

## La SNCF propose un partage de la dette ferroviaire avec les contribuables et les usagers

Voilà une idée qui va faire du bruit. La SNCF défend une solution choc pour liquider les 30 milliards d'euros de dette portés par Réseau Ferré de France et qui asphyxient le système ferroviaire. C'est le principal casse-tête de la réforme institutionnelle en préparation au gouvernement.



La compagnie ferroviaire dirigée par Guillaume Pepy, propose aux pouvoirs publics "un partage en trois morceaux, pas forcément de taille égale" des 30 milliards de dette de l'infrastructure ferroviaire entre "la SNCF, le contribuable et l'utilisateur".

Ce qui supposerait une nouvelle hausse des impôts, solution politiquement difficile à assumer par le gouvernement qui vient d'annoncer un effort sans précédent du contribuable. Cela supposerait également une hausse des péages pour utiliser les sillons ferroviaires, or la SNCF n'a cessé de combattre ces hausses, ces dernières années.

Resté silencieux depuis la fin des Assises ferroviaires organisées par le précédent gouvernement, la SNCF a décidé de rendre publique sa proposition lors du séminaire de presse qui s'est déroulé pendant le salon InnoTrans, mi-septembre, à Berlin.

Concernant la part de la dette qu'elle prendrait à sa charge, la SNCF s'explique ainsi : "Dans la situation d'endettement qui va, quoiqu'il arrive, dériver à 50 milliards d'euros dans les prochaines années, la remise à flots peut passer par un effort financier de la SNCF sous une forme à déterminer, dans un montant à déterminer, et qui dépend de notre propre trajectoire, avance Sophie Boissard, la directrice générale chargée de la stratégie du groupe. C'est à discuter avec l'Etat".

Pourquoi ce geste de la SNCF ?

La SNCF explique être capable par ses efforts de gestion et sans réduction de son niveau d'investissement (10 milliards prévus d'ici à 2017) de maîtriser son propre endettement. La dette de la compagnie ferroviaire est passée de 4,5 à 8,5 milliards d'euros entre 2007 et 2010. Mais "après l'actuelle phase de stabilisation jusqu'en 2014, nous prévoyons d'abaisser notre dette aux alentours de 6 milliards d'euros", anticipe Alain Picard, directeur général adjoint chargé des finances. Une façon d'indiquer que le transporteur public serait capable d'encaisser un effort supplémentaire.

Comment interpréter le geste de la SNCF ? Il intervient alors que le gouvernement qui doit bientôt arrêter ses choix (lire) étudierait avec attention la solution d'une séparation nette entre RFF et la SNCF. Tous deux seraient chapeautés par une holding d'Etat. La proposition de la SNCF lui permet de défendre le rôle pivot qu'elle entend jouer.

"A partir du moment où nous sommes le premier financeur du réseau, son premier utilisateur et que nous avons partie liée avec l'avenir du réseau, nous voulons avoir voix au chapitre sur les décisions qui seront prises", justifie Sophie Boissard. La SNCF défend une holding SNCF qui coifferait trois activités principales : l'entreprise ferroviaire SNCF, la direction des gares et l'infrastructure unifiée avec 51 000 agents. Dans ce schéma, une part de la dette de l'infrastructure serait alors logée au niveau de la future holding SNCF alimentée par l'activité de ses entités.

Le contribuable et l'usager mis à contribution

Mais ce schéma pose de nombreux problèmes juridiques et financiers. Quel serait le statut juridique de la holding ? Etablissement public, sa dette risquerait d'être requalifiée en dette d'Etat. Société anonyme, elle serait difficilement soutenable aux yeux des banques.

Pour Réseau Ferré de France, compte tenu de sa notation financière (AA+), c'est sous sa houlette que la dette est la mieux gardée. Mais comment la réduire ? Le gestionnaire compte sur "une mise en tension" du système pour augmenter la productivité et réduire le milliard d'euros qui fait défaut chaque année. Mais pour le reste, RFF rejoint la SNCF : l'usager et le contribuable devront être mis à contribution.

Marc Fressoz  
MOBILICITES septembre 2012