

En poursuivant votre navigation sur notre site, vous acceptez l'utilisation de cookies pour vous proposer une navigation optimale et nous permettre de réaliser des statistiques de visites.  
[En savoir plus sur les cookies](#)

Fermer X

#### Vérité des comptes

### L'État doit reprendre une partie de la dette de la SNCF

La responsabilité de cette dette est partagée entre l'Etat, qui a décidé des investissements non rentables, et la SNCF, dont les coûts sont beaucoup trop élevés



par François Ecalte

Le Premier ministre vient d'annoncer que l'État "prendrait sa part de responsabilité" dans la dette de la SNCF avant la fin du quinquennat, sans plus de précision.

En 2007, l'État a déjà repris 8 Mds€ de dettes à la SNCF, qui les avaient logés comptablement dans un obscur "service annexe d'amortissement de la dette". En 2008, la Cour des comptes a publié un rapport sur le réseau ferroviaire, dont j'étais le rapporteur, où elle recommandait à l'État de reprendre environ 12 Mds€ de dettes de RFF (Réseau ferré de France) "que seul l'État peut rembourser. Son refus de l'admettre perturbe la gestion du système ferroviaire depuis 10 ans. La crédibilité des comptes publics impose pourtant qu'il reconnaisse cette réalité". L'État n'a pas suivi cette recommandation, mais l'Insee et Eurostat ont décidé en 2014 de majorer la dette publique d'environ 10 Mds€ au titre des dettes du réseau ferroviaire que seul l'État peut rembourser.

La dette inscrite dans les comptes des entreprises publiques ferroviaires a depuis lors continué à augmenter pour atteindre 55 Mds€ à la fin de 2016 (dette nette non courante du groupe SNCF), grâce à la garantie implicite de l'État qui est associée au statut d'établissement public. La charge d'intérêts grève les coûts de la SNCF à hauteur de 1,2 Md€ par an.

"Il est grand temps que l'État reprenne une partie de cette dette et arrête de construire  
ou de maintenir des infrastructures dont l'utilité socio-économique est insuffisante,  
tandis que la SNCF doit impérativement améliorer sa compétitivité"

La responsabilité de cette dette est partagée entre l'État, qui a notamment décidé des investissements non rentables, et la SNCF, dont les coûts sont beaucoup trop élevés. Il est grand temps que l'État reprenne une partie de cette dette et arrête de construire ou de maintenir des infrastructures dont l'utilité socio-économique est insuffisante, tandis que la SNCF doit impérativement améliorer sa compétitivité.

#### Un scénario envisageable pas avant 2020

Le ministère des Finances a depuis 25 ans pour objectif prioritaire d'empêcher que la dette ferroviaire s'ajoute à la dette publique et qu'une reprise de dette aggrave le déficit public. Alors que la dette publique de la France s'approche de 100 % du PIB et que celle de l'Allemagne va bientôt passer au-dessous de 60 % du PIB, cet objectif reste certainement prioritaire. Or toute reprise formelle de 1 Md€ de la dette de la SNCF par l'État, au-delà du montant déjà inclus par l'Insee dans la dette publique, augmentera la dette publique de 1 Md€ en permanence, et le déficit public de 1 Md€ l'année de cette reprise.

Étant donné que le déficit public restera proche de 3,0 % du PIB et la dette publique proche de 100 % du PIB en 2018 et en 2019, cette reprise de dette n'est envisageable qu'en 2020, mais elle est nécessaire à cet horizon en contrepartie d'une amélioration de la compétitivité de la SNCF.

Le site [www.fipeco.fr](http://www.fipeco.fr) développe les analyses de François Ecalte.

A lire également