes du premier semestre, ils rappellent que le calcul prévoit « des recettes [péages, redevances d'accès] et des subventions d'investissement [...] progressant de manière significative ». Et relèvent que « les engagements de l'Etat restent à contractualiser ». Pour finalement

conclure : « Des aléas et des incertitudes majeurs pèsent donc sur ces hypothèses, et en conséquence le montant de la dépréciation pour-

rait augmenter de manière importante ».

Autre épée de Damoclès sur les comptes, le redressement fiscal

que vient de se voir notifier SNCF Réseau (lire ci-dessus) porte notamment sur la requalification en subvention d'équilibre des

1,3 milliard d'euros versé chaque année par l'Etat au titre de la redevance d'accès des trains régionaux (TER). Les subventions n'étant pas comptabilisées en recettes dans les tests de valeur, « la confirmation de ce redressement aurait un impact majeur sur la valorisation des actifs », admet SNCF Réseau dans son rapport semestriel, tout en indiquant qu'il conteste les analyses du fisc.

Comme le rappelaient les dirigeants de la SNCF en présentant la dépréciation de 2015, ces écritures comptables n'ont « aucun impact concret », notamment sur les budgets. Elles indiquent toutefois que le ferroviaire est décidément sur une mauvaise pente.

— L.S.

## Guillaume Pepy veut amplifier la réduction des coûts

Le président du directoire de la SNCF a présenté ce mardi lors du séminaire annuel des managers du groupe son plan pour les années à venir. Selon un document interne, ce « projet de conquête » prévoit notamment sur les trajets longue distance « la contre-attaque par le low-cost », et doit être soutenu par « l'amélioration de la rentabilité des métiers (Fret SNCF, TER, Geodis, Keolis...) ». Guillaume Pepy a aussi annoncé « la réduction forte et généralisée des coûts hors production dans tout le groupe », par le lance-

ment du programme appelé « 4x5 % », pour faire baisser les coûts hors production de 20 % en 4 ans. « C'est le double du rythme actuel », indique le document. Le dirigeant a en conclusion dévoilé la nouvelle signature du groupe : « Rapprochons-nous ». Coïncidence, ce slogan avait été utilisé dans une campagne publicitaire de Center Parcs en 2008, et le séminaire de la SNCF se tient justement cette année dans un des domaines de l'opérateur de loisirs, à Verneuil-sur-Avre (Eure).