

# VOTRE SIGNATURE CHANGE L'HISTOIRE

AMNESTY  
INTERNATIONAL



Vérité des chiffres

## La SNCF coûte 20 Mds€ par an aux contribuables

Ces subventions publiques, bien plus élevées que dans les autres pays européens, sont-elles justifiées ?



*Mécomptes publics,  
François Ecalle*

Les régions et Ile-de-France Mobilités ont financé le fonctionnement des TER et du Transilien à hauteur de 6,8 Mds€ en 2022. L'État a de son côté financé à hauteur de 3,3 Mds€ les coûts d'exploitation du réseau de proximité, ainsi que les coûts de fonctionnement des trains Intercités et des transports de fret. Par l'intermédiaire de l'État et des autorités

régionales, les contribuables (ménages et entreprises) ont donc payé 10,1 Mds€ à la SNCF (+ 7,4 % par rapport à 2021), ce qui a couvert environ la moitié de ses dépenses de fonctionnement.

L'État et les autorités régionales ont en outre subventionné les investissements de la SNCF à hauteur de 6,2 Mds€ en 2022 (+ 21,6 % par rapport à 2021).

La charge des intérêts des dettes de la SNCF reprises par l'État depuis 2019 (35 Mds€) s'est établie à 0,8 Md€ en 2022 (0,7 Md€ en 2021).

L'État verse enfin une subvention d'équilibre au régime spécial de retraite des cheminots dont le coût budgétaire était de 3,2 Mds€ en 2022 (3,3 Mds€ en 2021). Les nouvelles recrues de la SNCF sont affiliées au régime général de sécurité sociale, mais les agents en poste début 2020 gardent le bénéfice de ce régime spécial qui subsiste donc.

### **+8,1 % par rapport à 2021**

Le coût total de la SNCF pour les contribuables, après déduction des dividendes versés à l'État (0,4 Md€), s'est ainsi élevé à 20,0 Mds€ en 2022 (+ 8,1 % par rapport à 2021). Cette charge s'ajoute au prix payé par les usagers pour acheter des billets de train et elle est en partie financée par des ménages et entreprises qui n'utilisent pas les services ferroviaires.

“Cette charge s'ajoute au prix payé par les usagers pour acheter des billets de train et elle est en partie financée par des ménages et entreprises qui n'utilisent pas les services ferroviaires”

À l'exception du transport de fret, la part de marché des concurrents de la SNCF était encore marginale en 2022, et il s'agit donc bien pour la quasi-totalité de dépenses publiques en faveur de la SNCF. Elles sont de nature très diverse (aides au fonctionnement, à l'investissement et au régime social), mais les dépenses budgétaires de l'État le sont tout autant et elles doivent être additionnées dans les lois de finances pour être mises en face des impôts, qui les financent indistinctement.

Il est normal que l'État, ou les collectivités locales, subventionne le transport ferroviaire, notamment parce que les infrastructures ferroviaires sont très lourdes et difficiles à rentabiliser, et parce que le transport ferroviaire émet moins de carbone que le transport routier. Tous les pays le font mais les subventions par kilomètre et passager en faveur des services dits conventionnés (TER, Transilien et Intercités) sont nettement plus élevées en France que dans les autres pays européens. On peut donc se demander si ces 20 Mds€ de dépenses publiques sont bien justifiés par les avantages sociaux et économiques du transport ferroviaire.

Le site [www.fipeco.fr](http://www.fipeco.fr) développe les analyses de François Ecalé.

**[S'inscrire à la newsletter Économie Politique](#)**

**[A lire également](#)**

## Mécomptes publics - les chroniques de François Ecalle

Publié le 07/12/2023

Catégories :

Economie / Mécomptes publics /

### Réutiliser cet article

Cet article est une œuvre protégée. Son utilisation donne lieu à des droits d'exploitation et de rediffusion interne et externe. [Nous consulter.](#)