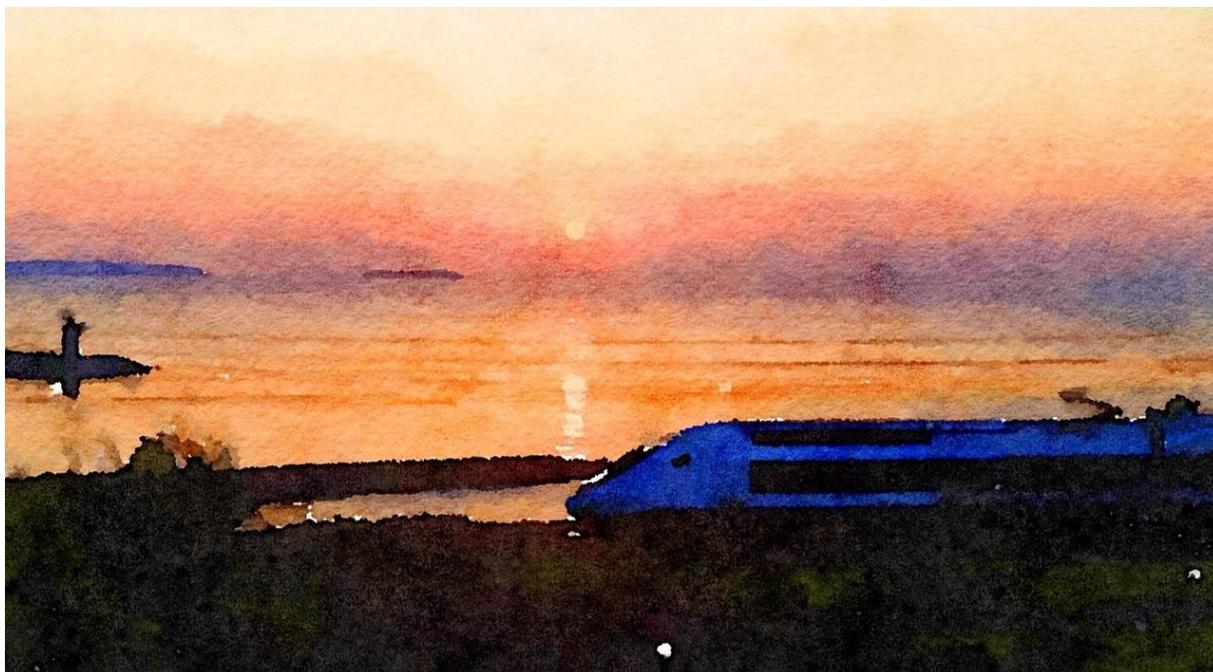


Incertitudes sur la réforme « Nouveau Pacte Ferroviaire »



- Publié le 29 mars 2019

Les contours de la réforme « Nouveau pacte ferroviaire » initiée par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 se dévoilent peu à peu. La nouvelle organisation du Groupe Public Ferroviaire en holding de sociétés anonymes prévue au premier janvier 2020 devrait se mettre en place en quatre temps :

Premier temps : SNCF et SNCF Mobilités fusionnent. C'est la rétro-ingénierie de la réforme de 2014.

Deuxième temps : la nouvelle entité est découpée en quatre sociétés anonymes : une maison-mère SNCF et trois filiales : SNCF Voyageurs (Voyages, Intercités, TER et Transilien), Fret SNCF, Gares & Connexions. SNCF Participations (qui intègre notamment Geodis et Keolis) est rattachée à SNCF.

Troisième temps : SNCF Réseau est transformée en société anonyme et rattachée à la maison-mère SNCF.

Quatrième temps : Gares & Connexions est rattachée à SNCF Réseau.

Cette organisation qui devrait être opérationnelle au premier janvier 2020 ne sera pas définitive. Il est probable qu'une branche SNCF Immobilier soit créée par la suite et que les TER et Transilien soient filialisés, au fur et à mesure de l'ouverture à la concurrence.

La structure de cette nouvelle SNCF et la manière dont seront dirigées les différentes sociétés seront définies par une ordonnance dite « Gouvernance » que le gouvernement devait publier en mars et qui est désormais annoncée pour fin mai, voire juin, c'est-à-dire quasiment à la limite du délai d'un an fixé par la loi du 27 juin 2018.

La mise en œuvre concrète de l'organisation du Groupe Public Ferroviaire prévue par la réforme n'est pas facile. Elle se heurte à deux difficultés majeures :

- 1. La viabilité économique de SNCF Réseau en société anonyme sera précaire alors que 25 Md€ de dettes seulement (sur 49,6 Md€ fin 2018 et probablement 52 Md€ fin 2019) seront « effacés » en 2020, par un jeu d'emprunts croisés et d'écritures comptables avec une Caisse de la Dette Publique (CDP). La décision d'Eurostat en septembre 2018 de reclasser SNCF Réseau en administration publique (APU) et d'intégrer la totalité de sa dette en dette d'état selon les critères du traité de Maastricht a fait bondir le rapport dette/PIB de la France à 98,5%. Elle a eu aussi l'effet de transformer chaque euro de déficit de SNCF Réseau en déficit de l'État. Depuis, SNCF Réseau est sous la coupe du ministère du Budget, comme RFF en son temps. Cette situation paraît bien peu compatible avec les principes de gouvernance et de gestion financière d'une société anonyme établis par le Code de Commerce et encadrés par le Code AFEP-MEDEF...**
- 2. Fret SNCF cumule 5 Md€ de dettes depuis la recapitalisation de 2006, en échange de l'ouverture à la concurrence du marché de fret ferroviaire français. Cette dette rend la filialisation impossible sans recapitalisation. Or, la Commission Européenne consultée par l'État français est très réticente à accorder une nouvelle recapitalisation, car des plaintes pour distorsion de concurrence et aide illégale d'état ont été déposées depuis 2016 par des entreprises ferroviaires et sont en cours d'instruction. En outre, les plans de redressement successifs et les coupes sombres dans les effectifs ont échoué à restaurer l'équilibre de la marge opérationnelle : même recapitalisée Fret SNCF ne serait pas viable et pourrait faire faillite en quelques mois... Aujourd'hui, difficile de prédire quelle sera la place de Fret SNCF dans la nouvelle organisation.**

Les administrateurs salariés parrainés par l'UNSA-Ferroviaire suivent avec une angoisse grandissante les travaux préparatoires à la « bascule » de janvier 2020. Ils ont perçu plusieurs signaux d'alerte préoccupants.

Lors de l'arrêté des comptes 2018, fin février 2019, une alerte aux marchés financiers qui figure dans le rapport financier annuel de SNCF Mobilités (page 33 du document publié sur sncf.com) pose la question de la mise sous contrôle de la conduite de la réforme en pointant « *l'impossibilité de déterminer ou d'anticiper complètement l'ampleur, le calendrier et la forme de cette réforme* » et « *les incertitudes concernant la position financière et le futur de Gares & Connexions* ».

Pour l'examen par les Conseils d'administration du projet d'entreprise soumis à l'approbation du Conseil de Surveillance de SNCF le vendredi 29 mars, le Commissaire du Gouvernement a demandé de ne pas mettre à l'ordre du jour les trajectoires financières de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau qui sous-tendent ce projet. Est-il raisonnable que le Conseil de Surveillance valide les orientations stratégiques du Groupe Public SNCF, dans le cadre du Projet d'Entreprise, sans visibilité économique ? Ce document fondamental pour l'avenir de la SNCF, qui a fait l'objet de travaux approfondis, avec la volonté d'y associer les salariés, perd la majeure partie de sa crédibilité. « *Apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète* » est une belle raison d'être. L'État n'a pas encore décidé s'il donnerait à la SNCF et en particulier au gestionnaire d'infrastructure, les moyens d'y arriver !

Au printemps 2018, au fur et à mesure de la série de « concertations » avec la Ministre des Transports et de l'avancée de l'examen du projet de loi au Parlement, l'UNSA Ferroviaire s'était rendu compte de l'impréparation effarante du Gouvernement qui n'avait fait ni analyse de risques ni étude d'impact sérieuse des mesures imposées par la loi ou par ordonnances. Cette impréparation a des conséquences patentes aujourd'hui dans la conduite de la réforme et l'UNSA Ferroviaire s'inquiète des incertitudes pour l'avenir des salariés et des risques d'instabilité juridique, financière et sociale pour le groupe public SNCF.

Thierry Marty

Conseil d'Administration chez SNCF Mobilités

