

## Règlementation comptable et stocks de matériels ferroviaires



### Pourquoi la modifier ?

#### Concernant les Wagons de marchandises:

Dans l'actif des entreprises de location de wagons, figurent des quantités importantes de wagons inutilisés. Une opération avait même été lancée il y a deux ans pour retrouver des wagons perdus par Fret SNCF, ils se comptaient par centaines. Cette démarche anecdotique est loin de donner la réalité d'un ordre de grandeur pour l'ensemble du groupe et en particulier pour la filiale ERMEWA (plusieurs milliers). Certes la liste des wagons disparus se purge peu à peu mais l'état réel de l'actif semblerait encore incertain.

De plus, la vétusté du parc est telle que la constitution d'une rame de wagons pour le démarrage d'un nouveau service demande en général plus de trois mois. Il faut d'abord les localiser, les sortir de l'amoncellement de wagons garés et ensuite les vérifier. Le délai d'une telle opération démontre la complexité des procédures permettant de recomposer une rame homogène. En l'absence de clients, les wagons continuent de se dégrader, garés parfois sur des lignes non exploitées, en pleine campagne, donnant du chemin de fer un cliché de friche industrielle. Le temps de mise à disposition démontre tout le laxisme existant sur la gestion de ce sureffectif de parc.

#### Conséquences :

Les wagons les plus chanceux peuvent espérer servir une dernière fois en offrant une prestation d'un autre âge. Leurs attelages manuels du 19<sup>ième</sup> siècle, tentent une nouvelle fois en 2014, de repousser leur désuétude en s'imposant dans le projet « Marathon » qui vise à valider en France un concept de train de fret long de 1500 m. Pourtant, tous les réseaux assurant des convois lourds et longs ont déjà adopté l'attelage automatique, évitant ainsi les interventions manuelles archaïques d'attelage de wagons par tous temps dans des conditions limites de sécurité.

Conserver un parc de wagons désuet dont la moyenne d'âge dépasse les 30 ans y compris pour les wagons transportant des produits chimiques, élude tous les progrès technologiques dont pourrait bénéficier le transport ferroviaire d'aujourd'hui. Même les wagons Modalhor de l'autoroute ferroviaire n'ont pas encore l'attelage automatique. Des wagons intégrant les avancées technologiques seraient à l'évidence plus sécuritaires et plus productifs.

Voilà pourquoi il ne faut plus accepter que le modèle des wagons actuels soit le modèle qui est figé depuis plus de 50 ans. Par opposition aux autres modes de transport fortement normalisés et encadrés, contraints d'adopter toutes les avancées technologiques, il est alarmant de constater que des produits, tels le gaz liquide ou encore le carburant, circulent toujours dans des agglomérations sur des wagons de 40 ans. Pour prendre la mesure d'une telle situation, il suffit d'imaginer des ensembles routiers de 35 ans transportant ces mêmes produits sur autoroute. Nier cette évidence, c'est accepter en pleine conscience un danger potentiel lié au transport ferroviaire.

### Solutions :

Une grande partie du parc de wagons ne servant plus ou étant sous utilisée, il serait raisonnable de considérer enfin que la valeur comptable d'un wagon inutile devienne « Zéro » en termes d'exploitation au bout d'un nombre d'années à définir. La valeur bilancielle n'étant, pour ces wagons, dits inutiles, que le prix de la ferraille diminué des diverses charges de démantèlement... Dans un tel cadre, ces immobilisations n'apporteraient plus de crédit aux actifs des sociétés les possédant mais au contraire les propriétaires des wagons devraient provisionner les charges de destruction et recyclage.

L'avantage induit de cette réflexion permet de prendre conscience de la somme des efforts à réaliser pour obtenir les résultats suivants:

- Valorisation des composantes environnementales par la baisse de l'âge moyen des matériels encore utilisés, améliorant ainsi les nuisances sonores et la sécurité alors que simultanément une nouvelle activité à main d'œuvre importante permettrait une dépollution et un recyclage des matériels déconstruits. Cette démarche libérerait et réhabiliterait un important foncier de friches ferroviaires polluées uniquement utilisées en garage de wagons inutiles.
- Modernisation du parc wagon en général par la limitation de la durée de vie des wagons entraînant une relance des fabrications de modèles de dernière génération, d'où des gains de productivité de nature à remettre en compétitivité le mode ferroviaire.

Le fait de ne détenir que des wagons dotés d'un amortissement mieux calibré empêcherait une concurrence malsaine générée par la fourniture à bon marché de wagons désuets, sans vraie valeur comptable. Ce repositionnement sur le marché par des professionnels fausse la concurrence avec des prix locatifs tendant parfois vers zéro.

La sécurité ferroviaire découle de la qualité de son infrastructure. Or les vieux matériels ont un comportement souvent agressif qui fait supporter à la voie le coût de leurs dégradations.

### Concernant le matériel moteur:

Suite à des commandes exagérées de soutien à ALSTOM, des rames de TGV et des locomotives disposant de potentiel kilométrique sont en train de dormir sur des voies de garage. Pendant ce temps des projets de nouveaux matériels sont avancés pour remplacer les matériels des trains de grandes lignes, TET qui sont à bout de souffle.

Affecter des TGV à ces services optimiserait leur sureffectif. Il est aussi préoccupant de constater que ces surplus de locomotives attirent une cannibalisation au titre des pièces détachées.

Ne pas utiliser tout le potentiel de ces matériels disponibles en le laissant vieillir sur des voies de garage n'est pas à long terme un levier pour l'industrie ferroviaire. Les commandes encore en cours de matériels désuets (TGV duplex) en soutien de chaînes non amorties ne permettent pas aux constructeurs de rester à la pointe de l'innovation. Pire, ce décalage pénalise la productivité du ferroviaire et consolide ses pertes de parts de marché. Pour cela il faut un grand nettoyage et donner aux industriels les possibilités de régénérer leur outil en anticipant technologiquement les évolutions de demain. C'était une des conditions qu'Alstom en particulier aurait pu envisager pour conserver un avenir souverain.

### Stratégie ferroviaire voyageur :

La politique ferroviaire de l'exploitant des services voyageurs, la SNCF, vise la segmentation des activités : TGV, TET, TER.

Cet isolement des différentes activités, n'apporte rien d'autre qu'un affaiblissement de la production industrielle des services par une gestion de multiples images de produits commerciaux alors que l'unification des matériels apporterait une économie d'échelle et une rentabilité supérieure.

A l'heure où la solidarité économique devient le maître mot, demandons à la SNCF d'abandonner pour l'heure certains objectifs économiques internes de leur prospective de développement afin de s'ouvrir davantage au malaise économique rencontré par la population qui n'est autre que sa clientèle. La SNCF pourra ainsi mieux entendre et découvrir les réalités qui les entourent et comprendre pourquoi leur modèle actuel n'est porteur sur notre territoire que d'un ralentissement à la mise en place d'une concurrence saine et porteuse d'activité. Une meilleure compétitivité au niveau national avec une connaissance fine des retours de son marché intérieur ne seraient être que bénéfique à la prise de marchés internationaux.