

# Coignard - SNCF : une entreprise en faillite virtuelle

Si elle était une société privée, la SNCF serait déclarée insolvable. Pas étonnant qu'elle connaisse des pannes à répétition, qui ne sont pas près de disparaître.

**PAR SOPHIE COIGNARD**

*Modifié le 09/01/2018 à 07:37 - Publié le 09/01/2018 à 07:00 | Le Point.fr*



Lundi 8 janvier, les patrons de la SNCF Guillaume Pepy et Patrick Jeantet étaient convoqués par Élisabeth Borne, la ministre des Transports, qui attendait leurs explications et leurs propositions après la série de pannes qui ont paralysé à trois reprises la gare Montparnasse, mais aussi la gare Saint-Lazare en moins d'un an. Résultat : le lancement d'un audit des grandes gares ; la création d'une « échelle de gravité », graduée de 1 à 6, illustrée de couleurs, pour les faibles d'esprit, et destinée à mieux informer les clients de l'ampleur du désagrément qui les attend ; la publication quotidienne, et non plus mensuelle, des retards observés sur chaque ligne...

**Lire aussi Pourquoi les trains japonais ne sont-ils, eux, jamais en retard ?**

Il est difficile de conclure que ces réponses apportées sont à la hauteur des problèmes, pourtant anciens. Dans une note publiée sur son site [Fipeco en avril 2017](#), le magistrat à la [Cour des comptes](#) – en disponibilité – François Ecalte explore ce puits sans fond qu'est la SNCF. Chaque année, les contribuables paient presque aussi cher que les voyageurs pour renflouer un établissement public chroniquement et massivement déficitaire. Sur le papier, les subventions représentent officiellement 2,2 milliards d'euros. Mais la majeure partie de la dotation de l'État, près de 7 milliards d'euros, est déguisée sous la forme de « commandes publiques de prestations de services », soit une obligation pour la tutelle de payer divers « services rendus » par les TER, le Transilien et le réseau ferroviaire dans son ensemble. À ces sommes colossales s'ajoutent les 4 milliards d'euros affectés au financement du régime spécial de retraites...

### **Lire aussi SNCF : un bilan 2017 contrasté**

#### **Chronique d'une faillite annoncée**

Au fil des ans, l'endettement de la SNCF a néanmoins crû dans des proportions inquiétantes, pour atteindre [au total plus de 50 milliards d'euros fin 2016](#). Résultat : une situation nette négative, dans laquelle la dette est supérieure aux actifs de plus de 7 milliards d'euros. Dans un tel état, une société de droit privé serait contrainte de combler cette différence dans les plus brefs délais, faute de quoi elle serait menacée de disparition. Mais pas la SNCF, à laquelle les banques continuent de prêter de l'argent, parce qu'elles savent que même en l'absence d'une garantie formelle, l'État ne lâchera pas son opérateur ferroviaire. Cet état critique résulte d'une dépréciation d'actifs opérée en 2012, pour prendre acte du caractère non rentable de certaines lignes. Mais il est diagnostiqué depuis plus longtemps, notamment par un rapport de l'Institut polytechnique de Lausanne datant de 2005, repris par la Cour des comptes en 2008.

Il a pourtant fallu attendre 2017 pour que la SNCF présente un programme d'investissement décennal qui en finisse avec le « tout TGV ». Manque de chance, ce plan de 46 milliards d'euros a été éreinté par l'Arafer, l'Autorité de régulation du ferroviaire, pour manque de rigueur et hypothèses financières irréalistes.

Pour se consoler, les voyageurs pourront toujours se distraire en apprenant les codes couleur qui seront bientôt associés à l'« échelle de gravité » conçue exprès pour eux, au nom de la qualité du service...

---

## **RECOMMANDÉS POUR VOUS**