

Les Echos

Un an après, la réforme ferroviaire prend du retard

Par **Lionel STEINMANN**

Publié le 03/04 à 17h54

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/un-an-apres-la-reforme-ferroviaire-prend-du-retard-1006380>

Trajectoire financière de la SNCF, gouvernance, filialisation du fret... Plusieurs chantiers clefs sont en suspens, souvent en attente de décisions de la part du gouvernement.

Où en est la réforme ferroviaire ? Lancée il y a tout juste un an, adoptée fin juin 2018 malgré trois mois de grève et l'opposition résolue des syndicats de cheminots, le texte est l'un des principaux faits d'armes du début du quinquennat Macron. Fin des embauches au statut au 1^{er} janvier 2020, passage du statut d'établissement public à celui de société anonyme, reprise par l'Etat de 35 milliards de dettes... Le gouvernement n'avait pas craint de **prendre de front des sujets tabous** remisés prudemment sous le tapis par ses prédécesseurs. Il était sorti vainqueur de son bras de fer avec les syndicats, quasiment sans amender son projet.

Un projet d'entreprise sans trajectoire financière

Mais depuis, la mise en oeuvre du texte patine sur plusieurs points. Dernier sujet d'inquiétude en date : le nouveau projet d'entreprise a été examiné par le conseil de surveillance du groupe le vendredi 29 mars, mais à la demande du commissaire du gouvernement, la trajectoire financière qui sous-tend le projet a été exclue de l'ordre du jour.

« 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 », a pointé sur LinkedIn Thierry Marty, qui représente l'Unsa au conseil d'administration de SNCF Mobilités, l'établissement public

chargé de faire circuler les trains. Selon nos informations, l'Etat est toujours en train de renégocier le contrat de performance du gestionnaire des infrastructures, SNCF Réseau, et donc la trajectoire des investissements dans les années à venir.

La refonte des péages en suspens

Autre sujet économique en suspens : la refonte des péages TGV. C'est un des points majeurs du « nouveau pacte ferroviaire » pour ramener les trains à grande vitesse sur une trajectoire économique pérenne. Malgré une forte augmentation du nombre de voyageurs ces deux dernières années, 60 % des liaisons restent déficitaires.

Pour y remédier, le gouvernement a promis de remettre à plat le montant des péages ferroviaires que doivent acquitter les opérateurs (SNCF Mobilités aujourd'hui, et ses concurrents potentiels à partir de décembre 2020) pour faire circuler leurs trains sur les infrastructures. Le principe est d'augmenter les péages sur les liaisons rentables (par exemple, Paris-Lyon) afin de pouvoir baisser ceux des lignes non- rentables (Paris - Chambéry, entre autres).

Mais le passage à la pratique semble prendre plus de temps que prévu. Le gouvernement vient de publier une ordonnance qui prépare le terrain. La balle est désormais dans le camp de SNCF Réseau, qui doit en théorie aboutir d'ici l'été.

Le fret dans un cul-de-sac juridique

Autre embarras, la filialisation de Fret SNCF, l'activité de transport de marchandises, paraît coincée dans un cul-de-sac juridique. Chroniquement déficitaire , Fret SNCF a accumulé 5 milliards d'euros de dettes depuis sa recapitalisation de 2006, et sa filialisation, avec passage en statut de société anonyme, requiert une recapitalisation du même ordre, sans quoi la nouvelle société ferait faillite dès le 2 janvier 2020.

Mais ce nouvel apport de fonds nécessite le feu vert de Bruxelles. Or, la Commission instruit dans le même temps des plaintes pour distorsion de concurrence qui visent Fret SNCF et d'autres opérateurs publics en Europe, et elle semble décidée à statuer d'abord sur la plainte.

« C'est l'Etat qui discute, les discussions sont en cours », indiquait prudemment Alain Picard, le directeur général de SNCF Logistics, il y a une dizaine de jours. Il semblerait toutefois que l'ordonnance que prépare l'exécutif maintienne une filialisation au 1^{er} janvier 2020, avec un montage qui prévoirait une recapitalisation ultérieure.