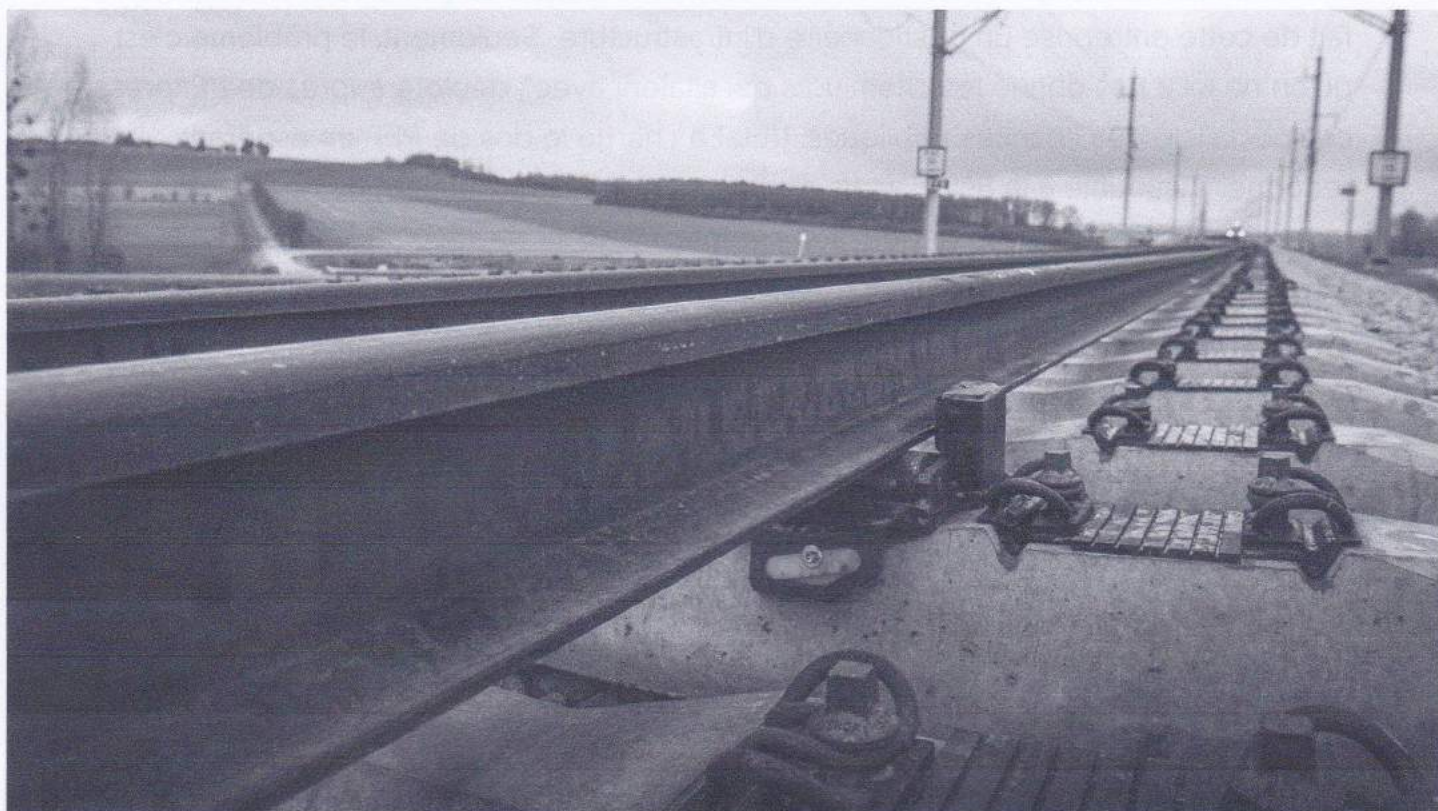
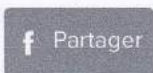


ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE ▾

SNCF: la dette, un casse-tête duraille

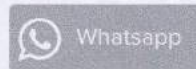
Par [Sébastien Pommier](#), publié le 28/02/2018 à 17:49 , mis à jour à 18:09



Les rails de la Ligne à grande vitesse (LGV) qui doit relier Paris à Bordeaux, ici près de Châtelleraut, dans la Vienne, le 3 février 2015 [afp.com/GUILLAUME SOUVANT](#)

Menu

L'Express
L'Expansion



Le gouvernement souhaite reprendre une partie de la dette du groupe ferroviaire. Mais à force d'attendre, la bulle gonfle et les marges des finances publiques sont maigres.

A l'image de ces kilomètres de fonte qui font les voies ferrées, la dette de la SNCF semble inamovible. Qu'en faire? Comment s'en débarrasser? Autant de questions existentielles pour la compagnie ferroviaire que l'État ne semble pas presser de régler.

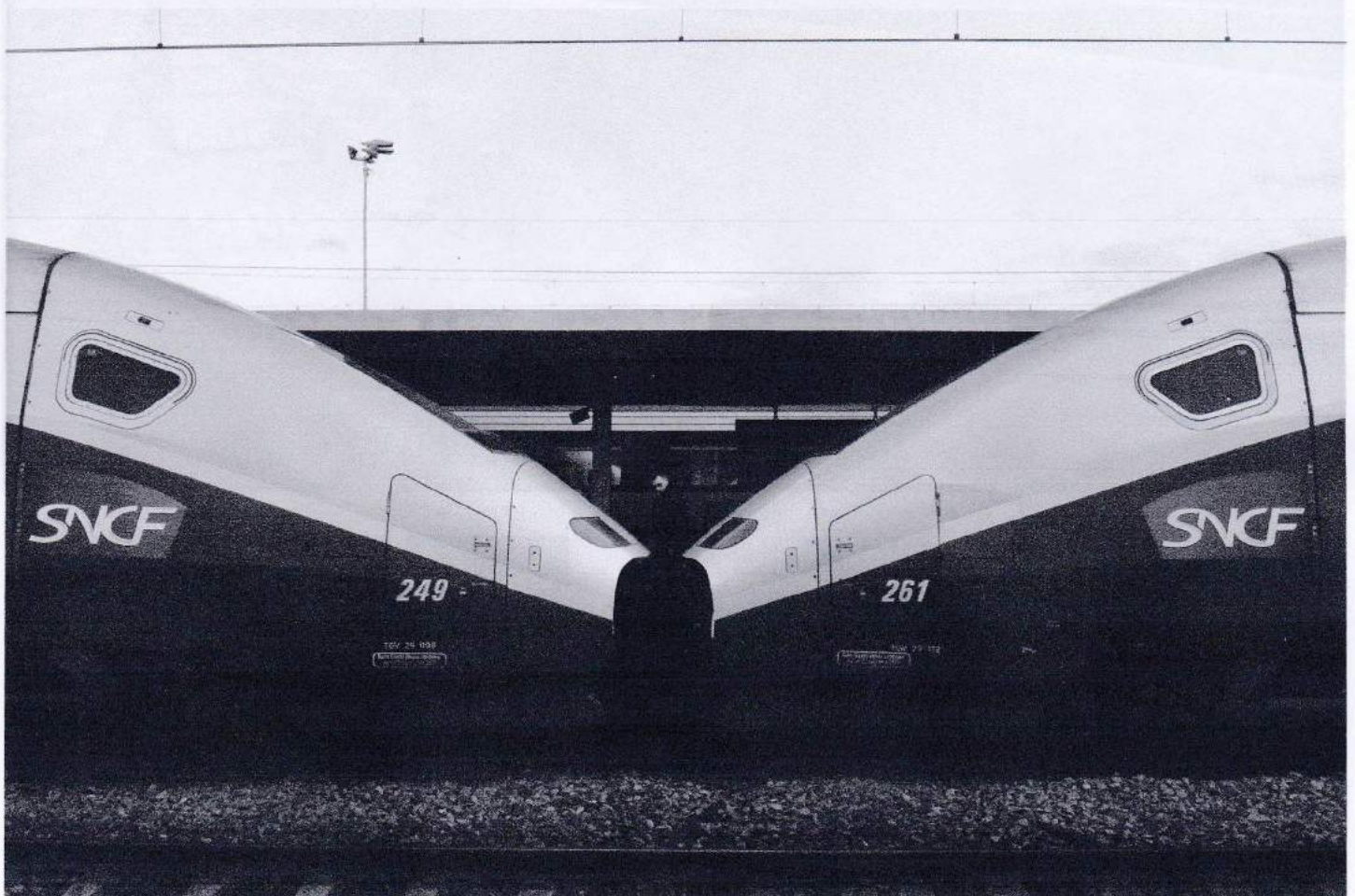
En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. [Gérer les cookies sur ce site](#)



d'euros. Revenons en 1997, le Premier ministre d'alors engage une grande réforme du rail visant à fondre la dette déjà importante de la SNCF (30 milliards d'euros à l'époque) dans une nouvelle entité, Réseau ferré de France (RFF), en charge des infrastructures. Un tour de passe-passe comptable que l'ancien haut-magistrat de la [Cour des comptes](#), François Ecalte, avait justement épinglé dans un rapport très critique en 2008.

LIRE AUSSI >> [A la SNCF, le statut des cheminots va être déboulonné](#)

"Avec RFF, on a essayé de créer une structure de défaisance pour isoler la dette. On a fait de cette entreprise un gestionnaire d'infrastructure. Seulement, le problème c'est qu'on ne lui a pas donné les cheminots qui allaient avec", déplore auprès de L'Express ce spécialiste des finances publiques. L'État a chargé le dos de RFF en espérant redonner du souffle à la SNCF, mais n'a pas osé aller jusqu'au bout du problème: reprendre une partie de la dette à son compte.



La SNCF et le gestionnaire d'infrastructures Réseau ferré de France (RFF) ont retrouvé une vie commune en 2015 [afp.com/Alain Jocard](#)

"Pour coller avec les engagements de la France sur la plan européen. Bercy a

En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. [Gérer les cookies sur ce site](#)

OK

dues à l'état des comptes publics, débouche aujourd'hui sur ce fardeau, tant économique que politique.

Trois milliards de plus chaque année

Alors qu'il vient de livrer son diagnostic et sa méthode pour la grande réforme ferroviaire que souhaite lancer le gouvernement, Édouard Philippe a confirmé que l'État pourrait (enfin) reprendre à son compte une partie du passif financier. Et il y a urgence, car de la même façon que la dette grignote le budget de la nation, les intérêts de celle de la SNCF continuent de grever les résultats de l'entreprise. Malgré de bons chiffres en 2017, traduits par un chiffre d'affaires en augmentation de 4,3%, la charge de la dette s'est encore alourdie.

LIRE AUSSI >> SNCF: Les syndicats se décideront le 15 mars pour une éventuelle grève

L'endettement de la SNCF, qui a gonflé de 15 milliards d'euros entre 2010 et 2016, continue en effet de se creuser de près de trois milliards d'euros chaque année. Et sur ces trois milliards, un milliard est dû à la seule charge de la dette, c'est-à-dire au paiement des intérêts.



En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. [Gérer les cookies sur ce site](#)

OK

Le problème n'est pas le stock de dette mais les trois milliards de déficit annuel, a ainsi jugé cette semaine sur RTL le ministre des Comptes publics Gérald Darmanin. Quand bien même nous effacerions la dette d'un coup de baguette magique, nous recréerons dans 10 ans, dans 20 ans le même stock de dette si nous ne changeons pas profondément la société".

En ce sens, François Ecalte donne gage au gouvernement d'avoir établi le bon diagnostic, mais rien que sur le statut des cheminots, pour tirer profit de cette réforme, "il faudra des dizaines d'années."

Bruxelles veille au grain

Par conséquent, l'État ne pourra pas faire l'économie d'une reprise de la dette. Mais à quel niveau? Et quand? "En 2008, en se basant sur des travaux internes de RFF, nous avons recommandé que l'État prenne à son compte 12 milliards d'euros sur la trentaine de l'époque, précise l'ancien haut-magistrat. Il faudrait se replonger dans les chiffres actuels, mais un tiers de la dette, ce n'est pas absurde". Seulement l'État n'a pas beaucoup plus de marges de manoeuvre en 2018 qu'il n'en avait en 1997.

LIRE AUSSI >> [Finances publiques: la Cour des comptes attend de vraies réformes](#)

Bercy a coupé dans les lignes budgétaires pour faire entrer au chausse-pied le budget 2018 dans les critères imposés par Bruxelles (au moins deux années consécutives sous les 3% de déficit). Et avec l'année "one-off" qui s'annonce en 2019 du fait de la transformation du CICE en baisse de charges pérenne, l'option de la fin du quinquennat est plus qu'envisageable. Surtout qu'une partie des mesures votées, comme la suppression de la taxe d'habitation, n'ont pas encore de financement précis.