Juin 2023

SA VOYAGEURS

La lettre de votre Administrateur salarié

La lettre de votre Administrateur salarié

Le Conseil d'administration de la SA SNCF Voyageurs s'est réuni sous la présidence de Christophe FANICHET, PDG de SNCF Voyageurs.

SNCF Énergie – Contrat d'achat

PPA (power purchasing agreement) avec l'énergéticien Compagnie nationale du Rhône (CNR)

SNCF Énergie est une filiale à 100 % de SNCF Voyageurs. Elle met en place des contrats d'achat de longue durée (15 à 25 ans) auprès de producteurs d'énergie d'origine renouvelable (centrales éoliennes ou photovoltaïques) en France, dans l'objectif de couvrir 20 % de l'électricité de traction nécessaire à SNCF Voyageurs d'ici 2027, soit une cible d'environ 1 100 GWh.

Le CA a récemment adopté par un vote favorable un PPA relatif à deux centrales éoliennes avec la CNR. Sa durée est de 25 ans à compter de la mise en service prévue en 2024.

Ce PPA est le 2e réalisé en « éolien ». Avec ce contrat, les volumes contractualisés s'élèveront à 58 % de l'ambition qui, rappelons-le, est de 20 % d'énergie renouvelable.

La pénalité pour un retard dans la mise en service des centrales jusqu'à 6 mois était de 6 000 € par jour dans le PPA précédent signé avec VOLTALIA ; elle n'est plus que de 3 000 € par jour dans ce contrat et pour une période maximale d'un mois.

Est-ce un choix de SNCF Voyageurs ou une exigence de la CNR ?

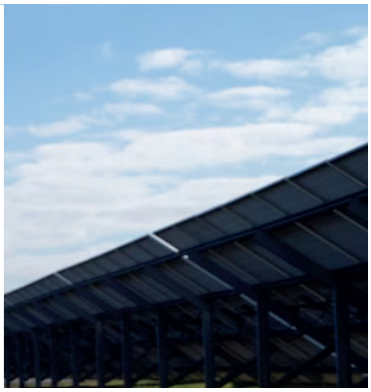
Il est utile de préciser que, concernant les pénalités, les négociations sont bien plus difficiles que lors de la période 2017/2019. Il y a plus de clients et le rapport de force est très favorable aux développeurs des filières photovoltaïques et éoliennes.

Depuis 18 mois, les coûts des panneaux et turbines, qui proviennent principalement d'Asie, ont augmenté de 30 à 50 %. À cela s'ajoutent les augmentations des emprunts bancaires, les développeurs ne finançant en fonds propres que moins de 20 % de leurs projets.
Conséquence : le coût des ENR se rapproche de plus en plus du coût de l'énergie électrique « classique ».

Une autre question se pose à l'évidence. À l'instar du contrat avec VOLTALIA adopté en début d'année, ***le permis de construire est-il déjà obtenu, expurgé de tout recours, et le raccordement est-il accordé par ENEDIS ?***

La réponse est oui : *le présent projet est expurgé de tout recours, le raccordement à ENEDIS est accordé. Précisons également que la stratégie de SNCF Énergie sera présentée prochainement au CA de SNCF Holding ainsi qu'à celui de SNCF Voyageurs.*

Le suivi de l'avancée des projets est difficile, car certains - signés en 2019 - n'avaient toujours pas démarré début 2023, ce PPA étant le 6e. Un tableau récapitulatif des contrats signés reprenant leur date de démarrage (théorique et réelle), le coût du MWh, les « quantités » achetées, la durée, l'encaissement d'éventuelles pénalités, etc., sera communiqué au Conseil d'administration.



SNCF Combustible

Marché de fourniture de gazole ferroviaire

Le CA a également été consulté sur le renouvellement des contrats de fourniture de carburant aux 71 stations-service exploitées par SNCF Combustible (deux de moins qu'il y a deux ans) qui alimentent les engins de traction thermique ferroviaire sur le territoire national.
Précisément, il existe 70 stations gazole et une station biocarburant (B100, colza) à Granville.

Il s'agit d'une prestation régulée sous le contrôle de l'ART, de SNCF Réseau, de Fret SNCF et des EF privées.

Le dernier marché avait été adopté en mai 2021 et se termine le 31 mai de cette année. Ce nouveau marché est également de deux ans (1 an ferme + 1 an optionnel). Les contrats sont attribués au moins-disant (prix le plus bas), avec un allotissement par station-service (un lot = une station), et les prix sont indexés mensuellement.

Il est constaté que la part des EF s'approvisionnant dans les stations est passée de 4 % en 2019 à 3,4 % en 2022. *Est-ce le signe d'une augmentation de l'alimentation « bord à bord » par les EF privées, c'est à dire d'une alimentation en carburant des machines par des camions, avec tous les risques pour l'environnement ? Depuis longtemps, il est souhaité une intervention du législateur pour limiter cette pratique.*

Un autre constat est fait, celui de la forte augmentation du montant d'approbation (+ 22 %) par rapport au marché de 2021 pour un volume sensiblement équivalent, avec un prix de l'énergie élevé que subissent également dans le quotidien les cheminots.

Concernant le carburant B100, qui présente un surcoût de 8 %, est-ce justifié au regard de l'impact écologique ? On peut se demander également s'il est envisagé d'étendre l'utilisation de ce carburant et à qui en incomberait le surcoût ?

Les freins à son utilisation sont liés à un arrêté qui interdit de le mélanger avec du gazole. Cela impose une flotte dédiée captive et des installations de stockage dédiées.

Plusieurs AO sont intéressées, sauf qu'à part construire des stations «bis» à côté de stations principales… il n'y a pas de solution.

Le surcoût du B100 est à la charge de l'AO, la construction de réservoirs dédiés le serait aussi. Et la réalité donne plutôt un surcoût de 12 à 15 %, mais la concurrence et la volonté de fournisseurs d'être retenus amènent une baisse des prix.

*Une dernière information et non des moindres : **80 % des stations sont ravitaillées par camions** (ce qui assure 14 jours d'autonomie) et le reste par wagons (21 jours d'autonomie). Cette répartition rend moins vulnérable SNCF Voyageurs lors des conflits…*

De prochaines « Lettres de l'administrateur salarié CA Voyageurs » paraîtront cet été, l'activité étant dense et les sujets nombreux.

L'Administrateur salarié vous représente dans cette instance.

N'hésitez pas à me contacter.

Xavier
Lemaire
lemaire.x@unsa-ferroviaire.org