

## **Restructuration du groupe SNCB**

### **Situation**

Dans son courrier du 11 février 2014, le ministre des entreprises publiques sollicite l'avis de l'ICN sur le classement respectif en SEC2010 de l'entreprise ferroviaire SNCB et du gestionnaire de réseau Infrabel suite à la restructuration du groupe SNCB.

La loi du 30 août 2013 relative à la réforme des chemins de fer belges et l'arrêté royal du 7 novembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB déterminent les principes et les modalités d'exécution de cette restructuration. Il a été décidé que la structure tripartite du groupe SNCB composé de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel serait remplacée par une structure duale formée de l'opérateur ferroviaire SNCB et du gestionnaire d'infrastructure Infrabel. Ce passage vers la nouvelle structure devait s'effectuer à travers, d'une part, la scission partielle de la SNCB Holding vers Infrabel avec le transfert d'une partie des actifs et passifs de la SNCB Holding vers Infrabel et, d'autre part, la fusion par absorption de la SNCB par la SNCB Holding avec adoption du nom SNCB pour la nouvelle entité ainsi créée. Il a en outre été décidé que le personnel de l'ancien groupe SNCB serait logé au sein d'une filiale commune, HR Rail, qui le mettrait à disposition des deux sociétés. Ces différentes étapes ont été réalisées et sont entrées en vigueur le 1er janvier 2014.

Il est demandé à l'ICN de déterminer le classement sectoriel en SEC2010<sup>1</sup> de la SNCB et d'Infrabel suite à cette restructuration.

### **Avis de l'ICN**

La SNCB et Infrabel, dans leur version post-réforme, sont des sociétés publiques au sens du SEC2010 dans la mesure où il s'agit d'unités institutionnelles contrôlées par l'Etat, qui détient près de 100% des actions des deux sociétés. S'agissant de sociétés non financières, leur classement hors ou à l'intérieur du secteur des administrations publiques (S.13) repose sur le résultat du test dit « des 50% », selon lequel les ventes d'une unité doivent couvrir, sur une période de plusieurs années consécutives, plus de la moitié de ses coûts. En l'absence de données pour le passé, ce test doit se baser sur une estimation réaliste des ventes et coûts futurs.

Les ventes incluent les paiements reçus des pouvoirs publics et alloués à tous les producteurs fournissant le même bien ou service pour autant que ces paiements soient directement liés au volume ou à la valeur de la production<sup>2</sup>.

### ***SNCB***

Il ressort des informations fournies dans le cadre de la présente demande d'avis qu'une partie de la dotation de la SNCB sera liée au volume de trafic et ne comportera ni plancher ni plafond. Cette partie de la dotation évoluera donc uniquement en fonction du nombre de passagers-kilomètres transportés par la SNCB et d'un indice des prix servant à son indexation. Il est entendu que tant la partie fixe de la dotation que les paramètres servant à calculer la dotation variable seront déterminés dans le contrat de gestion et ne seront pas modifiés en cours de contrat. Il existera donc une dotation qui doit être considérée comme réellement variable au sens du SEC et doit être incluse dans les ventes. Ce faisant, il ressort des projections 2014-2018 fournies que la SNCB

---

<sup>1</sup> Bien que le règlement SEC2010 entre en vigueur en septembre 2014, le présent avis s'inscrit déjà dans ce cadre, étant donné sa portée prospective.

<sup>2</sup> Cf. « Manual on Government Deficit and Debt » édition de novembre 2013, I.2.4.3, § 21, fn. 21.

satisfera le test des 50% pour ces années, y compris lorsque sont incluses dans les coûts les charges nettes d'intérêts (c'est-à-dire les charges des dettes diminuées des produits des actifs circulants) et les charges d'amortissements aux coûts de remplacement, conformément aux règles, plus contraignantes, du SEC2010.

L'unité doit donc être classée dans le secteur des sociétés non financières publiques (S.11001).

#### *Infrabel*

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, Infrabel est le fournisseur exclusif d'accès à l'infrastructure ferroviaire en Belgique. Il ressort de l'information fournie que la majeure partie de ses recettes provient des redevances d'infrastructure payées par les utilisateurs du réseau. Etant donné que l'opérateur ferroviaire SNCB appartient, au vu de ce qui précède, au secteur des sociétés non financières (S.11), la totalité des redevances d'infrastructure reçues par Infrabel provient d'unités n'appartenant pas au secteur des administrations publiques. Les recettes liées à ces redevances doivent donc être incluses dans le calcul du test des 50%. Ce faisant, il ressort des projections 2014-2018 fournies qu'Infrabel satisfera le test des 50% pour ces années.

En conséquence, Infrabel doit être classée dans le secteur des sociétés non financières publiques (S.11001).

L'ICN confirme, après vérification sur la base des données comptables passées, que la SNCB et Infrabel, dans la structure tripartite antérieure à la restructuration, satisfont le test des 50% lors des dernières années tant selon les règles SEC1995 que SEC2010.

#### *HR Rail*

Etant donné que l'activité de HR Rail, consiste à fournir du personnel à la SNCB et à Infrabel, cette unité doit être considérée comme une filiale artificielle au sens du SEC2010. Sa consolidation éventuelle avec une des sociétés précitées n'a toutefois pas d'impact sur la réussite du test du 50% de la SNCB et d'Infrabel.

#### *Remarque*

L'ICN ne sera toutefois en mesure de donner un avis définitif que sur la base de l'information définitive et complète, ce qui implique notamment de connaître les derniers textes légaux en la matière et les contrats de gestion signés entre l'Etat et les unités concernées. L'avis de l'ICN est en outre conditionné à la bonne réalisation future des projections comptables actuelles.

20/02/2014