

17.11.2000

## LES CONTES DE LA SNCF\*

Rémy Prud'homme<sup>1</sup>  
(Université Paris XII)

La SNCF, nous dit-on, "sort du rouge" et "renoue avec les bénéfiques". Quel joli conte de fées! On dirait la belle au bois dormant, avec M. Gallois ou M. Gayssot dans le rôle du prince charmant. Ces chiffres, puisque c'est de chiffres qu'il s'agit, sont approuvés par des commissaires aux comptes, scrutés par la Cour des Comptes, examinés par l'Inspection des Finances, avalisés par la Chambre des Députés et par le Sénat, analysés par le Commissariat Général du Plan, éclairés par la Commission des Comptes de Transport de la Nation, étudiés par le Comité National des Transports, surveillés par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, répétés par tous les médias.

Pourtant, si l'on préfère les comptes aux contes, on voit que le rail est en France soutenu par les finances publiques à hauteur d'environ 60 milliards de francs par an. Les recettes commerciales du rail —ce que payent effectivement à la SNCF les entreprises et les ménages pour le transports de marchandises et de personnes— s'élèvent en 1999 à un peu moins de 54 milliards. Les dépenses du rail —salaires, fournitures, intérêts et investissements payés par la SNCF ou par Réseau Ferré de France— s'élèvent pour la même année à 112 milliards. Les seuls salaires sont presque aussi élevés que le montant des recettes. La différence entre recettes et dépenses, qui est donc de 58 milliards, est couverte par des contributions de l'Etat et des régions ou par une augmentation de l'endettement. Comme cet endettement supplémentaire ne sera jamais remboursé, on peut dire que la totalité de ces 58 milliards sort de la poche des contribuables français.

Ce chiffre ne comprend pas la contribution de 19 milliards de francs versée par l'Etat et les régimes de sécurité sociale aux charges de retraite de la SNCF. On pourrait l'ajouter, car elle provient pour partie du caractère spécifique, exorbitant du droit commun, des retraites de la SNCF. Mais on peut aussi considérer cette contribution comme résultant du passé, ou de la solidarité nationale, et décider de l'ignorer. Le chiffre de 58 milliards ne comprend pas non plus les "dépenses fiscales", c'est-à-dire les exonérations spécifiques, dont bénéficie la SNCF (TVA au taux minoré pour les transports de voyageurs, taxation réduite du gazole ferroviaire, etc.), qui coûtent pourtant 7 ou 8 milliards de plus aux contribuables. Un polémiste parlerait d'un trou de 84 milliards. Pas nous. Mais nos 58 milliards sont clairement une estimation par défaut de l'aide publique au transport ferroviaire.

Cette aide est considérable. Elle représente presque 1% du PIB de la France. Elle est bien plus importante que le budget de l'ensemble des universités françaises. Le fameux scandale du Crédit Lyonnais n'a guère coûté plus de 100 milliards de francs au contribuable. La SNCF, c'est actuellement un Crédit Lyonnais tous les deux ans.

Par quels tours de prestigiditation transforme-t-on ces 58 milliards en un bénéfice de la SNCF? Les trucs sont nombreux. Ils s'appellent "contribution aux charges d'infrastructure", "contribution à l'exploitation des services régionaux", "indemnités compensatrices", "dotation en capital" "subventions d'équipement" et autres "aide au transport combiné". Le plus gros de ces trucs a été la création de Réseau Ferré de France (RFF), qui a hérité du réseau (et d'une large partie de la dette) de la SNCF, paie la SNCF pour l'entretenir, et effectue les

---

\* *Le Figaro*, 22.12.2000

<sup>1</sup> 6 rue des Haudriettes, 75003 Paris; tel 01 48 87 48 38; e-mail: prudhomme@univ-paris12.fr

---

investissements en infrastructure. A terme, RFF réduira les coûts du rail en France, par des investissements plus judicieux. Mais pour le moment, RFF n'augmente pas les recettes du rail et n'en diminue pas les coûts. Il ne soulage pas les finances publiques, même s'il rend moins visible leur contribution.

Justifier cette contribution est une chose. La nier en est une autre. On peut essayer de montrer que cette dépense publique est désirable, au même titre que les dépenses publiques pour l'éducation ou la justice, en invoquant les avantages qu'en tire la collectivité en termes de sécurité, d'effet de serre, ou d'aménagement du territoire. C'est un exercice difficile, notamment parce que les utilisateurs du chemin de fer —les bénéficiaires de ces dépenses publiques— sont principalement les riches, ce qui rend ces dépenses régressives. Mais c'est un exercice tout-à-fait légitime. Ce qui l'est moins, c'est de brouiller les pistes et d'escamoter les subventions. Il y a du Tartuffe la-dedans: "Ah, cachez moi ce trou que je ne saurais voir !". On dirait que pour certains l'essentiel est que ces contributions soient invisibles et inaudibles —"car ce n'est point pécher que pécher en silence". De la part de la direction de la SNCF, cela se comprend, parce que le déficit n'est pas bon pour le moral des troupes. De la part de toutes les institutions de contrôle qui ont une si haute idée d'elles-mêmes, cela se comprend moins bien.

Laisser croire que le rail équilibre recettes et dépenses fausse le débat public sur la nécessaire place du rail. Le doublement de la place du rail, sérieusement préconisé par certains, entraînerait-t-il un doublement des contributions budgétaires ? On a longtemps cru que non, au motif que le coût marginal était dans le chemin de fer inférieur au coût moyen. On n'en est plus si sûr. La très modeste augmentation d'activité des années récentes a fait apparaître toutes sortes de goulots d'étranglement et la nécessité d'embaucher et d'investir; elle n'a nullement réduit l'ampleur des subventions. Si plus de rail, c'est aussi plus d'impôts (ou si l'on préfère moins de dépenses d'éducation), il faut le dire aux Français, afin qu'ils se décident en toute connaissance de cause. Les jolis contes font rêver, mais les bons comptes font les bons amis.