



les  
iques  
er

un  
itif

is :  
cilité  
ch

s  
accès

## La facture de la SNCF pour le contribuable continue de s'alourdir

**COMPTES PUBLICS** Combien coûte la SNCF aux contribuables ? Une note du site Fipeco retrace l'ensemble des concours publics versés par l'Etat ou les régions à la compagnie ferroviaire, que ce soit pour ses coûts de fonctionnement, ses investissements ou son système de retraites. Au final, la facture s'est élevée à 20 milliards d'euros en 2022. Cela représente une hausse de 45 % depuis 2016 et de 17 % depuis 2020. Pour Fipeco, la question de l'efficacité de la dépense doit être posée. La SNCF réfute ces critiques, jugeant que la hausse reflète avant tout l'effort d'investissement en faveur du transport ferroviaire. // **PAGE 6**

Dans  
trans  
prim  
Trans  
haut,

Prése  
innov  
collab  
les pr  
avan

Nou  
Et n

RÉA  
DES  
WW

## La facture de la SNCF pour le contribuable s'alourdit



Selon François Ecalte, ancien magistrat de la Cour des comptes et créateur de Fipeco, « quand on compare les subventions versées par les Etats pour le ferroviaire [en retenant un critère de train-kilomètre, NDLR], c'est plus élevé en France ». Photo Laurent Cerino/REA

## L'ensemble des concours publics versés à la SNCF principalement par l'Etat et les régions s'est établi à 20 milliards d'euros en 2022, selon une étude du site Fipeco.

Renaud Honoré

Est-ce la confirmation que la puissance publique est décidée à donner de nouveaux moyens au transport ferroviaire, ou bien le signe que les finances de la SNCF ne sont toujours pas suffisamment tenues ? En 2022, la facture laissée par la compagnie ferroviaire aux comptes publics a représenté 20 milliards d'euros, en nette hausse sur les six dernières années.

C'est ce qui ressort d'une étude publiée ce jeudi par le site Fipeco, spécialisé sur les finances publiques. Celui-ci a cherché à retracer l'ensemble des contributions versées par l'Etat ou les collectivités locales, aussi bien les subventions pour le fonctionnement et les investissements que les aides au régime spécial de Sécurité sociale des cheminots.

L'addition aboutit donc à un coût de 20 milliards, et qui se compare aux 13,7 milliards chiffrés par le rapport Spinetta en 2016 (+45 % en six ans), ou aux 17 milliards de 2020 (+17,6 % en deux ans) calculés aussi bien par une précédente étude Fipeco que par un rapport du Sénat.

« Ce montant de 20 milliards d'euros est non négligeable pour les finances publiques. Certes toutes les dépenses publiques sont tirées vers le haut ces dernières années par l'inflation, mais l'augmentation constatée est supérieure », souligne François Ecalle, ancien magistrat de la Cour des comptes et créateur de Fipeco.

Une plongée dans le maquis des subventions et achats de services passés par l'Etat et les régions permet de mieux cerner ce qui est financé par la puissance publique, et donc in fine le contribuable. En premier lieu, il y a tout ce qui relève

les 6,8 milliards versés en 2022 par les régions à la SNCF pour exploiter les TER et les trains Transilien en Ile-de-France. Dans les faits, la compagnie ferroviaire reste en effet encore en situation de monopole, la concurrence n'étant pas attendue avant 2025. L'Etat finance également les Intercités à hauteur de 400 millions. Ces différentes sommes apportées par le contribuable viennent en plus de ce qui est payé par le voyageur en achetant son billet de train.

Dernier poste de cette catégorie, les redevances d'accès des TER et des Transilien (2,9 milliards) payées par l'Etat à SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure. Ce qui donne au total 10,1 milliards d'euros pour l'ensemble des coûts de fonctionnement. « Les versements des administrations publiques représentent à peu près la moitié » du chiffre d'affaires ferroviaire réalisé en France par la SNCF, estime Fipeco.

## La protection sociale des cheminots continue de peser sur les comptes publics, même si le statut a disparu pour les nouveaux agents engagés depuis 2020.

Au-delà du fonctionnement, l'étude répertorie également les subventions d'investissement de l'Etat et des régions reçues par la SNCF, à la fois pour l'achat de rames et pour le réseau. Soit 6,2 milliards de dépenses publiques pour l'ensemble des investissements, qui bénéficient encore quasi exclusivement à la compagnie ferroviaire dans l'attente de l'arrivée de la concurrence.

Enfin la note Fipeco rappelle que la protection sociale des cheminots continue de peser sur les comptes publics, même si le statut a disparu pour les nouveaux agents engagés depuis 2020. L'Etat verse ainsi 3,2 milliards de subventions d'équilibre au régime spécial de retraites.

l'investissement et à la protection sociale (sans oublier les 800 millions de la charge d'intérêts de la dette reprise par l'Etat), on aboutit donc à cette facture de 20 milliards. Pour François Ecalle, ce chiffre représente « un signal d'alarme » : « Certes le ferroviaire est nécessaire pour la transition écologique, mais ce n'est pas une raison pour faire n'importe quoi sur les coûts. La question de l'efficacité doit être posée », estime-t-il.

## Développement du ferroviaire

Ce dernier assure que différentes études montrent que « quand on compare les subventions versées par les Etats pour le ferroviaire [en retenant un critère de train-kilomètre, NDLR], c'est plus élevé en France ». La SNCF avait pourtant promis de gros efforts de productivité en 2018 en contrepartie de la reprise de 35 milliards d'euros de dettes par l'Etat, mais l'ancien magistrat de la Cour des comptes juge que « cela reste peu visible dans les chiffres ».

Cette vision des choses est vivement contestée par la SNCF. Pour la compagnie ferroviaire, en rapprochant les coûts financés par la puissance publique pour le fonctionnement, les investissements et le système de protection sociale, Fipeco ne fait « qu'additionner des choux et des carottes », selon la direction du groupe.

Sur le fond, cette dernière rappelle que les coûts ont été tirés à la hausse par la flambée des prix de l'énergie. « Il y a surtout des montants importants pour les investissements, qui reflètent la volonté de développer le ferroviaire au service des Français », argue la direction de la SNCF. De fait, les subventions d'investissements – qui ont doublé en six ans – représentent le poste de coût qui a connu la plus forte hausse sur la période.

La compagnie ferroviaire se défend également de ne pas avoir fait les économies réclamées. « La réforme de 2018 exigeait que nous dégagions un cash-flow libre positif dès 2022, et c'est ce que nous avons réalisé l'an dernier et au premier semestre 2023 », rappelle la direction du groupe. ■