

Fonctionnement, investissements, retraites

La SNCF coûte cher aux contribuables

Il est toutefois normal que l'État subventionne le train du fait des externalités positives de ce mode de transport



©SIPA



*Mécomptes publics,
François Ecalle*

L'État et les régions (ou Ile-de-France Mobilités), donc les contribuables (ménages et entreprises), ont payé 16,7 Mds€ en 2020 à la SNCF : 9,0 Mds€ pour couvrir ses dépenses de fonctionnement ; 4,5 Mds€ en subventions d'investissement ; 3,2 Mds€ pour équilibrer son régime spécial de retraite. Ces montants s'ajoutent au produit de la vente des billets. L'État et les régions ont ainsi financé environ 40 % des coûts de fonctionnement et 50 % des investissements de la SNCF, ainsi que 65 % des pensions des cheminots. Ce coût ne comprend pas le déficit de 2020 de la SNCF (3,0 Mds€), largement imputable à la crise.

“ L'État et les régions ont ainsi financé environ 40 % des coûts de fonctionnement et 50 % des investissements de la SNCF, ainsi que 65 % des pensions des cheminots.”

Le coût total en 2016 avait été estimé à 13,7 Mds€ dans un rapport au gouvernement établi par Jean-Cyril Spinetta en utilisant la même méthode de calcul. La hausse de 2016 à 2020

tient à l'augmentation de la prise en charge des dépenses de fonctionnement par les régions et à la croissance des subventions d'investissement.

Il est normal que l'État, ou les collectivités locales, subventionne le transport ferroviaire. Les infrastructures sont très lourdes et ont pu être rentabilisées au XIXe siècle quand les autres moyens de transport étaient très lents. Avec le développement du transport automobile, bien plus flexible, les compagnies de chemin de fer ont accumulé les pertes et ont souvent dû être nationalisées et/ou subventionnées. Ces subventions sont théoriquement désormais justifiées par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution des accidents de la route que permet le transport ferroviaire. Son bilan coût-avantage reste cependant à dresser en pratique.

Subventions plus élevées qu'à l'étranger

Les comparaisons internationales présentées par l'Autorité de régulation des transports laissent penser que les subventions par kilomètre et par passager en faveur des services conventionnés (TER, Transilien et Intercités) sont nettement plus élevées en France que dans les autres pays européens. Cela tient probablement à une productivité du travail plus faible, liée à une organisation trop rigide, et à de mauvais choix d'investissement, qui ont notamment conduit dans le passé à délaisser la maintenance du réseau de proximité au profit des lignes à grande vitesse. La concurrence entre les transporteurs devrait réduire ces coûts dans le futur, mais dans des proportions limitées car il sera difficile de la faire jouer pleinement en pratique.

“Ces subventions sont théoriquement désormais justifiées par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution des accidents de la route que permet le transport ferroviaire”

S'agissant du régime de retraite, la subvention de l'État couvre son déséquilibre démographique et les droits spécifiques des cheminots, dont le coût était de 1,0 Md€ en 2017 selon la Cour des comptes. L'arrêt des recrutements au statut à partir de 2020 entraîne une baisse des cotisations à ce régime, donc une hausse de la subvention d'équilibre car les retraités restent aussi nombreux, mais il entraîne aussi le versement de cotisations au régime général des salariés du privé par les nouveaux agents de la SNCF. La fin du statut pour seulement ces derniers (clause du grand-père) n'entraînera qu'à long terme la disparition des droits spécifiques des cheminots et de leur coût pour les finances publiques.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalle.

A lire également

[Mécomptes publics – les chroniques de François Ecalle](#)

Publié le 11/01/2022

Catégories :

Economie / Mécomptes publics /