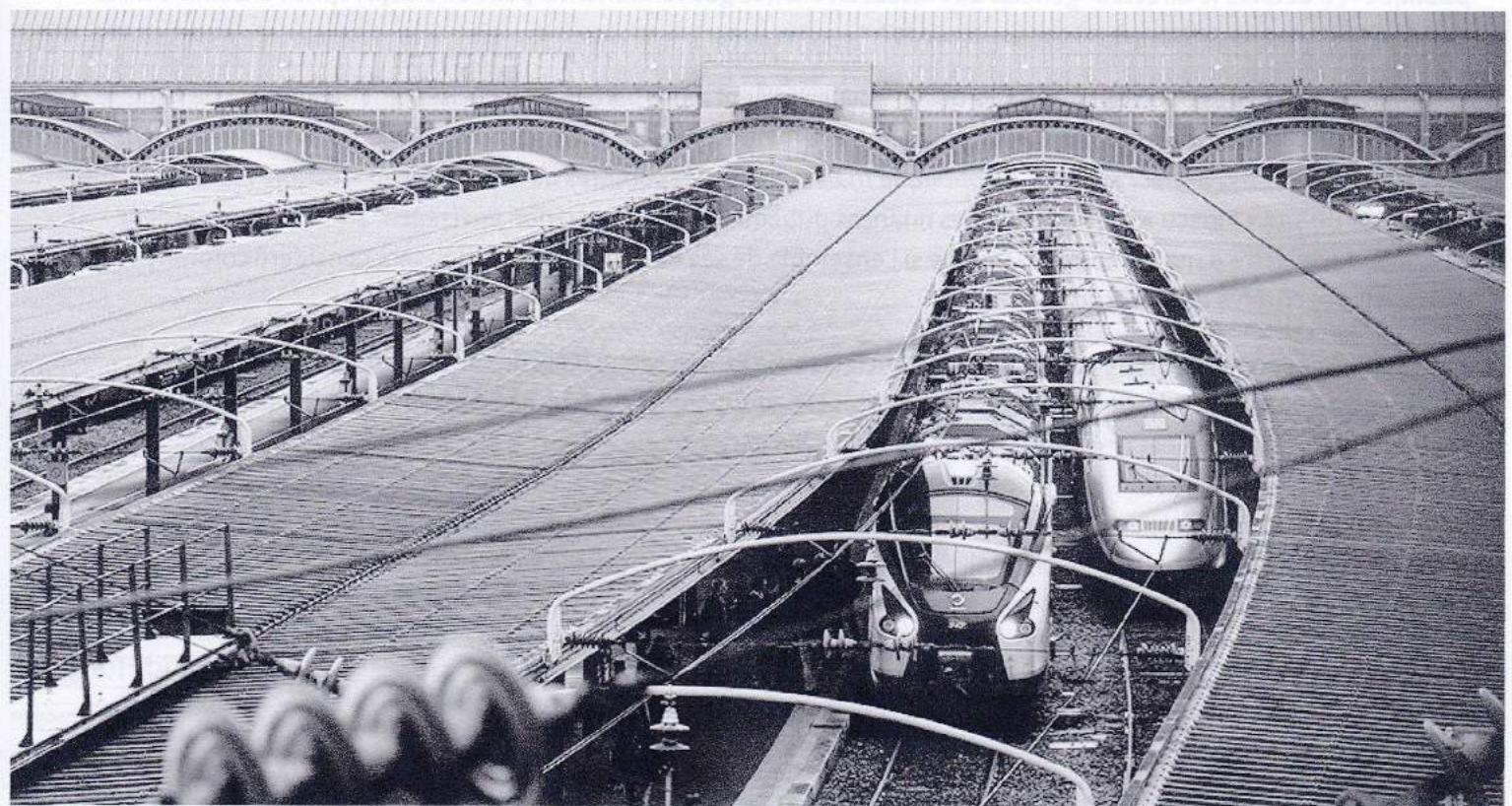




# Pourquoi la reprise de dette de la SNCF n'aura quasiment pas d'effet sur le déficit

RENAUD HONORÉ ([HTTPS://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/?ID=117](https://www.lesechos.fr/journalistes/?ID=117)) | Le 30/05 à 18:56 | Mis à jour à 19:23



Le reclassement de SNCF Réseau - gestionnaire du réseau ferroviaire - interviendra avant 2020, selon le directeur général de l'Insee./AFP PHOTO/LUDOVIC MARIN - AFP

**L'Insee a conforté ce mercredi le scénario du gouvernement sur la reprise de la dette de SNCF Réseau. Ce qui devrait empêcher que les comptes publics soient alourdis de 35 milliards d'euros en 2020 et 2022. Le déficit et la dépense publique seront toutefois légèrement impactés.**

Reprendre une montagne de dettes sans plomber ses comptes, c'est donc possible. Le discours volontariste tenu par le gouvernement vendredi dernier - selon lequel **les 35 milliards d'euros de dettes repris à la SNCF ne creuseraient pas d'autant le déficit public** (<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301721971944-la-reprise-de-la-dette-de-la-sncf-un-casse-tete-pour-les-comptes-publics-2178954.php>) - a été conforté ce mercredi par l'Insee. Le « scénario qui me paraît le plus probable » est qu'il n'y « aura jamais sur le déficit de gros choc suite à la reprise de la dette », a expliqué Jean-Luc Tavernier, le directeur général de l'Institut, devant la commission des Finances de l'Assemblée.

Comment cette solution est-elle possible ? Il faut pour cela se plonger dans les délices de la comptabilité nationale, avec ce que Jean-Luc Tavernier a appelé le « *test des recettes marchandes* ». Si une entité publique couvre 50 % de ses coûts par ses recettes commerciales, elle est considérée comme une « *entreprise non financière* » ; sinon elle est reclassée en « *administration publique* ». Une subtilité qui a des conséquences énormes pour la réforme de la SNCF : dans le premier cas, une reprise de dette se traduirait par un creusement du déficit, et dans le deuxième cas pas du tout.

## Reclassement en administration publique

Or justement **SNCF Réseau - le gestionnaire du réseau ferré** (<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301527375039-la-ministre-precise-les-contours-du-futur-groupe-sncf-2166853.php>) - est en train de vivre cette mue. « *Il y a gros à parier que d'ici 2020 SNCF Réseau sera de fait une administration publique* », a expliqué Jean-Luc Tavernier. Aujourd'hui, le taux de couverture des coûts est de 52 % mais la tendance est à la baisse, et Eurostat - l'office européen de statistiques - revoit les critères de calcul. « *La ligne de plus grande pente veut que d'ici deux ans, voire peut-être même dès 2017 [en fonction des décisions d'Eurostat, NDLR], on soit déjà dans une situation où les recettes commerciales sont en dessous de 50 % des coûts, entraînant un reclassement de la dette de SNCF Réseau en dette publique* », a détaillé le directeur général de l'Insee. En clair, le gouvernement a peut-être déjà repris l'ensemble de la dette SNCF sans que personne ne soit au courant !

Les mauvaises langues pourront donc dire que le gouvernement a tiré parti d'un reclassement inéluctable de la dette de la SNCF pour négocier une réforme du statut. « *Contrairement à ce qu'on pouvait croire, l'enjeu des négociations ne concernait donc pas l'impact sur la dette publique mais celui sur les comptes de SNCF Réseau* », estime François Ecalte, animateur du site « Fipeco » spécialisé sur les finances publiques. Avec l'opération envisagée, SNCF Réseau gardera 11 milliards de dette dans ses comptes, même si l'ensemble de ses 46 milliards de dettes sera considéré comme publique au regard des critères de Maastricht.

Si le gouvernement **évite donc le pire pour le déficit public** (<https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/0301483915567-le-deficit-public-francais-passe-enfin-sous-la-barre-des-3-2164145.php>), l'opération ne sera toutefois pas complètement neutre. « *Chaque année, le besoin de financement de SNCF Réseau viendra accroître le déficit public* », a détaillé Jean-Luc Tavernier. Il est actuellement proche de 2,5 milliards d'euros, soit une hausse de 0,1 point de PIB du déficit chaque année. « *L'effet sera similaire sur les dépenses publiques, avec au minimum 0,1 ou 0,2 point de PIB en plus* », ajoute François Ecalte. Raison pour laquelle le gouvernement pousse la SNCF pour obtenir des efforts de productivité.

Renaud Honoré

**@r\_honore** ([https://twitter.com/r\\_honore](https://twitter.com/r_honore)) 

