

ÉCONOMIE

Le colossal coût public de la SNCF

La facture pour l'État et les régions s'est élevée à près de 13 milliards d'euros en 2019.

3,2 milliards d'euros

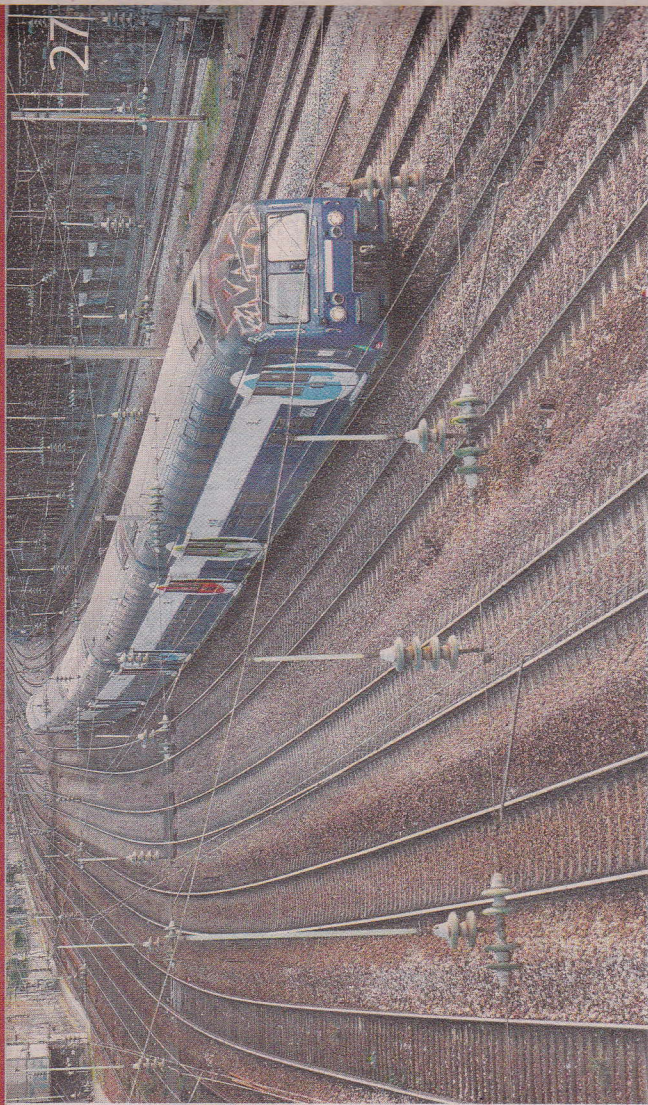
Montant de la subvention de l'État au régime spécial de retraite des cheminots

MANON MALHÈRE @MarionMalhere

FINANCES PUBLIQUES La facture est exorbitante. Le coût total de la SNCF pour les contribuables, via les subventions de l'État et des régions, a atteint 12,9 milliards d'euros en 2019, selon une note de François Ecalte, fondateur du site fipco.fr et ancien magistrat de la Cour des comptes. Cette addition, qui s'élevait à 14,4 milliards en 2018, n'inclut pas, bien évidem-

ment, le prix à payer pour l'achat de billets de train. « Pour des tas de raisons, les coûts de la SNCF sont trop élevés », commente l'expert des finances publiques.

Pour arriver à ces 12,9 milliards, François Ecalte évalue en premier lieu les dépenses de fonctionnement. Le coût net pour les contribuables s'est élevé à 5,3 milliards d'euros, soit 22 % du total de ces frais. Ce coût vise plus spécifiquement la vente de prestations par la SNCF aux autorités régionales or-



Un TER quitte la gare Saint-Lazare, à Paris, en 2020. LUDOVIC MARIN/AFP

ganisatrices des transports locaux. « Les régions n'ont pas le choix des fournisseurs, ce qui explique ces tarifs élevés », explique François Ecalte. En effet, les autorités régionales n'ont pas d'autre choix que d'acheter au groupe ferroviaire - qui a le monopole -

les services relatifs à la circulation des trains express régionaux (TER) et le Transilien. Du moins pour l'heure.

Exigée par la Commission européenne, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire domestique doit se mettre en place au cours de prochaines années, après celle du fret ferroviaire et du transport international dans les années 2000. « En théorie, cela devrait faire baisser les coûts. Il reste à voir dans la pratique car cette mise en concurrence va être compliquée », avertit l'ancien magistrat financier.

Une dette qui explose

Par ailleurs, l'État et les autorités régionales ont financé à hauteur de 46 % les investissements de la SNCF pour un montant de 4,4 milliards d'euros en 2019. « Pendant des années, les lignes à très grande vitesse ont été privilégiées alors qu'elles sont moins rentables aujourd'hui. Et, parallèlement, les petites lignes ont été délaissées. Cela

coûte donc très cher », souligne François Ecalte.

Enfin, l'État a versé pas moins de 3,2 milliards de subventions pour financer le régime spécial de retraite des cheminots, ce qui correspond à 60 % des pensions octroyées. La caisse de retraite de la SNCF est en effet en déséquilibre pour deux raisons bien connues. D'une part, le départ à la retraite des cheminots qui est plus précoce que pour les salariés du secteur privé. D'autre part, l'évolution démographique avec un nombre de conducteurs de train retraités en hausse et un nombre de cotisants en baisse.

Malgré ce soutien public massif, l'expert rappelle que le résultat net du groupe est fréquemment dans le rouge. Quant à son endettement net, il a explosé à 60,3 milliards d'euros fin 2019. Or, les prochaines années s'annoncent encore plus sombres avec la crise du coronavirus qui plombe aussi sérieusement les caisses publiques... ■

L'impact de la crise sur les collectivités devrait être moins fort que prévu

L'Association des maires de France juge le soutien de l'État insuffisant.

FINANCES LOCALES À l'heure où la dette publique explose, c'est plutôt une bonne nouvelle. « Cette crise est globalement moins sévère pour les finances des collectivités locales que ce que tout le monde a craint au début », explique Jean-René Caze-neuve, député LREM du Gers et président de la délégation aux col-

d'habitation qui réduit leur autonomie fiscale. Et aujourd'hui, les élus locaux avertissent : « La reprise de l'investissement du bloc communal, essentielle au plan de relance, n'est pas certaine si rien n'est fait

pour préserver les ressources et les marges de manœuvre des communes », indique l'AMF dans une étude sur les leviers à l'investissement du bloc communal, réalisée avec la Banque des territoires. ■ M.M.