

2016, une année charnière pour la SNCF

TRANSPORT

Le groupe public devra relever au moins quatre défis.

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

La SNCF a connu une fin d'année 2015 difficile, avec le déraillement d'une rame TGV d'essai à Eckwersheim le 14 novembre, qui a fait 10 victimes, et les conséquences des attentats de Paris, qui ont raréfié les clients et lui ont coûté, selon une source interne, de 50 à 100 millions d'euros de chiffre d'affaires sur les dernières semaines de l'année. En 2016, plusieurs échéances cruciales se profilent. Elles pourraient permettre au groupe public de repartir de l'avant. A condition toutefois que l'Etat prenne – enfin – ses responsabilités.

● DE NOUVELLES RÈGLES SOCIALES À BÂTIR

La réforme ferroviaire votée en 2014 prévoit plusieurs négocia-

tions majeures à conclure d'ici au 30 juin 2016. Syndicats et patronat doivent notamment se mettre d'accord sur une convention collective couvrant l'ensemble du secteur ferroviaire, une première. Les discussions avec les syndicats s'annoncent ardues, particulièrement avec la CGT et SUD-rail, qui réclament l'extension des règles propres à la SNCF à toutes les entreprises du secteur. Mais rien ne dit que la partie patronale, de son côté, parviendra à se mettre d'accord sur un mandat de négociation.

En parallèle, la SNCF doit négocier un nouvel accord d'entreprise, qui doit remettre à plat, entre autres, l'organisation du travail. Les syndicats, là encore, refusent toute « régression sociale » et promettent d'ores et déjà des grèves au printemps. Mais, pour la SNCF, ces deux négociations sont une occasion unique de gagner en compétitivité. Dans le même temps, l'entreprise publique doit également aboutir à un accord de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC), un sujet que la

direction juge au moins aussi important que les précédents.

● UN CONTRAT DE PERFORMANCE À SIGNER AVEC L'ÉTAT

Autre conséquence de la réforme ferroviaire, l'Etat et la SNCF doivent signer un contrat de performance pluriannuel, censé fixer un certain nombre d'objectifs de moyen terme, mais aussi déterminer les financements publics dont disposera le groupe, notamment pour la rénovation du réseau. Mais les discussions ont pris du retard, l'« Etat stratège » vanté lors de la réforme ayant manifestement du mal à afficher un cap clair.

● DES DÉCISIONS À PRENDRE POUR LES TRAINS INTERCITÉS

L'avenir de ces trains, qui assurent les liaisons nationales hors TGV, doit être tranché par l'Etat, qui en est l'autorité organisatrice. De l'aveu même du secrétariat aux Transports, des « mesures énergiques » sont nécessaires pour mettre un terme à la croissance régulière

du déficit d'exploitation, qui pourrait atteindre 450 millions d'euros en 2016. Mais l'Etat n'est pas pressé de trancher : les réductions de lignes, inévitables, sont impopulaires et, surtout, le déficit est épongé par une taxe... payée par la seule SNCF. A ce petit jeu, « 3 milliards de cash ont été brûlés en quelques années », se désole un cadre. Pour en sortir, une commission a planché à la demande du gouvernement l'an dernier sur un plan d'action détaillé, qui ramènerait le déficit annuel à 270 millions à partir de 2023. A la suite de quoi le gouvernement a annoncé... qu'il se prononcerait mi-2016, le temps de lancer une grande concertation.

● UN TRAFIC TGV À REDRESSER

La rentabilité du TGV, qui était il y a quelques années encore le principal moteur financier du groupe public, s'étiolle année après année. Alors que les marges sont rongées par la hausse continue des péages à acquitter pour faire circuler les trains sur le réseau, la concurrence du covoiturage et, depuis cet été, de



Les discussions avec les syndicats s'annoncent ardues. Photo AFP

l'autocar, détourne peu à peu les jeunes clients du train. La SNCF a répliqué par une multiplication des petits prix, appuyée depuis la rentrée 2015 par un développement accéléré de l'offre low cost Ouigo. Hélas, les attentats de Paris ont fait fuir une autre clientèle, celle des touristes étrangers, qui représente selon les lignes de 5 % à 7 % du trafic

d'après une source interne ! Les comptes 2016 du TGV dépendront en grande partie du temps nécessaire pour faire revenir ces voyageurs dans les trains. La SNCF n'a pour l'instant pas inscrit dans son budget 2016 d'impact lié aux attentats, mais le manque à gagner pourrait, dans le pire des cas, grimper jusqu'à 200 millions d'euros. ■