

23/11/22

Le coût exorbitant de la SNCF pour le contribuable

Estimées à 18,5 milliards d'euros en 2021, les subventions publiques ont atteint un nouveau record.

MANON MALHERBE @ManonMalherbe

BUDGET C'est un triste record qui en dit long sur tous les dysfonctionnements de la SNCF. Au total, le coût de la société ferroviaire pour le contribuable, via les subventions que l'État et les collectivités locales lui versent, s'est élevé à pas moins de 18,5 milliards d'euros en 2021, selon une note de François Ecaille, expert des finances publiques et fondateur de Filpeco, dont *Le Figaro* a pu prendre connaissance en exclusivité. « Cette charge s'ajoute au prix payé par les usagers pour acheter des billets de train et elle est donc, en partie, financée par des ménages et entreprises qui n'utilisent pas les services ferroviaires », précise l'ancien magistrat de la Cour des comptes.

Cette addition est plus salée que les années précédentes, la première estimation réalisée par François Ecaille en 2015 chiffrant alors l'ensemble des subventions publiques dont bénéficiait le groupe à 14 milliards d'euros et à 16,7 milliards en 2020... Sans compter que, malgré cette aide massive, la dette nette de la SNCF est toujours dans le rouge, estimée à 36 milliards d'euros fin 2021. Pourtant, l'État a déjà repris 25 milliards d'euros de cette dette

en 2020, auxquels s'ajoutent 10 milliards en 2022 pour tenter d'alléger encore la facture. De quoi susciter de vives questions à l'heure où les caisses publiques sont dans le rouge vif avec un surendettement alarmant du pays à plus de 110 % du PIB.

Dans le détail, c'est la contribution publique au fonctionnement de la compagnie qui pèse le plus lourd, avec 9,4 milliards d'euros déboursés l'an dernier, soit 43 %

3,3 milliards d'euros
Montant de la subvention publique d'équilibre de la caisse de retraite de la SNCF en 2021

des coûts de fonctionnement globaux. En particulier, les régions et Île-de-France Mobilités ont acheté à la SNCF pas moins de 6,8 milliards d'euros de prestations pour les services de transport TER et le Transilien. Ces soutiens, qui permettent en réalité d'alléger la facture des usagers des transports de proximité, sont d'ailleurs critiqués par la Cour des comptes.



« Alors que l'activité voyages (transports par TGV) se finance exclusivement sur les recettes tarifaires, les transports conventionnés (TER, Transilien, trains Intercités) reposent majoritairement sur des crédits publics; d'autant que les régions ont fait le choix, pour des raisons sociales, d'offrir une gamme tarifaire incitative, notamment pour les abonnés et les jeunes », pointait l'institution dans un rapport publié fin 2021. Et ses magistrats financiers d'attirer l'attention « sur le niveau élevé de ce subventionnement, à hauteur de 73 % du coût d'exploitation des TER, qui conduit à transférer la charge du transport ferroviaire de l'usager vers le contribuable. »

Concernant ensuite les subventions de l'État et des autorités régionales aux dépenses d'investissement, l'enveloppe s'est élevée à 5,1 milliards en 2021, contre 3 milliards en 2016 ou 4,4 milliards en 2019. Certes, cette hausse des investissements est assumée par le gouvernement. Mais, « en

core fait-il que de bons investissements soient réalisés ; et c'est bien là le problème, insiste François Ecaille. Pendant des années, l'argent a été investi dans les lignes TGV, délaissant pendant très longtemps les réseaux TER et Transilien qui ont vieilli ». Il faut maintenant rectifier le tir à coups de milliards d'euros. Or l'État et les collectivités n'ont aucune marge de manœuvre financière aujourd'hui...

Enfin, comme chaque année, le régime spécial des retraites des cheminots a coûté 3,3 milliards d'euros à l'État, ce qui correspond alors à pas moins de... 64% des pensions versées. Cette subvention permet d'équilibrer la caisse de retraite de la SNCF, dans le rouge en raison de l'évolution démographique mais aussi de l'âge de départ anticipé à la retraite des cheminots (52 ans pour les rouliers, 57 ans pour les sédentaires) par rapport au privé. En effet, la réforme des retraites de 2020, qui a mis fin à ce régime spécial, ne s'applique qu'aux nouveaux entrants... ■

En 2021, les régions et Île-de-France Mobilités ont acheté à la SNCF 6,8 milliards d'euros de prestations pour les services de TER et le Transilien.

MIGUEL MEDINA / AFP

EN

FONC
LES É
MOBI

La CG
sa « pro
de la pa
profess
publique
1^{er} au 8^e
avait été
la parti

SÉCU:
DES BI

Une s
les biolo
« accept
Toujours
au « cong
de 250 m
inscrit d
ils sont p
l'effort d
250 milli
un rabais
2024-20
« un acc
autre no

ORPEA
L'ÉTAT

Orpea,
à la Caisse
pour l'au
des 55,8 t
public rés
mauvaise
Il contest
30,1 milli
à la rému
qui « fale
d'aides »
la qualifi

« B
des
cette at
www.le