

Situation nette négative

La SNCF sous perfusion

Le service est payé deux fois, par le client et par le contribuable



par François Ecalte

Les pannes répétées des équipements de la gare Montparnasse mettent de nouveau en évidence la qualité insuffisante des services assurés par la SNCF. Si les clients de la SNCF payent 13 Mds € par an pour acheter leurs billets, et ont donc de bonnes raisons d'être mécontents, les contribuables lui versent chaque année le même montant à travers leurs impôts, et peuvent aussi être mécontents. Certains d'entre eux ne prennent jamais le train et ne bénéficient donc d'aucun service en contrepartie de leurs impôts ; les autres payent deux fois le même service, comme client et comme contribuable.

"Si les clients de la SNCF payent 13 Mds € par an pour acheter leurs billets, et ont donc de bonnes raisons d'être mécontents, les contribuables lui versent chaque année le même montant à travers leurs impôts, et peuvent aussi être mécontents"

Les régions et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), donc les contribuables locaux, ont payé 4,4 Mds € en 2016 à la SNCF pour faire fonctionner les transports ferroviaires régionaux. 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". L'État, les régions et le STIF lui ont en outre apporté 2,2 Mds € de subventions d'investissement, pour rénover et développer le réseau ou les matériels roulants.

Enfin, le régime spécial de sécurité sociale de la SNCF est équilibré par une subvention de l'État, donc par les contribuables nationaux, de 3,3 Mds € et par un "transfert" de 0,5 Md € en provenance du régime général de sécurité sociale, donc par les salariés des autres entreprises. Ces contributions s'expliquent en partie par le déséquilibre démographique de ce régime spécial (beaucoup de retraités et peu de cotisants), mais aussi par des conditions de versement des pensions qui sont particulièrement favorables à ses agents et qui contribuent à aggraver ce déséquilibre, notamment en raison d'un âge minimal de départ en retraite inférieur de 5 à 10 ans à celui des salariés du régime général.

Une situation nette négative

En dépit de ces multiples subventions, la SNCF était endettée à hauteur de 55 Mds € à la fin de 2016, et elle est incapable de rembourser ses dettes sans emprunter de nouveau. En outre, la valeur de ses actifs est inférieure de 7 Mds € à celle de son passif. Sa situation nette comptable est donc fortement négative, ce qui veut dire qu'elle est insolvable. Une société devrait soit obtenir de ses actionnaires le rétablissement d'une situation nette positive par des apports de fonds propres, soit déposer son bilan et se déclarer en cessation de paiement. La SNCF n'est pas dans cette situation car ce n'est pas une société mais un établissement public, non soumis au code de commerce, et elle emprunte avec la garantie implicite de l'État. Cette garantie n'a jamais été formalisée, mais tous les créanciers de la SNCF sont convaincus, non sans raison, que l'État se substituerait à elle en cas de problème.

"La valeur de ses actifs est inférieure de 7 Mds € à celle de son passif. Sa situation nette comptable est donc fortement négative, ce qui veut dire qu'elle est insolvable"

Les contribuables qui ne prennent jamais le train auraient donc eux aussi de bonnes raisons de se plaindre de cette entreprise que la perfusion de leurs impôts maintient en état de survie.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalte.

Publié le 13/12/2017

Rubriques : [Entreprises](#) | [Mécomptes publics](#) | [Etat](#) | [Industrie](#) | [Politique](#) | [Social](#) | [Sociétal](#)