

La filialisation de Fret SNCF sur les rails

Déficitaire, cette activité devrait être recapitalisée à hauteur de 3,5 milliards d'euros d'ici à début 2019. Bruxelles posera ses conditions, et imposera à minima une filialisation.

Le scénario d'une filialisation de Fret SNCF, l'activité de transport de marchandises par rail du groupe public, se précise. Cette perspective avait déjà été évoquée - et dénoncée par les syndicats en octobre -, mais démentie dans la foulée par la direction. Elle semble aujourd'hui inéluctable, avec comme déclencheur un changement de règles comptables. Mi-décembre, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, a donné son feu vert à l'application d'un principe rappelé par l'Arafer : l'obligation pour tous les opérateurs d'établir des comptes séparés pour chaque activité, « afin de limiter les risques de subventions croisées ou de distorsion de concurrence », indique le régulateur du secteur ferroviaire.

Dans le cas de la SNCF, cela suppose d'isoler les comptes du fret, jusque-là fondus dans ceux de la branche logistique. Or cette activité accumule les déficits depuis des décennies, malgré les plans de soutien décrétés à intervalles réguliers par les pouvoirs publics.

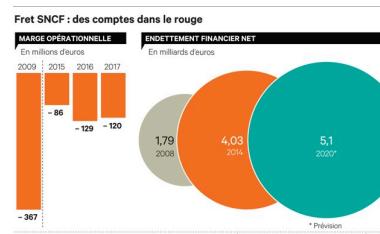
L'entreprise publique a pourtant réduit considérablement la voilure : le nombre d'agents a été divisé par deux entre 2008 et 2015 (de 15.000 à 7.420). Et l'offre a été réorganisée. Dans un récent rapport, la Cour des comptes avait salué ces « efforts d'adaptation », tout en constatant que le résultat opérationnel restait enlisé dans le rouge, en perte de 86 millions d'euros en 2015, de 129 millions l'année suivante. Et encore de 120 millions en 2017, selon nos in-

formations.

Cercle vicieux de la dette

Ces déficits récurrents creusent l'endettement, générant des frais financiers qui alourdissent les pertes nettes. Conséquence de ce cercle vicieux, alors que l'Etat a déjà dû recapitaliser Fret SNCF en 2005 à hauteur de 1,4 milliard, les fonds propres sont aujourd'hui négatifs à hauteur de 4,1 milliards et la dette atteint 4,3 milliards.

Une impasse sur laquelle la SNCF évitait jusqu'à présent de s'appesantir, mais qui va être mise en évidence par la séparation comptable demandée par l'Arafer, qui doit être appliquée à l'exercice 2018. D'autant que le régulateur précise que, en cas de « déséquilibre manifeste » entre l'endettement et le niveau de fonds propres (ce qui est à l'évidence le cas de Fret SNCF), l'entreprise doit « prendre les mesures correctives nécessaires pour y remédier dans un délai raisonnable ».



En clair, une nouvelle recapitalisation est devenue inévitable. Elle devrait être d'au moins 3,5 milliards, estime un expert. Concrètement, la dette « fret » devrait être remontée

au niveau de sa future maison mère. Selon plusieurs sources, le processus devrait être lancé d'ici au début de 2019. Principale conséquence : l'activité fret devra être filialisée. « Sans cela, Bruxelles ne donnera jamais son feu vert », avance une source au fait du dossier. La Commission pourrait par ailleurs chercher à imposer d'autres contreparties, des cessions d'activité par exemple, ce qui augure de négociations serrées avec l'Etat français et la SNCF.

Efforts des cheminots

Les syndicats seront sans doute vent debout contre cette mesure, qui ouvrira la porte à des recrutements hors statut. Mais ils auront aussi d'autres chats à fouetter dans les mois à venir. La grande loi sur les mobilités que le gouvernement prépare pour ce printemps doit en effet refonder le modèle économique du ferroviaire. Et si l'exécutif s'est dit prêt à prendre tout ou partie de la dette de SNCF Réseau, Elisabeth Borne a précisé que les cheminots devraient eux aussi faire des efforts.

Différentes mesures sont sur la table, allant de l'organisation du travail à l'extinction du statut pour les nouveaux entrants. La filialisation de Fret SNCF ne déparera pas dans le tableau. De surcroît, l'exécutif ne peut prétendre redresser l'économie du ferroviaire sans s'attaquer à ce foyer de pertes récurrentes.

De son côté, la direction de l'activité a récemment indiqué en conseil d'ad-

ministration qu'elle présenterait son plan au premier semestre 2018. Il devrait lui permettre à terme de ramener la marge opérationnelle à 60 mil-

lions, le niveau nécessaire pour parvenir à financer le renouvellement du matériel, et ce en s'appuyant sur des leviers indépendants des moyens

permis par la filialisation. ■

par Lionel Steinmann

