

Voyageur & contribuable

Chère SNCF

Les subventions publiques se sont élevées à 14,4 Mds€ en 2018, et s'ajoutent au prix du billet payé par les voyageurs

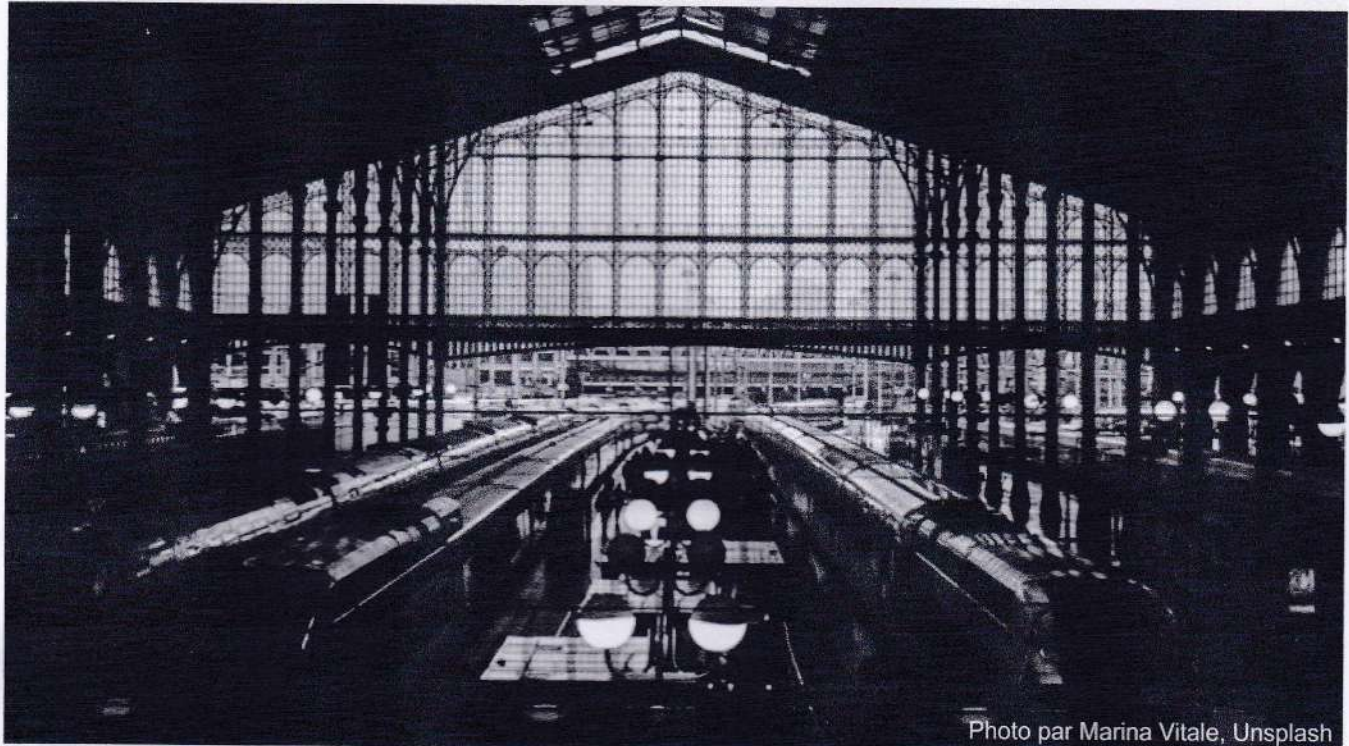


Photo par Marina Vitale, Unsplash



Les Français trouvent parfois que les billets de train sont trop chers, mais ignorent que les transports ferroviaires sont pourtant largement financés par l'État et les régions, donc par leurs impôts (ou ceux des entreprises), dont ils se demandent par ailleurs souvent à quoi ils servent (en Ile-de-France, la région est remplacée par Ile-de-France Mobilités qui est un établissement public tout autant financé par l'impôt, en particulier par le "versement transports").

Les régions et Ile-de-France Mobilités ont versé 5,3 Mds€ à la SNCF en 2018 pour exploiter les transports ferroviaires de proximité (TER et transiliens) et l'État a pris 2,9 Mds€ de frais de fonctionnement de la SNCF à sa charge. Les contribuables ont donc payé par leur intermédiaire 8,2 Mds€ à la SNCF, soit 35 % de ses coûts de fonctionnement.

■ "Les contribuables ont donc payé par leur intermédiaire 8,2 Mds€ à la SNCF, soit 35 % de ses coûts de fonctionnement"

En outre, l'État et les autorités régionales ont subventionné les investissements de la SNCF à hauteur de 42 % en 2018, soit 3,4 Mds€. Malgré ces subventions, la SNCF doit beaucoup emprunter pour financer ses investissements et son endettement net financier atteignait

57 Mds€ à la fin de 2018. Une grande partie de cette dette (35 Mds€) sera bientôt reprise par l'État et ses intérêts seront directement à la charge des contribuables.

L'État a enfin versé une subvention d'équilibre de 3,3 Mds€ au régime spécial de retraite des cheminots, ce qui représente 62 % des pensions versées. Ce régime a un ratio retraités/cotisants très élevé parce que les effectifs de la SNCF diminuent progressivement du fait de ses gains de productivité, mais aussi parce que ses agents peuvent partir très tôt à la retraite (moins de 52 ans pour les conducteurs et moins de 57 ans pour les autres).

■ "Au total, le coût de la SNCF pour les contribuables s'est donc élevé à 14,9 Mds€ en 2018"

Au total, le coût de la SNCF pour les contribuables s'est donc élevé à 14,9 Mds€ en 2018, ou 14,4 Mds€ en déduisant 0,5 Md€ de taxes spécifiques payées par la SNCF, ce qui s'ajoute au prix payé par les voyageurs pour acheter des billets de train.

Réforme de 2018

Dans tous les pays, le transport ferroviaire est en partie payé par les contribuables, mais la facture fiscale semble un peu trop élevée en France. Les réformes engagées en 2018 devraient contribuer à la réduire, mais cela dépendra beaucoup des modifications qui seront apportées en pratique à l'organisation de l'entreprise et à la gestion de ses ressources humaines.

■ "Dans tous les pays, le transport ferroviaire est en partie payé par les contribuables, mais la facture fiscale semble un peu trop élevée en France"

La future convention collective du transport ferroviaire et les futurs accords d'entreprise pourraient être aussi rigides et avantageux que le statut actuel. Le coût de la protection sociale des cheminots dépendra à long terme des conditions dans lesquelles ils seront intégrés au futur système universel de retraite et des avantages qu'ils garderont éventuellement.

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

A lire également

[L'impact à double détente de la reprise de dettes de la SNCF](#)

[La face cachée de la SNCF](#)

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

Publié le 16/10/2019

Catégories :

économie / Affaires publiques / Mécomptes publics /