

Comment le coût de la SNCF pour le contribuable aurait explosé ces dernières années

Adrien Bez

Publié à 06:00

EXCLUSIF – La facture s’est élevée à 20,3 milliards d’euros en 2023, soit une augmentation de 48% en sept ans, selon une étude du site Fipeco que *Le Figaro* a pu consulter. La compagnie ferroviaire conteste vivement la méthode.

Les années passent et le poids de la SNCF dans les comptes publics ne cesse de s'alourdir. En 2023, la facture de la compagnie ferroviaire était de 20,3 milliards d'euros pour les contribuables, selon la note annuelle du site Fipeco, spécialisé dans les finances publiques, et dont *Le Figaro* a pu prendre connaissance en exclusivité. Le chiffre est en hausse de 48% sur les sept dernières années (13,7 milliards en 2016), et de 19% en seulement trois ans (17,3 milliards en 2020). François Ecalte, ancien magistrat de la Cour des comptes et fondateur de Fipeco, se refuse à toute évaluation de l'efficacité de ces dépenses, mais souligne qu'elles «*s'ajoutent au prix payé par les usagers pour acheter des billets de train*». L'entreprise vient d'ailleurs d'annoncer une hausse des prix de 1,5% pour l'année 2025¹, «*nécessaire pour financer les investissements*» selon le communiqué. Fipeco tient également à rappeler que cette charge supplémentaire «*est en partie financée par des ménages et entreprises qui n'utilisent pas les services ferroviaires*».

Contactée, la direction de la SNCF conteste vivement la méthode de calcul, qui «*mélange de manière tendancieuse des choux et des carottes*», et juge la démarche de Fipeco «*à charge*» et «*sensationnaliste*». La compagnie

ferroviaire refuse de présenter les dépenses mentionnées comme des coûts. Elle envisage plutôt le système ferroviaire comme un «*service*» pour la France et les Français. «*Les directeurs de la SNCF n'ont sans doute jamais besoin d'ajouter le coût en euros des choux et carottes qu'ils achètent au marché pour savoir ce qui est sorti de leur porte-monnaie*», raille François Ecalte, qui défend son raisonnement.

«Au bénéfice des collectivités»

Concrètement, selon Fipeco, c'est le «*fonctionnement*» de la SNCF qui coûte le plus cher aux contribuables. On y retrouve 7,2 milliards d'euros de dépenses des régions pour l'exploitation des TER et, en Île-de-France, du Transilien. De son côté, l'État finance le fonctionnement des Intercités (500 millions d'euros). Il paye aussi et surtout à SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure, les redevances d'accès au réseau dues par les TER et le Transilien, à hauteur de 2,7 milliards d'euros. Soit une contribution totale pour l'État de 3,2 milliards d'euros. Entre les régions et l'État, l'addition pour les coûts de fonctionnement s'élève donc à 10,4 milliards d'euros, selon Fipeco. Pour la direction de la SNCF, il ne s'agit pas là d'une subvention, mais de la «*rémunération d'un service au bénéfice des collectivités*», sur le même mode de fonctionnement que *Véolia pour les déchets, par exemple*². Si les chiffres ont augmenté, c'est parce que les régions ont demandé davantage de services, et une meilleure qualité au bénéfice des usagers. «*Les fréquentations des TER ont augmenté de 40% en quelques années*», ajoute le groupe.

En plus du fonctionnement des lignes et des trains, les Français contribuent aux investissements de la SNCF, pour acheter des rames et développer le réseau. La compagnie ferroviaire aurait reçu, de la part de l'État et des régions, une enveloppe de 6,8 milliards d'euros en 2023. C'est 600 millions d'euros de plus qu'en 2022, et plus du double du montant recensé en 2016 (3 milliards d'euros). L'augmentation s'explique en partie par la subvention de 1,8 milliard d'euros de l'État pour la régénération du réseau, dans le cadre du *plan de relance ferroviaire*³.

La facture des retraites des cheminots

«*Ces investissements ne sont pas faits au bénéfice de la SNCF, mais du patrimoine national*», se défend la direction de la compagnie ferroviaire, qui assume pleinement l'augmentation des dernières années. «*Il y a eu une prise de conscience que nous n'avons pas suffisamment investi dans le réseau, pour le moderniser et éviter des accidents. Ce sont des investissements d'avenir, au bénéfice de tous les Français et de tous les territoires. C'est une chance incroyable que les choix politiques du pays aient été d'augmenter les investissements pour le meilleur mode de transport décarboné.*» Le groupe souligne par ailleurs la qualité et la compétitivité du réseau français par rapport au Royaume-Uni, à l'Allemagne, ou au Japon.

Déjà élevée, la facture s'alourdit avec le coût du régime spécial de sécurité sociale des cheminots. Le montant de la subvention d'équilibre versée par l'État - 3,2 milliards d'euros - est le même depuis plusieurs années, malgré l'arrêt du recrutement de cheminots au statut à compter du 1^{er} janvier 2020. *«Il s'agit d'une subvention pour couvrir le déséquilibre du régime des retraites (300 000 retraités pour 112 000 cotisants)»*, précise le groupe, qui note que le ferroviaire n'est pas le seul concerné, et que l'État compense également le déficit des régimes spéciaux de retraite de la RATP, des marins et des anciens travailleurs des mines.

Le Figaro.fr: - <https://www.lefigaro.fr/societes/comment-le-cout-de-la-sncf-pour-le-contribuable-aurait-explose-ces-dernieres-annees-20250108>

1) <http://www.lefigaro.fr/conso/la-sncf-annonce-une-augmentation-des-prix-des-billets-de-train-de-1-5-a-partir-de-mercredi-20250107>

2) <http://www.lefigaro.fr/flash-eco/eau-dechets-veolia-veut-doubler-sa-taille-aux-etats-unis-d-ici-2030-20240418>

3) <https://www.lefigaro.fr/societes/plan-de-relance-redeployer-le-transport-ferroviaire-20200903>