

Fipeco-Les Echos, des chiffres glissants

«*La SNCF coûte 17 milliards d'euros par an aux contribuables*»: ce papier des Echos du 5 janvier, sur la base d'une «étude du site Fipeco», mérite quelques commentaires.

On a d'abord choisi de ne pas traiter l'«info», si tant est qu'elle en méritât l'appellation. Mais le bruit qu'elle fit dans le Landerneau médiatique la semaine dernière nous incite à en décrypter les ressorts. BFM TV, le Journal de 20 heures de TF1, RMC, Capital, Valeurs actuelles, quelques titres de presse régionale ont abondamment repris et commenté ce chiffre: 16,7 milliards d'euros d'argent public vont chaque année à la SNCF.

A l'origine de l'effervescence, un papier *des Echos* du 5 janvier qui reprend «*une étude réalisée par le site spécialisé en finances publiques Fipeco*». Qu'est-ce que Fipeco? Une association présidée par François Ecalte, conseiller maître honoraire à la Cour des comptes, qui compile notes d'analyse et commentaires d'actualité sur les Finances publiques et l'Economie. Ses ressources? Des dons, effectués aux deux tiers par... François Ecalte, mais qui restent modestes: 24010 euros en 2020. Seule une subvention publique de 3000 euros a été versée en 2019 par... le ministère des Finances – on n'est jamais mieux servi que par ses obligés. Les dépenses? La location de bureaux, et la rémunération... du président Ecalte.

L'article de notre confrère *des Echos* s'appuie donc sur une compilation de chiffres – autrement dit des choux, des carottes et des topinambours

L'«étude», maintenant, ou plutôt la mise à jour d'un «*billet*» de décembre 2019 sur «*le coût de la SNCF pour les contribuables (ménages et entreprise), sans chercher à en apprécier les justifications*» (sic). L'article de notre confrère *des Echos* s'appuie donc sur une compilation de chiffres – autrement dit des choux, des carottes et des topinambours. Car pour en arriver au total – 16,7 milliards -, Fipeco additionne les contributions publiques à l'exploitation des TER, les subventions d'exploitation de l'Etat, les subventions d'investissement de l'Etat et des régions, la subvention d'équilibre du régime des retraites.

Mon Dieu, 16,7 milliards, c'est quand même beaucoup! Surtout quand on ne qualifie pas les sommes. Les lecteurs savent-ils que s'ils ne paient leur TER qu'à hauteur d'un quart en moyenne des coûts d'exploitation, c'est parce que les collectivités publiques financent les trois autres quarts? Et que le niveau de la subvention d'équilibre du régime des retraites est la conséquence mécanique de la démographie: les cheminots étaient 254 000 en activité en 1980, et encore 207 000 en 1990 (contre 136000 en 2020)?

Un amalgame peut en cacher un autre. «*En fin d'année 2021 l'Etat a fait cadeau à la SNCF de 10 milliards d'euros*», souligne notre confrère en guise d'introduction. Décidément, ça fait plus que beaucoup, tous ces «cadeaux»! Peut-être devrait-on rappeler que ces milliards de dettes proviennent essentiellement de la construction des lignes à grande vitesse, et n'ont donc pas «enrichi» la SNCF?

«Etude» fragile, amalgames faciles, contextualisation défailante... N'en jetons plus, et précisons même, s'il en était besoin, que cette critique ne remet pas en cause la liberté éditoriale des *Echos*.

Ajoutons aussi que cette charge de la cavalerie libérale n'a d'égale que l'argumentaire parfois grossier, en défense, de la SNCF. A *Mobilettre* nous persistons à dire que les coûts de la SNCF, malgré ses efforts, restent bien trop élevés (en exploitation comme en développement) – et que les subventions publiques d'investissement restent trop faibles au regard de l'état du réseau et des infrastructures.

Dit autrement, on ne cautionne ni le grand mélange des ultra-libéraux ni le *statu quo* des conservateurs de toutes obédiences (lire aussi notre éditorial ci-dessus).