

SNCF : une facture annuelle de 17 milliards pour les contribuables

COMPTES PUBLICS Partout dans le monde, le transport ferroviaire coûte cher aux contribuables. Mais en France plutôt davantage qu'ailleurs. L'ensemble des subventions versées à la SNCF représentait 16,7 milliards d'euros en 2020, selon une étude du site spécialisé Pipeco. L'argent public finance à hauteur de 13,5 milliards par an les coûts de fonctionnement et d'investissement, tandis que 3,2 milliards sont versés pour équiper le système de retraite des cheminots. La facture a augmenté depuis 2016, et certaines réformes pour améliorer la productivité de la SNCF semblent nécessaires. // **PAGE 5**

Dépakine : la justice valide une action de groupe contre Sanofi

PHARMACIE Le tribunal judiciaire de Paris a déclaré mercredi « recevable » une action de groupe contre Sanofi demandée par une association de victimes de la Dépakine. C'est une première en France. Le tribunal relève que le groupe français « a commis une faute en manquant à son obligation de vigilance et à son obligation d'information » sur les risques de malformations et de retard de développement des enfants en cas de prise de Dépakine pendant la grossesse. La molécule serait responsable de malformations chez 2.150 à 4.100 enfants et de troubles neurodéveloppementaux chez 16 600 à 30 400 enfants. Le laboratoire a fait appel. // **PAGE 16**

Social : les banques françaises lâchent du lest sur les salaires

FINANCE Pour la première fois en dix ans, la quasi-totalité des établissements bancaires ont accordé des baisses de salaire collectives pour 2022. Les différents accords incluent également des mesures individuelles ou de soutien au pouvoir d'achat. Les discussions doivent encore se poursuivre ou débiter ces prochaines semaines au sein de la branche Crédit Agricole, à La Banque Postale et au niveau de la branche du secteur bancaire (AFB). Les très bons résultats financiers, l'engagement des salariés au cours de la crise sanitaire et le retour de l'inflation ont poussé les directions à revaloriser les rémunérations. // **PAGE 28**

LesEchos

SUR



DOMINIQUE SEUX
DANS « L'ÉDITO ÉCO »
À 7H45
DU LUNDI AU VENDREDI

M 00104 - 106 - F: 3,20 €



ISSN 0153 4831
NUMÉRO 29677

11^e ANNÉE
32 PAGES

Antilles-Réunion 4,30 € Belgique 3,80 €
Espagne 4,70 € Luxembourg 4 €
Maroc 40 D.H. Suisse 6,10 FS Tunisie 8 TND.

La SNCF coûte 17 milliards d'euros par an aux contribuables

FERROVIAIRE

Une étude du site « Fipeco » a fait la somme de toutes les contributions versées principalement par l'Etat et les régions à la SNCF.

Renaud Honoré
@r_honore

En toute fin d'année 2021, la SNCF a vu l'Etat lui faire cadeau de 10 milliards d'euros de dettes, alors que 25 milliards avaient déjà été repris en 2020. Des sommes importantes, qui ne reflètent que partiellement la facture laissée par la compagnie ferroviaire aux comptes publics.

Pour la seule année 2020, le coût annuel de la SNCF pour le contribuable aurait été de 16,7 milliards d'euros, contre 13,7 milliards cinq ans plus tôt, si l'on cumule l'ensemble des subventions et les aides au régime spécial de Sécurité sociale des cheminots. C'est ce qui ressort d'une étude réalisée par le site spécialisé en finances publiques « Fipeco ». « L'objectif n'est pas de voir si cela est justifié ou non, seulement de chiffrer le coût, précise François Ecalte, le responsable du site. Mais il est vrai qu'on peut avoir l'impression que c'est beaucoup ».

Sensible politiquement

Cet ancien magistrat de la Cour des comptes connaît bien le sujet pour avoir rédigé il y a une dizaine d'années un rapport remarqué sur les infrastructures ferroviaires. Mais assez bizarrement – ou assez logiquement si l'on veut bien considérer la sensibilité politique du sujet – ce chiffrage de l'ensemble des contributions publiques au bénéfice de la SNCF est assez rarement mis en avant. Seule exception. Jean-Cyril Spinetta s'était lancé dans l'exercice pour son rapport rendu début 2018 sur la refondation du système ferroviaire, et aboutissait au coût total de 13,7 milliards. Un niveau assez similaire au premier calcul fait en 2015 par « Fipeco » (14 milliards).

Comment arriver à ces sommes ? Il y a d'abord déjà les 6,7 milliards versés par les régions à la SNCF pour



Pour la seule année 2020, le coût annuel de la SNCF pour le contribuable aurait été de 16,7 milliards d'euros, contre 13,7 milliards cinq ans plus tôt. Photo Laurent Cousin/Haytham-RÉA

exploiter les TER et les Transilien en Ile-de-France, alors que la compagnie ferroviaire était encore en situation de monopole en 2020. Cela vient en plus des prix payés par les voyageurs pour leurs billets de train.

L'argent public subventionne à hauteur de 13,5 milliards par an les coûts de fonctionnement et d'investissement.

L'Etat paye également directement à SNCF Réseau (le gestionnaire de l'infrastructure) les redevances d'accès des TER et des Transiliens, soit 1,9 milliard, auquel il s'ajoutent 300 millions pour le transport des militaires ou les Intercités. En tout « les coûts de fonctionnement de la SNCF supportés par les contribuables s'élèvent donc à 9 milliards », ce qui représenterait 40 % du total selon « Fipeco ».

Outre le fonctionnement, l'Etat et les régions participent également

au financement des investissements de la SNCF (pour les rames et le réseau) pour 4,5 milliards, ce qui donne un coût total net hors protection sociale de 13,5 milliards en 2020. Le fait de l'attribuer uniquement à la SNCF pourrait toutefois être contesté, dans la mesure où la concurrence profitera bientôt elle aussi des sommes consacrées au réseau régional ou aux rames.

Retraites des cheminots

L'Etat verse en outre une subvention d'équilibre au régime spécial de retraite des cheminots pour un coût budgétaire de 3,2 milliards. Ceci compense à la fois son déséquilibre démographique (1,9 retraité pour un cotisant) et les droits spécifiques des cheminots (1 milliard en 2017, selon la Cour des comptes).

Mis bout à bout, « Fipeco » arrive donc à une facture totale de 16,7 milliards. Une partie de la hausse depuis 2016 s'explique par le surcroît d'investissements mis dans le réseau par le gouvernement, auquel s'ajoute une inflation des sommes versées par les régions pour l'exploitation des trains. « Dans tous les pays du monde, une

part du système ferroviaire est financée par l'Etat. Mais c'est particulièrement cher en France », pointe François Ecalte. Celui-ci juge « probablement nécessaire une réforme de la SNCF, pour sa productivité ou son organisation du travail ». Quant au système de retraites, il juge que l'essentiel a été fait avec la fin depuis 2020 de l'embauche au statut, même si les effets financiers ne se feront pas sentir avant plusieurs années. ■

Vendredi avec

Les Echos
tout le pl
d'être cu