

FERROVIAIRE

Par Louis Guarino

SNCF Réseau : L'État est tombé sur la dette !

François Ecalte, président de l'association Fipeco (Finances publiques et Économie), décortique l'état de la dette récurrente du gestionnaire d'infrastructures SNCF Réseau et alerte sur les risques patents pour la collectivité publique. Pour cet ancien magistrat à la Cour des comptes, le transport ferroviaire pourrait coûter 17 Md€ annuels au contribuable français.

Bulletin des transports : Le magazine *Challenges* faisait état en décembre d'un « deal » signé entre l'État et la SNCF pour la reprise des 35 Md€ de dettes par l'État. Est-ce sérieux pour désendetter l'opérateur public ?

François Ecalte : Avant la Cour des comptes, j'ai travaillé à Bercy. J'ai toujours entendu de la direction de la SNCF dire qu'elle allait rééquilibrer ses comptes et se désendetter. Le « deal » dont fait état le PDG de la SNCF porte sur une reprise de la dette de 35 Md€, qui réduit d'un milliard par an les frais financiers. Le groupe s'est engagé à une courbe de retour : revenir à un *cash-flow* libre à zéro fin 2022 et fin 2024 pour SNCF Réseau. Je n'en suis pas si sûr.

BTL : Quelles sont vos inquiétudes ?

F. E. : Pour l'année 2020⁽¹⁾, les régions et Île-de-France Mobilités ont versé 6,7 Md€ à la SNCF pour exploiter les transports ferroviaires de proximité. L'État a subventionné le fonctionnement de la SNCF à hauteur de 2,3 Md€. En parallèle, l'État et les autorités régionales ont subventionné les investissements de la SNCF à hauteur de 50 %, soit 4,5 Md€. Enfin, l'État a versé une subvention d'équilibre au régime spécial de retraite des cheminots dont le coût budgétaire est de 3,2 Md€. Tout cumulé, le coût total de la SNCF pour les contribuables (ménages et entreprises) s'est donc élevé à 16,7 Md€ en 2020. Malgré ces subventions, le résultat de la SNCF a été fortement déficitaire en 2020 (- 3 Md€ pour le résultat net part du groupe), en raison de la crise sanitaire.

Bien que l'État ait déjà repris 8 Md€ de dettes de la SNCF en 2007, l'endettement net du groupe atteignait 60,3 Md€ fin 2019 du fait de l'accumulation de résultats déficitaires et d'investissements financés par emprunts. L'État a donc repris 25 Md€ autres à son compte le 1^{er} janvier 2020. En raison notamment du déficit de 2020, l'endettement net du groupe était encore de 38,1 Md€ à la fin de 2020. Une nouvelle reprise de dette de 10 Md€ était prévue en 2022 mais elle a été avancée au 31 décembre 2021.

Je m'interroge sur cette anticipation au 31 décembre 2021. Compte tenu de la précédente reprise de dette, la SNCF n'avait pas besoin de cette reprise à mon sens ! Ce rachat, c'est essentiellement celui de la dette de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructures, pour assurer la régénération et la maintenance du réseau ferroviaire. Quand l'État reprend la dette, cela s'ajoute à la dette de l'État. Un jour ou l'autre, elle

pourrait être payée par les contribuables. Je dis bien un jour ou l'autre car les dettes de l'État, comme l'ensemble de la dette publique, sont remboursées en réempruntant sur les marchés financiers.

BTL : En quoi le rôle de la Banque centrale européenne (BCE) est-il déterminant dans la reprise de la dette de SNCF Réseau ?

F. E. : C'est toute la problématique de la dette publique. Ces 35 Md€ de dettes reprises par l'État sur la période 2020-2022 seront remboursées en réempruntant à des taux d'intérêt bas les mêmes montants, tant que la Banque centrale européenne (BCE) le permettra et que les créanciers de l'État considéreront son endettement comme soutenable. Un jour ou l'autre, il est probable que la BCE arrête notamment en raison de l'inflation que nous subissons aujourd'hui. À partir du moment où l'inflation est durablement plus forte que les objectifs de la BCE, celle-ci doit redresser les taux d'intérêt et réduire ses crédits sur l'économie et sur l'État. Pour maintenir la confiance des marchés, il faut démontrer que l'on contrôle la dette. La France ne l'a pas toujours démontré dans le passé.

BTL : La stratégie nationale pour le fret ferroviaire vise le doublement de la part modale du fret ferroviaire de 9 % à 18 % d'ici 2030. Est-ce réaliste ?

F. E. : Les ambitions gouvernementales pour le fret ferroviaire annoncées en septembre 2021 me rappelle de vieux souvenirs. À Bercy dans les années 90, c'était la même rengaine. Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, la part modale du fret ferroviaire n'a pas progressé, la SNCF a perdu la moitié du marché environ. La situation du fret ferroviaire est catastrophique dans un marché devenu fortement concurrentiel. Est-ce rattrapable ? Cela sera très difficile.

« On paie aujourd'hui les erreurs stratégiques des années passées »

François Ecalte, ancien magistrat à la Cour des comptes.

Dans un rapport en 2008, la Cour des comptes⁽²⁾ expliquait déjà que la SNCF investissait avant tout dans des lignes à grande vitesse pas forcément rentables en oubliant la maintenance du réseau de proximité et du réseau francilien. On paie aujourd'hui les erreurs stratégiques des années passées. La responsabilité est partagée. La SNCF peut bien dire que l'État actionnaire a décidé, l'opérateur public historique était complice de ces décisions.

BTL : L'ouverture à la concurrence est-elle la solution ?

F. E. : J'ai toujours considéré que l'ouverture à la concurrence était un aiguillon pour la SNCF. D'un autre côté, il ne faut pas en espérer beaucoup car l'organisation de la concurrence dans le transport ferroviaire est très compliquée, c'est un mode qui n'est pas flexible. Les trains ne peuvent pas se doubler, il faut prévoir les sillons un an à l'avance. L'Autorité de régulation des transports gère l'impartialité mais si les cheminots veulent mettre des bâtons dans les roues des concurrents, ils peuvent le faire. En réalité, l'ouverture à la concurrence ne fait pas de miracle !

(1) Le coût de la SNCF pour les contribuables en 2020. Source : Fipeco, les commentaires d'actualité, 6 janvier 2022. (2) « Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine ». Cour des comptes - 2008.