

Le coût exorbitant de la SNCF pour les contribuables

SNCF

SUIVRE CE SUJET

Si la compagnie ferroviaire assure les déplacements de millions d'usagers au quotidien, c'est au prix d'un poids financier de plus en plus conséquent pour la collectivité.



Par **Jean-Victor Semeraro**

Chef de rubrique fiscalité et argent public

Publié le 30/11/2023 à 18h15 & mis à jour le 30/11/2023 à 19h24



Ecouter cet article Le coût exorbitant de la SNCF pour les contribuables

00:00

Le train est peut-être plus écologique, mais une chose est certaine : il n'est pas bon marché pour les contribuables ! Selon Fipeco, site d'informations spécialisé sur les finances publiques, «*le coût total de la **SNCF** pour les contribuables - ménages et entreprises - était de 20 milliards d'euros en 2022*». Un montant en hausse d'1,5 milliard par rapport à 2021. Et un niveau de dépenses annuelles qui, forcément, questionne François Ecalte, l'auteur de la note. «*Est-on sûr que cet argent est bien utilisé ?*», s'interroge l'ancien magistrat de la Cour des comptes.

Pour comprendre pourquoi le coût de la SNCF est si exorbitant pour les Français, François Ecalte s'est plongé dans le Bilan annuel des transports, un rapport statistique publié chaque année par le ministère de la Transition écologique. Il apparaît que pour fonctionner, la Société nationale des chemins de fer français reçoit des subventions. Les autorités organisatrices des transports régionaux, les Régions et **Île-de-France Mobilités**, versent respectivement à la compagnie ferroviaire 3,5 milliards d'euros et 3,3 milliards d'euros par an. Ces «*subventions d'exploitation*» ont donc atteint 6.8 milliards d'euros en 2022. À cela

d'exploitation» ont donc atteint 6,8 milliards d'euros en 2022. À cela s'ajoute une prise en charge des coûts de fonctionnement par l'Etat à hauteur de 3,3 milliards d'euros annuels. *«Les coûts de fonctionnement de la SNCF supportés par les contribuables s'élèvent au total à 10,1 milliards d'euros en 2022, principalement pour les TER et Transilien»*, précise la note.

6,2 milliards d'euros de l'Etat et des Régions pour les investissements

Voilà pour le fonctionnement, passons maintenant aux investissements. Là encore, l'Etat et les Régions mettent la main à la poche pour donner à la SNCF les moyens d'investir et de se développer : 1,9 milliard d'euros ont ainsi été dépensés l'an passé pour l'achat de nouvelles rames de train, 2,1 milliards pour la *«régénération du réseau»*... Au total, ce ne sont pas moins de 6,2 milliards d'euros de subventions d'investissement qu'a reçues la SNCF en 2022.

À ces subventions d'investissement s'ajoutent aussi les charges d'intérêt de la dette payées par l'Etat : 800 millions d'euros l'année dernière ! Rappelons que depuis 2007, l'Etat a repris à son compte pas moins de 43 milliards d'euros de dette de la compagnie. Un endettement fruit *«d'une accumulation de résultats déficitaires et d'investissements financés par emprunt»*, d'après François Ecalle. Et une dette qui, malgré tout, avoisine toujours les 25 milliards d'euros aujourd'hui.

Le poids du régime spécial de retraites des cheminots

Enfin, malgré l'arrêt de l'embauche de cheminots au statut au 1er janvier 2020, l'Etat doit toujours financer **le régime spécial de Sécurité sociale des travailleurs du rail** déjà partis à la retraite. Selon la note de Fipeco, *«l'Etat attribue au régime une subvention d'équilibre qui était de 3,2 milliards d'euros en 2022 et représentait 60% des pensions versées (5,3 milliards d'euros)»*. Au total, c'est donc bien 20 milliards d'euros par an que coûte la SNCF aux contribuables. Un montant qui s'explique *«en partie par l'inflation»*, selon François Ecalle.