

LE TEMPS



L'un des meilleurs audits récents sur la SNCF a été réalisé par l'EPFL.
© IAN LANGSDON/EPA

FRANCE

SNCF: comment la dette a déraillé

La menace d'une grève illimitée du rail se profile en France. Au cœur de la crise: une dette qu'un rapport suisse décortiquait en... 2005

3 minutes de lecture

📌 Transports 📌 France 📌 Finances publiques

Richard Werly, Paris

Publié mardi 10 avril 2018 à 22:45.

Le document est aujourd'hui enfoui dans les archives de la SNCF. Il est pourtant considéré comme l'un des meilleurs audits récents réalisés sur la Société nationale des chemins de fer français, actuellement en pleine crise sociale, avec la grève «perlée» des cheminots prévue jusqu'en juin. Son auteur? L'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Analyse de l'EPFL

Cet «Audit sur l'état du Réseau ferré national français», rendu le 7 septembre 2005, met l'accent sur l'impasse financière dans laquelle se trouvait, déjà, l'entreprise publique ferroviaire aujourd'hui plombée par

une dette cumulée de 54 milliards d'euros, sur laquelle le gouvernement s'appuie pour justifier sa volonté de réforme et d'ouverture à la concurrence: «L'horizon budgétaire, très court (une année) et incertain, favorise une situation contre-productive, analysait à l'époque l'EPFL, mandaté par le ministre français des Transports Frédéric Cuvillier. Les reports fréquents de budgets d'entretien et, parfois, de renouvellement altèrent à la SNCF la planification à court et moyen terme et impliquent une réattribution des moyens de maintenance qui peut se révéler très dispendieuse et problématique.»

Une lente dérive jamais corrigée

A travers cette formule se cache une réalité: les 47 milliards d'euros que la SNCF doit aujourd'hui à l'Etat français au titre de son réseau et les 7 milliards de dettes de sa filiale SNCF Mobilité (en charge spécifique du transport passagers et fret) sont le résultat d'une lente dérive jamais corrigée. Au début des années 1980 déjà, sous la présidence de François Mitterrand, l'entreprise publique créée en 1938 était jugée «dans l'incapacité de rembourser» en raison de l'augmentation des taux d'intérêt provoquée par l'arrivée de la gauche au pouvoir en France.

L'Etat français avait même, alors, mis en place un mécanisme spécifique pour masquer cet endettement, en prenant directement à charge les remboursements annuels! Un mécanisme dénoncé en 2005 – au moment du rapport de l'EPFL – par le député Hervé Mariton (droite) dans un rapport parlementaire. La dette cumulée de la SNCF atteignait alors 37 milliards d'euros: «Il est indéniable que la dette du système ferroviaire, qui sera difficile à maîtriser dans le long terme, va continuer d'augmenter au cours des prochaines années, alertait l'élu. Au moins 50% de la dette n'est pas remboursable dans un horizon de trente ans par les seules recettes commerciales, y compris les subventions pour l'exploitation du système ferroviaire.»

Un tour de passe-passe

Ces lanceurs d'alerte n'y ont rien fait. Lorsqu'en 2005 l'EPFL pointe «l'absence d'une vision à long terme, responsable d'une utilisation non judicieuse des ressources financières et techniques», le Ministère des transports cache cette vérité sous le tapis public. Le tour de passe-passe? Multiplier les émissions d'obligations (y compris deux obligations «vertes» en 2016 et 2017) et faire payer les régions, chargées de l'entretien des lignes TER alors que le coût des infrastructures TGV s'envole. En moyenne, une ligne TGV coûte 15 milliards d'euros. Paris-Strasbourg est inaugurée en 2007. Paris-Belfort ouvre en 2011. Paris-Bordeaux est achevée en 2016.

Le désendettement de la SNCF, réclamé par le rapport parlementaire, est sans cesse repoussé puisque l'Etat réinjecte de l'argent sous forme d'investissements via les collectivités locales: chaque année depuis 2007, les administrations publiques françaises ont ainsi versé environ 13 milliards d'euros à la SNCF, selon François Ecalle, un ancien rapporteur de la Cour des comptes. Cette dette est donc très majoritairement publique.

Structure de «défaillance»

Conséquence: ce fardeau de la dette coûte aujourd'hui annuellement 1,5 milliard d'euros en frais financiers à la SNCF... qui doit rembourser son actionnaire-propriétaire: l'Etat. Un fardeau que l'actuel gouvernement prévoyait initialement de reprendre en partie, pour le placer dans une structure de «défaillance». A moins que pour calmer le jeu social, Emmanuel Macron ne propose cette semaine de le reprendre en intégralité si les syndicats cessent leur mouvement. Ce qui reviendrait peu ou prou à l'annuler.