

Les subventions accordées par l'Etat et les régions ont atteint 15 milliards d'euros l'an dernier, selon une étude dévoilée en exclusivité par l'Opinion

SNCF: le vrai coût pour les contribuables

Addition

Un ancien magistrat de la Cour des comptes François Ecalle a calculé le coût de la SNCF pour les finances publiques. Les subventions versées par l'Etat et les régions représentent une charge annuelle de 224 euros par Français, ou de 905 euros pour chacun des 16,6 millions de foyers fiscaux imposables... avant même d'avoir déposé le premier euro en billet de train ! En d'autres termes, les voyageurs ne payent que 20 % du coût réel de leurs déplacements.

de
Hubert Legendre

LES DÉPUTÉS ENTAMENT ce mardi l'examen du projet de loi de finances pour 2020 en commission. Un budget qui sera marqué par des baisses importantes de dépenses, mais plutôt malgré en économies. Ce ne sont pourtant pas les dépenses qui manquent. Qui sait par exemple que la SNCF coûte chaque année près de 1 000 euros à chacun des 16,6 millions de foyers fiscaux imposables ? Tel est pourtant le résultat d'une note du magistrat de la Cour des comptes en disponibilité François Ecalle, sur le poids réel de la SNCF pour les contribuables.

Entre les subventions aux coûts de fonctionnement, aux investissements, à l'achat de matériel, à la dette et le financement public du régime spécial

des cheminots, l'addition se chiffre à quelque 15 milliards d'euros par contributeur en 2018, selon le fondateur du site Fipeco.fr. C'est 224 euros par Français, ou plus précisément 905 euros pour chacun des 16,6 millions de foyers fiscaux imposables. Hors coût des billets, bien sûr, pour ceux d'entre eux qui prennent le train !

Comment arrive-t-on à ce montant spectaculaire ? D'abord, le groupe public « loue » ses services et ses infrastructures aux régions, qui n'ont d'autre choix que de payer jusqu'à l'ouverture à la concurrence pour les transports de voyageurs l'année prochaine - la SNCF jouit d'une situation monopolistique. Ces « ventes de prestations de services ferroviaires » ont coûté aux régions et à



Ile-de-France mobilités (l'ex-Stif, Syndicat des transports d'Ile-de-France) la bagatelle de 5,3 milliards d'euros l'année dernière. « Les régions peuvent seulement modifier à la marge la nature des services proposées aux voyageurs et créer des tarifs sociaux... à leur charge », souligne François Ecalle.

L'Etat a ajouté, de son côté, 2,9 milliards d'euros pour quelques menus services comme la compensation du

coût de certains tarifs sociaux et les déplacements des militaires, l'achat de prestations pour les « trains d'équilibre du territoire » ou bien encore la prise en charge d'une partie des péages des trains de fret.

Surendettement. Achat de services ou subventions, dans les deux cas, le contribuable s'est donc retrouvé avec une facture totale de 8,2 milliards d'euros

à régler en 2018, soit 35 % des coûts de fonctionnement du groupe ferroviaire sur le territoire.

Il faut ajouter à cela l'aide aux investissements du groupe, qui sont subventionnés à hauteur de 42 % (3,4 milliards d'euros sur 8,1 milliards d'investissements), directement par l'Etat ou via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFTTF). En

●●● Page 2

SNCF: le vrai coût pour les contribuables

●●● Suite de la page 1

dépôt de ce soutien public massif, l'entreprise est en situation de surendettement : 56,6 milliards de dette fin 2018 ! Un fardeau insupportable que l'Etat va alléger en en récupérant 25 milliards l'année prochaine et 10 milliards supplémentaires en 2022. Il en coûtera 400 millions d'euros de plus sur la charge de la dette l'année prochaine, et 700 millions d'ici 2026. Autant de fonds publics en plus à aller puiser dans la poche des contribuables.

Concurrence. Mais ce n'est pas tout ! En plus, l'Etat finance une large partie du régime spécial de sécurité sociale des cheminots. Pour permettre aux agents SNCF de partir à la retraite à partir de 55 ans, voire 50 ans pour les conducteurs de train, il a versé en 2018 une subvention d'équilibre de 3,3 milliards d'euros à la caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF. C'est 62 % des 5,3 milliards d'euros de pensions versés l'année dernière. Ces sommes mises bout à bout, la facture atteint bien les 15 milliards d'euros.

Un montant colossal mais pas définitif. Attendue l'année prochaine, l'ouverture à la concurrence des transports de passagers pourrait réduire l'addition. Mise en concurrence sur les appels d'offres des régions, la SNCF

« Si d'autres opérateurs sont choisis par les autorités régionales, celles-ci n'achèteront plus de services à SNCF mobilités mais à des opérateurs concurrents. Le coût de la SNCF pour les contribuables diminuera »

devrait réduire ses coûts et travailler sur son offre de services. « Mais cela dépendra beaucoup des modifications qui seront apportées en pratique à l'organisation de l'entreprise et à la gestion de ses ressources humaines », prévient François Ecalle.

Un chantier important pour le successeur de Guillaume Pepy, Jean-Pierre Farandou, qui prendra les rênes du groupe le 1^{er} novembre. Car « si d'autres opérateurs sont choisis par les autorités régionales, celles-ci n'achèteront plus de services à SNCF mobilités mais à des



SIPA PRES

Guillaume Pepy à la gare Saint-Lazare le 28 août, pour l'inauguration d'un nouveau portique de sécurité.

opérateurs concurrents. Le coût de la SNCF pour les contribuables diminuera. Le coût du transport ferroviaire pour les contribuables baissera à hauteur de l'écart entre les prix de SNCF mobilités et ceux de l'opérateur retenu », ajoute François Ecalle.

Le coût de la protection sociale des cheminots dépendra, quant à lui, de la réforme des retraites. Une réforme au long cours - Edouard Philippe a déjà indiqué qu'il faudrait beaucoup de temps pour fondre les régimes spéciaux dans le futur régime unique par points - qui ne donnera pas d'économies avant plusieurs années.

Par contre, l'amorçage des embauches sous contrats de droit privé à compter du 1^{er} janvier 2020 devrait rendre la gestion des ressources humaines plus flexible et donc réduire les coûts de fonctionnement de la SNCF. « Mais cela dépendra beaucoup de la convention collective de branche et des accords d'entreprises qui seront adoptés », nuance François Ecalle.

Au final, cette analyse pose la question de la répartition du coût d'un service public lourd en investissement entre contribuables et utilisateurs. Est-il raisonnable que les voyageurs ne payent que 20 % du coût de leur déplacement en France, comme l'indique l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) ? L'omniprésence de l'Etat à chaque étage de la vie publique entretient une forme d'illusion collective sur le vrai prix des choses. Et quand la réalité des prix s'estompe, c'est la valeur des services qui disparaît. @LEGENRA