



SNCF : ce que paye le contribuable

18,5 milliards d'euros, tel est le coût de la SNCF pour le contribuable selon une note de François Ecalte, expert des finances publiques et fondateur de Fipeco.

On s'en doutait un peu mais la SNCF coûte cher aux Français même si peu le savent. D'où la nécessité de lire avec attention la note de **François Ecalte** qui vient, chiffres à l'appui, établir la réalité des comptes. En 2021, le contribuable français a payé indirectement à la société ferroviaire la somme de 18,5 milliards d'euros via les subventions versées par l'Etat et les collectivités locales, soit 276 euros par Français (16,7 Md€ en 2020). « 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 » explique encore l'ancien magistrat de la Cour des comptes. Pour rappel, François Ecalte avait calculé qu'en 2015, la SNCF bénéficiait de 14 milliards de subventions publiques et de 16,7 milliards d'euros en 2020. Toujours plus de subventions.

Avec 9,4 milliards d'euros en 2021, ce sont les subventions de financement ou « la vente de prestations de services ferroviaires » par la SNCF aux autorités organisatrices des transports régionaux qui pèsent le plus dans la balance (TER et Transilien). Les Régions versent à la SNCF 3,6 milliards d'euros et Île-de-France Mobilités, 3,2 milliards d'euros. Ces subventions sont destinées à compenser l'écart entre le prix du billet et le coût réel du déplacement et évitent à l'usager de payer trop cher un

billet dont le coût est largement sous-estimé avec la pratique de prix attractifs voulus par les Régions. Une pratique que conteste d'ailleurs régulièrement 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 » expliquaient les magistrats de la rue Cambon dans leur rapport de 2021.

François Ecalte complète ces sommes par l'ajout d'une subvention de 2,4 milliards d'euros destinés à réduire le coût des transports ferroviaires de proximité. Les Régions achètent encore à SNCF voyageurs des trains Intercités pour 200 millions. Ces 9,4 milliards représentent au final 43 % des coûts de fonctionnement de la SNCF. « Les usagers n'ont payé que 57 % du coût des services ferroviaires et les contribuables non usagers ont largement financé les transports des usagers » précise François Ecalte.

L'Etat vient ensuite verser une obole de 5,1 milliards d'euros pour soutenir l'investissement du groupe ferroviaire. Cette enveloppe « investissements » en hausse constante était de 3 milliards en 2016 et de 4,4 milliards en 2019. Si l'investisse-

ment est nécessaire et assumé par l'Etat, François Ecalte émet toutefois un doute sur la pertinence des choix : « Encore faut-il que de bons investissements soient réalisés ; et c'est bien là le problème. Pendant des années, l'argent a été investi dans les lignes TGV délaissant pendant très longtemps les réseaux TER et Transilien qui ont vieilli ». Un déficit d'investissements qu'il faudra à un moment ou à un autre rattraper. Mais comment et avec quels moyens surtout ? Il ne faut pas non plus oublier de prendre en compte la dette de la SNCF qui était de 38,1 Md€ à la fin de 2020 et 36,3 Md€ à la fin de 2021 malgré une reprise de dette de 10 Md€ en janvier 2022 après celle de 2020 (25 Md€). Les charges d'intérêts qui résultent pour l'Etat de la reprise de dette de 2020 s'élèvent à 0,7 Md€.

Enfin, l'ancien magistrat de la Cour des comptes n'oublie pas les 5,2 milliards d'euros versés pour le régime spécial de retraite des cheminots dont l'Etat prend à sa charge 64 %, soit 3,3 milliards d'euros. Un régime particulier qui permet aux personnels de la SNCF de partir plutôt à la retraite (52 ans pour les roulants, 57 ans pour les sédentaires).

Facture totale : 18,5 milliards d'euros pour le contribuable qui doit encore payer son billet de train pour voyager (ou par les entreprises pour transporter leur fret) ... si une grève ne l'en empêche pas. ■