



En 1997, le gouvernement Juppé avait transféré les deux tiers de la dette SNCF à RFF, pour que la France rentre dans les clous avant l'euro. Résultat: une catastrophe industrielle

## **Dettes de la SNCF : vingt ans après, le retour de la patate chaude**

### *Bis repetita*

**La question stratégique du traitement des 46 milliards d'euros de la dette de la SNCF devra être rapidement tranchée, alors que les discussions entre le gouvernement et les cheminots se rapprochent de leur fin.** Comme le gouvernement Juppé en 1997, le gouvernement Philippe réfléchit à une structure de défaisance pour ne pas plomber les comptes de l'Etat, déjà très dégradés. La solution retenue à l'époque s'est pourtant soldée par un fiasco industriel.

Raphaël Legendre

COMMENT RÉDUIRE LE FARDEAU des 46 milliards d'euros de dette qui plombent la SNCF, sans couler les comptes de l'Etat ? C'est l'une des principales inconnues de l'équation que tente de résoudre le gouvernement actuellement. Et une clé importante de résolution du conflit avec les cheminots. Rien de nouveau sous le soleil de la République pour autant. Il y a plus de vingt ans, en 1996, Jacques Chirac et Alain Juppé étaient déjà confrontés au

même problème. A l'époque, le gouvernement cherchait à délester la SNCF d'une partie de ses 30 milliards d'euros de dette sans plomber les comptes de l'Etat, alors que la France était sur le point de se qualifier pour les prérequis de la monnaie unique. Hormis le montant de la dette qui progressé, rien n'a changé depuis.

Ancien de la Cour des comptes et fondateur du site Fipeco, François Ecalte était à Bercy à l'époque. Il a travaillé sur la loi ferroviaire de 1997 qui allait créer Réseau ferré de France (RFF) pour des questions purement comptables. Un montage hasardeux qui se solda par un échec retentissant. « Il fallait que nous trouvions un moyen d'alléger la dette tout en la conservant en dehors de la comptabilité des administrations publiques. Sinon, le déficit et la dette auraient dérapé et nous n'aurions pas pu nous qualifier pour l'euro en 1997 », se souvient le magistrat financier. Echaudés par la requalification de la structure de défaisance du Crédit Lyonnais en dette publique, les hauts fonctionnaires de Bercy savaient que la création d'une simple structure de défaisance



financée par des ventes d'actifs aurait plombé les comptes de l'Etat.

Pour éviter de réitérer l'erreur, il a fallu transférer quelque 20 milliards d'euros de dette de la SNCF à une entreprise capable de générer des recettes. Une condition indispensable pour que cette dernière soit considérée par Eurostat comme un service marchand et non une administration. D'où la naissance en 1997 de Réseau ferré de France (RFF), créée pour gérer le réseau ferroviaire et encaisser les péages. Le problème, c'est que, prétextant la défense de l'unité du groupe, les syndicats de la SNCF ont toujours refusé de rejoindre RFF, ce qui a créé des complications multiples et variées qui ont débouché sur un bilan dramatique, rappelé dans un rapport de la Cour des comptes de 2008.

**Structure de défaisance.** Publié il y a dix ans quasiment jour pour jour, ce rapport épinglait « les conflits persistants entre RFF et la SNCF, le mauvais état du réseau ferroviaire, les carences de sa maintenance, les mauvaises conditions d'utilisation de ses capacités, la

productivité insuffisante de sa maintenance et de son exploitation, la faible rentabilité de certains investissements, l'absence de vision cohérente à long terme du système ferroviaire et de son financement qui méritent en effet, entre autres sujets, d'être portés à l'attention du public ». En 1997, la France s'est qualifiée pour l'euro, mais « ce montage s'est révélé être une véritable catastrophe industrielle », résume aujourd'hui l'auteur de ce rapport, François Ecalte.

Vingt ans plus tard, le gouvernement se retrouve face au même problème... et réfléchit aux mêmes solutions. Selon *Les Echos*, le scénario central sur lequel travaille l'exécutif privilégierait le maintien de la dette dans le groupe public, mais une partie « substantielle » - entre 20 et 35 milliards d'euros - serait cantonnée dans une structure de défaisance. RFF serait-il sur le point d'être ressuscité ? Impensable. Mais pour l'instant, le gouvernement reste discret.

Quoi qu'il en soit, l'équation budgétaire s'annonce complexe. Depuis le passage de la SNCF aux normes comptables IFRS en 2014, Eurostat a unilatéralement requalifié une dizaine de milliards d'euros en dette publique. Sur les 46 milliards d'euros de dette enregistrés fin 2017, seuls 35 milliards d'euros sont à traiter. Une partie pourrait rester au bilan de SNCF Réseau. Le curseur final n'a pas encore été tranché, mais si l'Etat décide de reprendre une vingtaine de milliards d'euros de dette supplémentaire à son compte comme il l'est régulièrement évoqué - même si Bercy refuse pour l'heure de parler de reprise de dette - Eurostat considérera qu'il s'agit d'une dépense publique et comptabilisera cette somme dans le déficit de la France.

Une vingtaine de milliards auxquels va s'ajouter une autre vingtaine de milliards d'euros de dépense fiscale, conséquence de la transformation l'année prochaine du CICE en baisse de charges. Deux petites bombes budgétaires que le gouvernement sera probablement contraint d'étaler. « D'ici la fin du quinquennat, nous pourrions envisager la reprise de la dette de la SNCF », a déjà indiqué Bruno Le Maire. La patate chaude de la dette ferroviaire traîne depuis 20 ans. Elle pourra encore attendre un peu.

@LEGENRA



Le gouvernement d'Edouard Philippe se retrouve devant le même problème que celui d'Alain Juppé en 1996... et pense aux mêmes solutions.