

Service public

Droit de réponse de la SNCF

A propos de l'article du nouvel Economiste du 12 décembre 2017 publié sous le titre "la SNCF sous perfusion"



Par Mathias Vicherat, Directeur général adjoint en charge du projet d'entreprise, de la communication et de l'image

"Le 12 décembre 2017, vous avez communiqué au public, sur le site internet lenouveleconomiste.fr, un article intitulé "**La SNCF sous perfusion**", écrit par Monsieur François Ecale.

Cet article laisse entendre que SNCF représente des coûts faramineux à la charge du contribuable, par un procédé consistant à mélanger des flux financiers qui sont sans rapport les uns avec les autres. Vous occulter la dimension de service public de l'infrastructure ferroviaire et des activités de transport public.

S'agissant des activités ferroviaires, les Régions, Autorités Organisatrices de transport, rémunèrent SNCF Mobilités à hauteur de 6,5 Mds€ par an, dont 1,3 Mds€ sont des subventions d'investissement de matériel roulant et 5,2 Mds€ correspondent à la réalisation de prestations de transport au bénéfice des clients usagers, abonnés et occasionnels (activités dites conventionnées). Ce service de transport public ferroviaire permet chaque jour à 3,2 millions de personnes en Ile-de-France (Transilien), 1 million de personnes en régions (TER) et 80 000 personnes sur les lignes Intercités (trains classiques moyennes et longues distances) de se déplacer en ne supportant à leur charge qu'environ 25% du prix du billet.

"Cet article laisse entendre que SNCF représente des coûts faramineux à la charge du contribuable, par un procédé consistant à mélanger des flux financiers qui sont sans rapport les uns avec les autres. Vous occulter la dimension de service public de l'infrastructure ferroviaire et des activités de transport public"

S'agissant en particulier de l'activité Intercités, celle-ci est conventionnée par l'État en tant qu'autorité organisatrice. Si cette convention est financée à 95% sur le Budget de l'État par un compte d'affectation spéciale, celui-ci est alimenté par 2 impositions totalisant en 2016 316 M€, la contribution de solidarité territoriale (CST) et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF), supportées uniquement par SNCF. On ne saurait donc affirmer que "L'État, donc les contribuables nationaux, lui a versé 2,3 Mds€ de subventions d'exploitation, notamment en faveur du transport de fret ou des lignes d'équilibre du territoire".

Par ailleurs, si en effet l'État finance les régimes spéciaux de retraite des personnels ou retraités au statut de cheminot à hauteur de plus de 3 Mds€ par an, il faut noter que SNCF reverse 1 Md€ d'impôts et taxes à l'État par an du fait de ses activités.

Enfin, vous additionnez la dette des 2 entités distinctes qui composent le groupe SNCF alors que leur nature et leur modèle économique sont radicalement différents.

D'un côté SNCF Réseau est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire nationale qui porte une dette très lourde (plus de 45 Mds€ à ce jour) issue des choix politiques que la France a faits par exemple en développant les lignes à grande vitesse. Les revenus commerciaux de cette entité (6,5 Mds€ de chiffre d'affaires par an), qui s'apparente plutôt à une agence d'état, sont les péages d'accès au réseau facturés à l'ensemble des transporteurs ferroviaires, dont ceux logés au sein de SNCF Mobilités, l'autre entité du groupe SNCF. En outre, la valorisation des actifs et la mesure de leur rentabilité, notions cohérentes pour toutes les entreprises, correspondent à une logique différente en l'espèce concernant SNCF Réseau, en situation de monopole, qui comme tout gestionnaire de grande infrastructure publique, poursuit une finalité majeure bien plus large : créer de la valeur socio-économique globale sur des échelles de temps longues.

SNCF Mobilités est un acteur majeur du Transport de voyageurs et de marchandises qui réalise un chiffre d'affaires de plus de 30 Mds€ par an et affiche une dette nette inférieure à 8 Mds€. Ce niveau d'endettement est parfaitement maîtrisé alors même que SNCF Mobilités finance en propre 2 Mds€ d'investissements par an. Cet endettement qui représente moins de 3 ans et demi de marge est soutenable et en ligne avec les ratios de solvabilité de groupes comparables".

Le coût de la SNCF pour les contribuables**Observations sur la réponse de la SNCF**

Par François Ecalte

L'article publié le 12 décembre 2017 dans 'Le nouvel Economiste' montre que le coût de la SNCF pour les contribuables s'élève à 13 Mds€, soit plus précisément 8,9 Mds€ pour le groupe SNCF et 3,8 Mds€ pour le régime spécial de sécurité sociale de ses agents.

Selon le rapport de 2017 de la commission des comptes des transports de la Nation, les transferts des administrations publiques (État, opérateurs de l'État et collectivités locales) à la SNCF (hors régime de sécurité sociale) se sont élevés à 8,8 Mds€ en 2016 (7,2 Mds€ à SNCF Mobilités et 1,6 Mds€ à SNCF Réseau). Selon le rapport de 2017 de la commission des comptes de la sécurité sociale, les subventions d'équilibre à son régime spécial se sont finalement élevées à 4,2 Mds€ en 2016. Le total était donc bien de 13 Mds€.

La SNCF souligne que les versements des régions à sa branche Mobilités rémunèrent des services de transports au bénéfice des usagers. Elle semble ignorer que ces dépenses des collectivités locales sont des dépenses publiques financées par les impôts locaux ou par des concours financiers de l'État aux régions, eux-mêmes financés par des impôts nationaux. Les usagers de ces transports ferroviaires régionaux supportent seulement 25 % du prix du billet, selon la SNCF, parce que les contribuables, locaux et nationaux, en supportent 75 %.

"La SNCF fait valoir qu'il faut distinguer les dettes de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, oubliant que ces deux entités appartiennent au même groupe SNCF, qui publie des comptes consolidés "

La SNCF note que les subventions de l'État au profit de l'activité Intercités sont en partie financées par deux contributions totalisant 0,3 Md€ qu'elle paye elle-même à l'État. Il est possible que ce montant de 0,3 Md€ puisse être déduit du coût total de 13,0 Md€ de la SNCF pour les contribuables. En revanche, le 1,0 Md€ d'impôts et taxes qu'elle doit verser à l'État correspondent aux impôts et taxes de droit commun que toute entreprise devrait acquitter, et ne doivent donc pas en être déduits. La commission des comptes des transports ne retient aucune recette spécifique des administrations publiques en provenance de la SNCF (même pas les 0,3 Md€ retenus par la SNCF au titre des Intercités).

L'article publié par 'Le nouvel Economiste' rappelle que la SNCF était endettée à hauteur de 55 Mds€ (plus précisément 54,5 Mds€ pour l'endettement financier net non courant) et que sa situation nette était négative (- 7,3 Mds€) à la fin de 2016. La SNCF fait valoir qu'il faut distinguer les dettes de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, oubliant que ces deux entités appartiennent au même groupe SNCF, qui publie des comptes consolidés d'où sont tirés les chiffres cités dans 'Le nouvel Economiste'. La SNCF semble considérer que la dette de SNCF Réseau, qu'elle "apparente à une agence d'État", résulte de "choix politiques que la France a fait par exemple en développant les lignes à grande vitesse". Il serait intéressant qu'elle précise quelle ligne elle aurait choisi de ne pas construire. En tout état de cause, l'endettement net du groupe SNCF était bien de 54,5 Mds€ fin 2016, alors même que l'État lui a déjà repris 8 Mds€ de dettes en 2007.

La SNCF considère que ces montants (13 Mds€ payés par les contribuables et 55 Mds€ de dettes) constituent des coûts "faramineux". Elle porte l'entière responsabilité de cette qualification.

A lire également

"La SNCF sous perfusion"

Publié le 16/01/2018

Rubriques : Entreprises | Budget | Collectivités | Gouvernance