

Pendant la grève, le marchandage entre le gouvernement et la SNCF se poursuit

La compagnie réclame qu'une partie de sa dette soit transférée à l'Etat

La CGT, l'UNSA et SUD Rail, les trois plus importantes organisations syndicales de la SNCF, ont entamé comme prévu, mercredi 1^{er} juin, une grève reconductible, réussissant à bloquer près d'un train sur deux dans l'Hexagone. Mais les négociations continuent en coulisses pour mettre un terme au mouvement, potentiellement dévastateur pour le gouvernement, aujourd'hui empêtré dans la loi travail.

Un vaste marchandage est en cours afin de faire adopter le nouveau cadre social cheminot, prévu par la loi de réforme ferroviaire, votée en 2014. Samedi 28 mai, le gouvernement a imposé à la direction de la SNCF un maintien du régime de travail existant, le RH 077. Suite à cette concession, la CFDT, quatrième syndicat de l'entreprise (15 %) mais l'un des plus représentés chez les conducteurs, a levé son préavis de grève, lundi 30 mai.

Pour le moment, le premier syndicat réformiste de l'entreprise, l'UNSA (24 % des voix aux élections professionnelles), a refusé de se retirer du mouvement. Au-delà des conditions de travail, celui-ci réclame des garanties sur l'avenir de la société quand le marché sera ouvert à la concurrence. En l'état actuel, les concurrents disposeront en effet d'un cadre social moins contraignant et seront plus compétitifs. La direc-

tion de la SNCF défend la même ligne et demande des compensations suite aux concessions sur le cadre social. Mardi, Matignon a annoncé des « surprises » sur ce sujet d'ici au lundi 6 juin.

« Des solutions envisageables »

Pour faciliter l'équation financière de la SNCF et obtenir le retrait de l'UNSA de la contestation, le gouvernement pourrait faire un certain nombre de propositions concernant la très lourde dette de l'entreprise, qui a atteint 50 milliards d'euros fin 2015 et devrait dépasser 60 milliards à l'horizon 2025 au rythme actuel.

L'idée, négociée âprement depuis plusieurs mois entre Bercy et la SNCF, et qui pourrait être finalisée dans la semaine, serait un transfert d'une partie de cette dette à l'Etat. *Le Figaro* évoque mercredi 1^{er} juin la somme de 8 milliards d'euros, soit une économie de 350 millions d'euros par an sur la charge de cette dette. Cela compenserait les économies attendues de la flexibilisation du cadre social, estimées par la SNCF à minima entre 200 à 300 millions d'euros par an, selon nos informations.

Ce « cadeau » ne sort pas de nulle part. En 2014, lors du débat parlementaire sur la loi ferroviaire, Manuel Valls avait annoncé la remise prochaine au Parlement d'un rapport consacré à la dette du système, afin d'établir des « solutions

envisageables » à moyen terme « à cette dette insupportable ». Les discussions entre Bercy et la SNCF n'avaient jamais cessé depuis.

La dette de 50 milliards d'euros de l'entreprise comprend en effet la dette propre de SNCF Mobilités (7,7 milliards d'euros), qui exploite les trains, et celle de SNCF Réseau (42,3 milliards), qui développe et maintient l'infrastructure. Ces trois dernières années, quatre nouvelles lignes à grande vitesse en constructions ont fait grossir chaque année cette dette de 1,5 milliard d'euros supplémentaires. Au total, SNCF Réseau paye 1,5 milliard d'euros d'intérêts par an liés à sa dette.

Or, sur ces 42,3 milliards d'euros, un bon quart n'est plus considéré comme de la dette « propre » à SNCF Réseau. Pour comprendre, il faut faire un petit retour de vingt ans en arrière. Afin de se qualifier dans les années 1990 pour la monnaie unique, l'Etat français

avait tout fait pour « cacher » son endettement, et notamment les quelque 20 milliards portés à l'époque par la SNCF.

En 1997, le gouvernement l'avait consigné dans un nouvel établissement, Réseau ferré de France. A l'époque, cette dette était jugée compatible avec les critères de Maastricht : elle était gagée sur les 30 000 kilomètres de voies ferroviaires de l'établissement public. Bref, l'actif pouvait permettre de refinancer cette dette, via les droits de passages acquittés pour utiliser l'infrastructure.

En 2014, l'Insee a néanmoins considéré que 10,8 milliards d'euros de cette dette – qui avait entre-temps gonflé à 37 milliards d'euros – devraient être requalifiés en dette d'Etat. Et donc repris par l'Etat. Depuis, Bercy résiste à une telle solution. La raison : la dette française culminait à 2100 milliards d'euros à fin 2015, soit 95,7 % du produit intérieur brut.

D'ici le 6 juin, date de la présentation du nouvel accord d'entreprise à l'ensemble des organisations syndicales, la direction de la SNCF voudrait sécuriser un transfert important de la dette ferroviaire, voire obtenir en échange d'autres compensations, liées notamment à la concurrence. Mercredi, « l'entreprise ne souhaitait faire aucun commentaire », indique un porte-parole. ■

PHILIPPE JACQUÉ

La dette de 50 milliards d'euros de l'entreprise comprend la dette propre de SNCF Mobilités et celle de SNCF Réseau