



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



RAIL 2020 - 28 septembre 2016

Dette ferroviaire : insoutenable, intransférable ?

Pr. Yves CROZET



UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2





Sommaire

- 1) Les données du problème
- 2) Quatre façons d'aborder le problème
- 3) Dis-moi quel est ton projet ferroviaire....



Les données conjoncturelles du problème

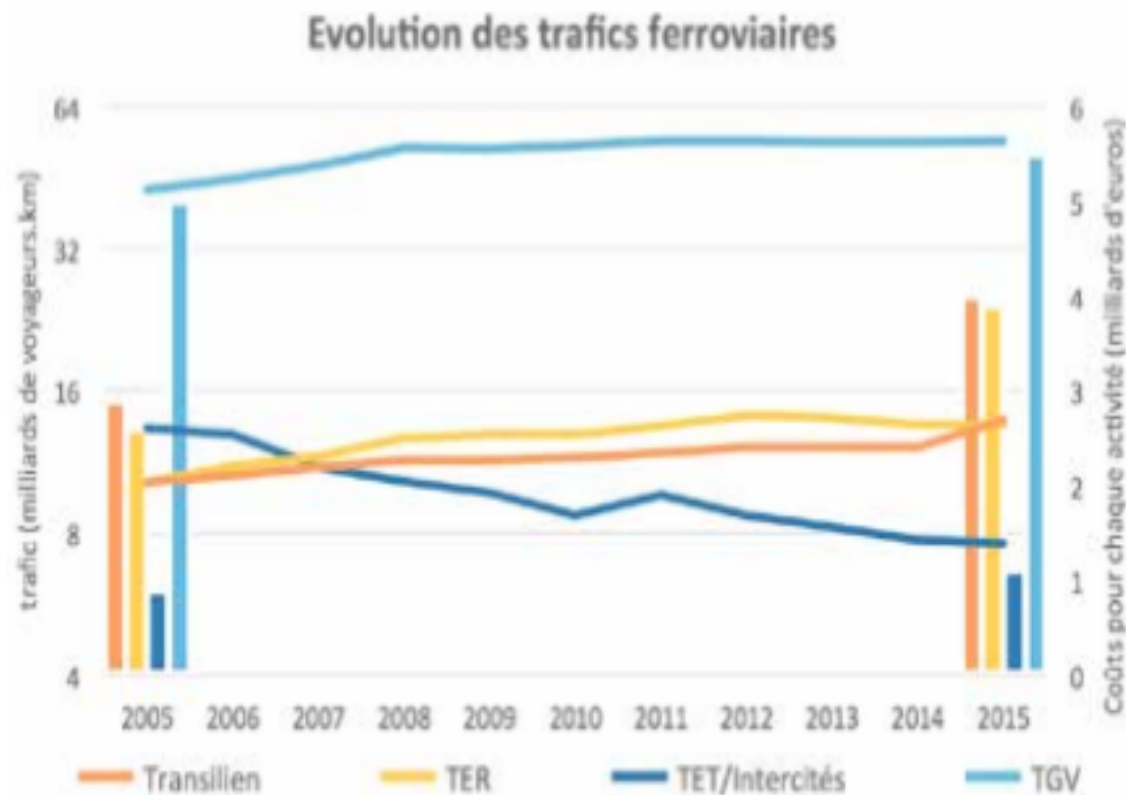
La dette ferroviaire s'établit au 30 juin 2016 à 52,33 milliards dont 8,2 milliards pour SNCF Mobilités (+431 millions en six mois) et 44,1 milliards pour SNCF Réseau (+1,8 milliard).

- La progression de la dette de RFF ne semble pas soutenable car non conforme à la « règle d'or »
- premier semestre 2016
- marge opérationnelle = 855 M
- dette = 44 milliards



Les données conjoncturelles du problème

- Les trafics ferroviaires plafonnent en France depuis 2008
- Le premier trimestre 2016 voit baisser tous les trafics (sauf le Transilien)
- Le fer est confronté à une concurrence accrue



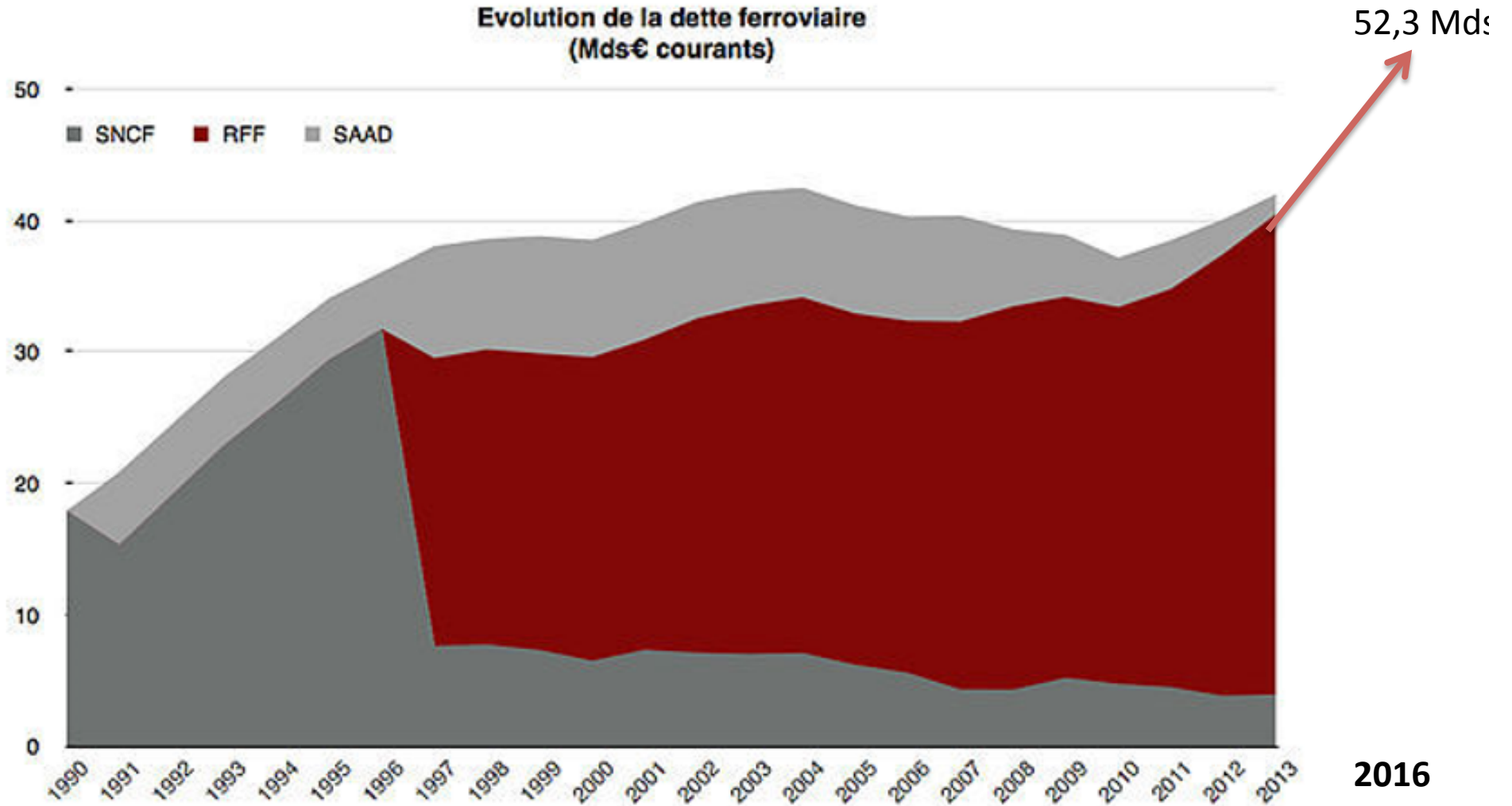


Les données conjoncturelles du problème Le compte de résultat de SNCF-Réseau 1^{er} semestre 2016 (milliards d'euros)

- Achats 1
- Personnel 1,2
- Impôts 0,1
- Frais financiers 0,6
- Investissements 2,4
- Subventions (AFITF, Etat...) 0,54
- Dette financière nette 40,8 (+1,5)
- Chiffre d'affaires 3,2
- Marge opérationnelle 0,855



Les données structurelles du problème





*Insoutenable, intransférable...
c'est un peu court !*

- Tragique...
- Anticapitaliste...
- Technique...
- Volontariste....



Tragique...

- La dette de SNCF-Réseau représente plus de 20 fois la marge opérationnelle
- Près de la moitié de la dette de SNCF-Réseau est de la « mauvaise dette »
- Les recettes d'exploitation baissent
- Les actifs doivent être dépréciés
- Comme l'Etat, SNCF-Réseau est en situation de quasi-faillite
- Quid lorsque les taux d'intérêt vont remonter ?
- Il faut trancher dans le vif: vers une attrition ferroviaire ?
- Vers une généralisation du scénario « fret ferroviaire »



Anticapitaliste...

- Les banques « se gavent » sur le dos de SNCF
 - 1,5 milliard d'intérêt par an
 - La dette ferroviaire, comme la dette publique est-elle faite pour être remboursée ?
 - D'une façon ou d'une autre il faut faire disparaître cette dette
 - Un défaut de paiement est-il possible ?
- Le retour de l'inflation ne serait-il pas une solution?
 - *« Nous voici donc réduits à une seule solution : la hausse des prix intérieurs. (...) La grande armée de vos prédécesseurs n'a pu, pu réduire le pouvoir d'achat intérieur de l'argent du rentier. »*
J.M. Keynes, Lettre ouverte au Ministre des Finances de la France (Paul Doumer), janvier 1926



Technique...

- D'une façon ou d'une autre la dette sera allégée (de combien?)
- Un précédent a existé avec le SAAD (1990)
- Vers la création d'une « caisse d'amortissement de la dette ferroviaire »?
- Ce qui nécessite de prévoir des recettes affectées (d'où le refus récent)
- Une structure financière dotée de ressources propres (versements de l'Etat, rente autoroutière ?)
- Une refonte des missions de l'AFITF qui devrait financer le futur et solder le passé ? Avec quelles recettes ?
- Et avec quel projet ferroviaire ?
 - Mobilité 21 ?
 - Fuite en avant ?

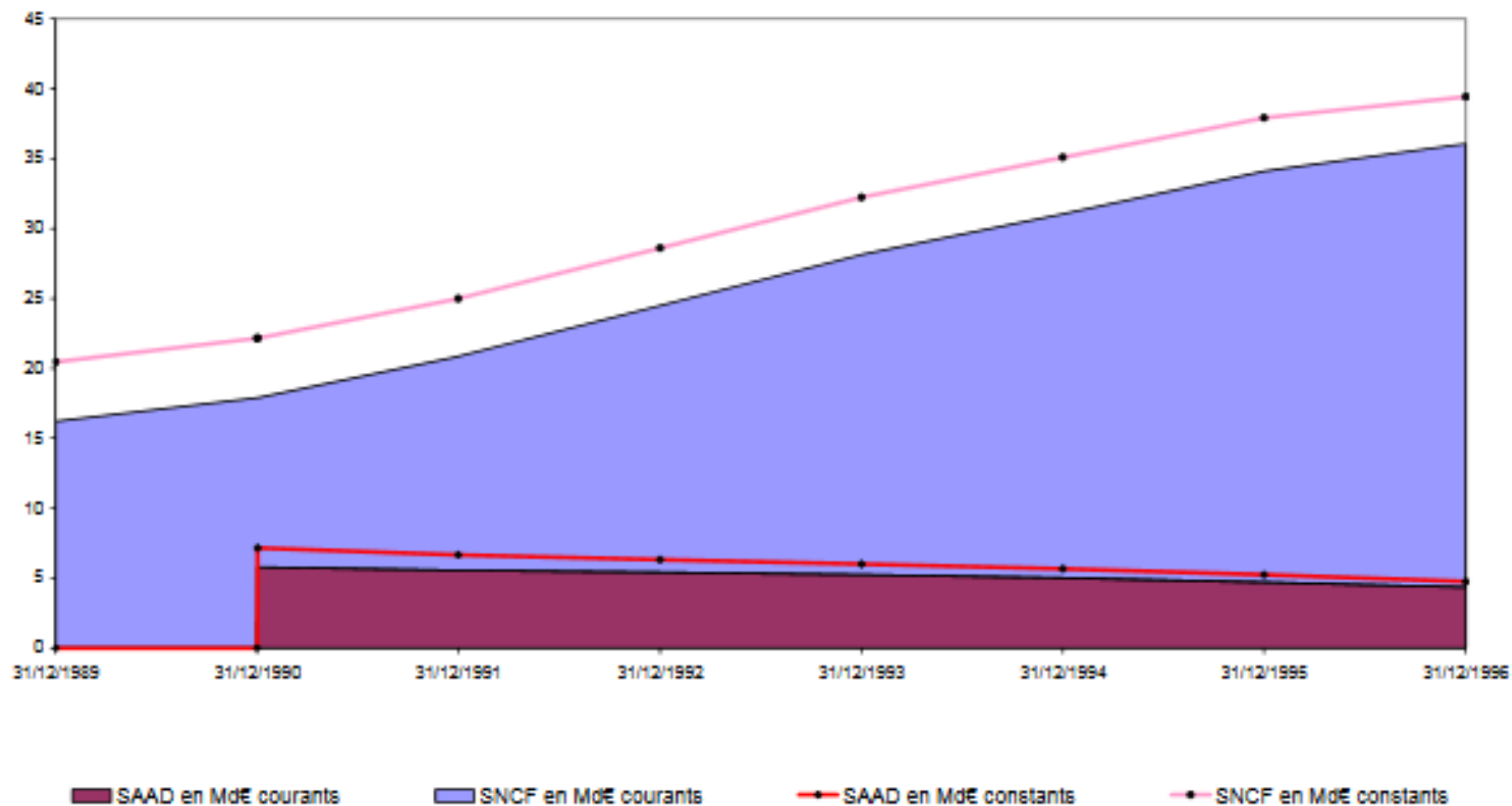


Figure 1 - Encours de dette du système ferroviaire 1990 – 1996

Valeur : janvier 2004

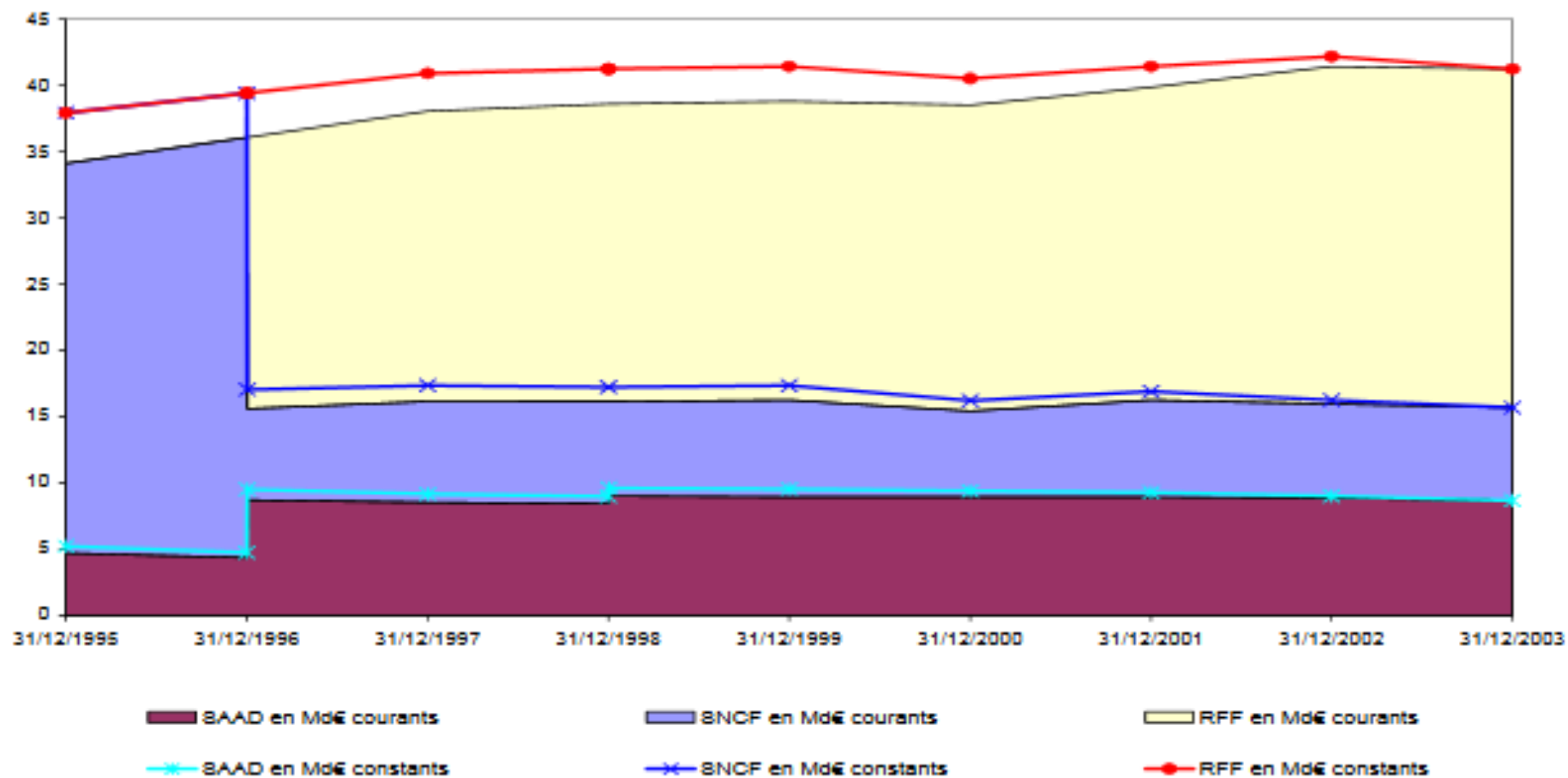


Figure 2 - Endettement du système ferroviaire 1997 - 2003



Volontariste...

- « *Too big to fail* »...
- La dette doit être reprise par l'Etat
- Cela peut se faire en début de mandat quand une fois de plus la France ne respectera pas ses engagements budgétaires...
- Cela doit s'accompagner d'un grand projet ferroviaire
- La reprise de la dette permet de baisser les péages
- Cela débouchera comme en Italie sur une baisse des prix des billets et une hausse de la demande
- Les concurrents entreront plus facilement sur les LGV
- Certaines lignes UIC 7 à 9 pourraient être transférées aux régions



Dis moi quel est ton projet ferroviaire et je te dirai..

- La dette ferroviaire sera d'une façon ou d'une autre allégée (la mauvaise dette...), mais...
- Quelles seront les contreparties de cet allègement ?
 - Plus ou moins de dotations publiques annuelles ?
 - Evolution des péages ? Vers des recettes affectées ?
 - Extension du réseau LGV et grands projets ?
 - Entretien et dimensionnement du réseau classique ?
 - Productivité ?
- Quelle forme prendra le « volontarisme ferroviaire »?



Il y a volontarisme et volontarisme...

- Poursuivre l'extension du réseau
- Accroître les dotations publiques
- Baisser les péages (coût marginal)
- Trouver des recettes affectées pour financer le ferroviaire
- Baisser les prix pour les usagers
- Des gains de productivité limités
- Circonscrire le ferroviaire à sa zone de pertinence
 - Réduction de la taille du réseau
 - Réduire l'offre de services
- Obtenir des gains de productivité (ouverture à la concurrence)
- Ne pas baisser les péages (coût complet)