

Publié le 06/01/2022 à 19h41



La SNCF, un mastodonte qui coûte cher aux contribuables français. Et la facture a encore augmenté en 2020, par rapport à 2018. C'est le constat d'une étude menée par le site Fipéco, sous la direction de l'ex-magistrat de la Cour des comptes François Écalte, et que BFM Business relaie jeudi 6 janvier. Avant même d'acheter un billet de train, l'entreprise ferroviaire a coûté à chaque contribuable environ 250 euros en 2020. Une somme qui s'explique en raison des besoins de construction et d'entretien du réseau SNCF, mais qui comprend aussi le régime spécial de sécurité sociale des cheminots, financé par l'État et les régions.

En 2020, selon l'étude, le coût annuel de l'entreprise aurait atteint 16,7 milliards d'euros. Divisée par le nombre de contribuables français, cette somme correspond à un coût individuel de 249 euros par tête. Dans le détail, les coûts de fonctionnement de la société sont supportés à hauteur de 40 % par les contribuables, soit environ 9 milliards d'euros, via l'État et les autorités régionales, précise BFM Business. À cela viennent s'ajouter les subventions publiques qui financent une partie des investissements de la SNCF. Un financement qui représentait environ 4,5 milliards d'euros en 2020, selon Fipéco.

PUBLICITÉ



Une facture qui continue d'augmenter

Ile-de-France Mobilités ainsi que les régions ont, elles, versé quelque 6,7 milliards d'euros à l'entreprise pour pouvoir exploiter pleinement ses transports, tandis que l'État a versé 2,3 milliards d'euros. Ce dernier a également réglé une subvention d'équilibre au régime spécial de retraite des cheminots, qui représente 3,2 milliards d'euros. C'est en additionnant l'ensemble de ces données que Fipéco arrive à la somme totale de 16,7 milliards d'euros d'argent public. Une somme qui a augmenté depuis la dernière étude menée par le site, note la chaîne d'information économique. En 2018, Fipéco rapportait que le coût de la SNCF pour les contribuables était de 14,4 milliards d'euros, soit environ 215 euros par personne.

Pourquoi ces coûts continuent d'augmenter ? Selon les propos de François Écalle à BFM Business, l'explication est à chercher du côté du manque de maintenance, au fil du temps, des réseaux de proximité et TER au profit du développement des lignes à grande vitesse. « Aujourd'hui, on le paye parce que la maintenance de ces réseaux urbains, ça coûte beaucoup plus cher que si on avait fait ces travaux dix ou quinze ans plus tôt », affirme-t-il.

À LIRE AUSSI

La Cour des comptes veut secouer les gares SNCF

Si la situation pourrait évoluer avec l'ouverture à la concurrence, pour l'heure toutefois, elle ne risque pas de s'améliorer. L'État français a notamment déjà « repris 25 milliards d'euros de dettes du groupe SNCF à son compte au début de 2020 », et une autre reprise de 10 milliards d'euros a été avancée à la fin de l'année dernière. Et François Écalle de mettre en garde : « Ce n'est sans doute pas la dernière. » Autrement dit : la facture pour les contribuables ne va pas baisser tout de suite.