

## 8) Le coût de la SNCF pour le contribuable

Cette fiche présente le montant des achats de services et des subventions qui ont été payés par l'État et les autorités régionales à la SNCF et au régime spécial de sécurité sociale des cheminots en 2023. Ces dépenses publiques sont financées par des impôts et leur total correspond au coût de la SNCF pour les contribuables (ménages et entreprises). Cette fiche ne cherche pas à évaluer l'efficacité de ces dépenses mais seulement à en déterminer le montant total et la décomposition par grandes catégories, ce qui devrait être la première étape de leur évaluation.

### A) Le coût de la SNCF hors régime spécial de sécurité sociale

De 2015 à 2019, le « groupe SNCF » comprenait trois établissements publics industriels et commerciaux (EPIC), un EPIC tête de groupe et les EPIC SNCF Réseau (les infrastructures ferroviaires, pour simplifier) et SNCF Mobilité (les trains, pour simplifier), ainsi que leurs filiales. En application de la loi du 27 juin 2018, ces trois EPIC ont été remplacés le 1<sup>er</sup> janvier 2020 par une société nationale à capitaux entièrement publics, SNCF, qui détient notamment deux sociétés, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

Ce billet présente les montants des dépenses de l'Etat (ou de l'AFITF<sup>1</sup>) et des régions (ou d'Ile-de-France Mobilités<sup>2</sup>) en faveur de la SNCF en 2023 qui figurent dans le [bilan annuel des transports](#) publié par le service des données et études statistiques du ministère de la transition écologique, dans le [rapport financier annuel](#) de 2023 du groupe SNCF et dans le projet de loi relatif aux résultats de la gestion et portant approbation des comptes de l'Etat de 2023. Les méthodes comptables appliquées dans ces documents n'étant pas les mêmes, ces montants diffèrent parfois de l'un à l'autre. Les chiffres du bilan annuel des transports ont été privilégiés pour leur cohérence avec les comptes nationaux et donc avec les concepts de dépenses publiques et de prélèvements obligatoires.

En 2023, la part de marché de la SNCF était encore de 100 % sur les lignes de proximité (TER et Transilien), les premiers appels d'offres remportés par ses concurrents n'ayant pas encore donné lieu à ouverture de services. Sa part de marché sur les liaisons à longue distance, y compris internationales, était de 95 % en y incluant Eurostar et Lyria selon l'autorité de régulation des transports. Selon celle-ci également, elle était d'environ 50 % sur le transport de fret en 2022, mais les subventions de fonctionnement attribuées à celui-ci sont de seulement 0,2 Md€ et les aides à l'investissement sont sans doute très faibles dans la mesure où les infrastructures dédiées au fret sont très limitées<sup>3</sup>. Si les coûts présentés dans cette note peuvent parfois concerner des concurrents de la SNCF, c'est donc dans une proportion très faible.

---

<sup>1</sup> Agence de financement des infrastructures de transports de France, qui finance ces infrastructures pour le compte de l'Etat.

<sup>2</sup> Cet établissement public, qui a remplacé le syndicat des transports en Ile-de-France (STIF), finance les transports collectifs transiliens.

<sup>3</sup> Le dossier de presse de mai 2023 du ministère chargé des transports fait état de 175 M€ d'aides au fonctionnement et de 125 M€ d'aides à l'investissement pour le transport de fret dans le cadre du plan de relance en 2022.

### **1) Les coûts de fonctionnement**

La principale contribution des contribuables aux coûts de fonctionnement de la SNCF (7,2 Md€ en 2023) est constituée par les « *subventions d'exploitation* » (ainsi qualifiées dans le bilan annuel des transports publié par le ministère en charge des transports) versées à SNCF Voyageurs par les « *autorités organisatrices* » des transports régionaux, à savoir les régions (3,7 Md€) et Ile-de-France Mobilités (3,5 Md€). Ces subventions apparaissent dans le rapport financier de la SNCF sous la dénomination « *commandes publiques de prestations de services* » et sont considérées par elle comme une composante de son chiffre d'affaires.

Elles sont complétées par des subventions de l'Etat à hauteur de 0,5 Md€ (trains d'équilibre du territoire, ou Intercités, notamment).

En outre, l'Etat paye lui-même à SNCF Réseau les redevances d'accès au réseau dues par les TER et le Transilien et pour partie par les transports de fret. Le coût total est de 2,1 Md€ selon le rapport financier de la SNCF ou 2,7 Md€ selon le projet de loi de règlement du budget de l'Etat pour 2023, montant ici retenu. Le transport de fret n'est concerné que pour 0,2 Md€.

Les coûts de fonctionnement de la SNCF supportés par les contribuables s'élèvent donc au total à 10,4 Md€ en 2023 (9,6 Md€ dans le rapport financier de la SNCF), principalement pour les TER et le Transilien.

### **2) Le coût des investissements**

Les subventions d'investissements reçus par la SNCF s'élèvent en 2023, selon le bilan des transports du ministère en charge de ce secteur, à 2,2 Md€ pour SNCF Voyageurs (surtout des achats de matériels roulants des autorités organisatrices régionales dont la SNCF est jusqu'à 2023 le seul exploitant<sup>4</sup>) et à 2,8 Md€ pour SNCF Réseau (dont 1,3 Md€ de l'Etat ou de l'AFITF et 1,5 Md€ des collectivités locales ou d'Ile-de-France Mobilités).

Il faut y ajouter 1,8 Md€ de subventions de l'Etat en faveur de la régénération du réseau dans le cadre du plan de relance selon le projet de loi de règlement du budget de 2023 (l'Etat a apporté à la SNCF une dotation en capital de 4,1 Md€ en 2020 et la SNCF en a aussitôt reversé le montant à l'Etat sur un fonds de concours qui finance la SNCF au fur et à mesure de l'avancement des travaux).

Au total, la SNCF a bénéficié de 6,8 Md€ de subventions d'investissement. Le rapport financier de la SNCF compte 5,0 Md€ de subventions d'investissement et y ajoute 2,0 Md€ de subventions reçues dans le cadre de concessions ferroviaires.

### **3) Les intérêts des dettes de la SNCF**

Bien que l'Etat ait déjà repris 8 Md€ de dettes de la SNCF en 2007, l'endettement net du groupe atteignait 60,3 Md€ à la fin de 2019 du fait de l'accumulation de résultats déficitaires et d'investissements financés par emprunt. L'Etat a repris 25 Md€ de dettes à son compte le 1<sup>er</sup> janvier 2020. En raison notamment du déficit de 2020 (-2,8 Md€), l'endettement net du groupe était néanmoins encore de 38,1 Md€ à la fin de 2020 et 36,3 Md€ à la fin de 2021. Une nouvelle reprise de dette de 10 Md€ a eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

---

<sup>4</sup> Ces matériels pourront être mis à la disposition des autres opérateurs s'ils gagnent les appels d'offre lancés par les autorités régionales pour assurer les transports ferroviaires de proximité.

Le projet de loi de règlement du budget de l'Etat pour 2023 permet d'identifier les charges d'intérêts qui résultent de ces reprises de dette. Elles s'élèvent à 0,9 Md€ en 2023.

#### **4) Le coût total net en 2023**

Le coût total de la SNCF, hors protection sociale des cheminots, pour les contribuables est ainsi estimé à 18,1 Md€ en 2023 dont il faut déduire 1,0 Md€ de dividendes versés à l'Etat, soit finalement 17,1 Md€ (contre 16,8 Md€ en 2022, soit une hausse de 1,8 %).

#### **B) Le coût du régime spécial de sécurité sociale**

Les développements suivants proviennent du rapport de la [commission des comptes](#) de la sécurité sociale (CCSS) de mai 2024.

Les agents de la SNCF ont un régime spécial de sécurité sociale qui est géré par une caisse autonome de sécurité sociale, la « *caisse de prévoyance et de retraite du personnel de la SNCF* ». Ce régime a été réformé en 2008 pour l'aligner, partiellement, sur celui des fonctionnaires et il a été mis en extinction en 2020. La loi précitée de 2018 a en effet prévu que les recrutements de cheminots au statut cessent le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour faire place à des embauches sous contrat de droit privé dans le cadre d'une convention collective de la branche ferroviaire. L'arrêt du recrutement de cheminots au statut réduit progressivement les cotisations sociales versées au régime spécial de retraite à partir de 2020, ce qui est compensé par des transferts de la caisse nationale d'assurance vieillesse et de l'Agirc-Arrco en sa faveur.

Malgré ces transferts, l'Etat attribue au régime une subvention d'équilibre qui était de 3,2 Md€ en 2023 et représentait 59 % des pensions versées (5,4 Md€).

#### **C) Le coût total en 2023 pour les contribuables**

Le coût total de la SNCF (tableau suivant) pour les contribuables (ménages et entreprises) s'est élevé à 20,3 Md€ en 2022 (contre 20,0 Md€ en 2021, soit une augmentation de 1,5 %). Cette charge s'est ajoutée au prix payé par les voyageurs pour acheter des billets (ou par les entreprises pour transporter leur fret) et elle est en partie financée par des ménages et entreprises qui n'utilisent jamais le train.

La première estimation publique de ce coût avait été présentée sur ce site dans une note publiée en juin 2016 (14 Md€ en 2015). Le [rapport](#) de J.C. Spinetta de février 2018, établi à la demande du Gouvernement, l'a ensuite évalué à 13,7 Md€ en 2016.

Un [rapport d'information](#) du Sénat de mars 2022 estimait le coût total à 17,3 Md€ en 2020 (contre 16,7 Md€ dans la note publiée le 6 janvier 2022 sur le site de FIPECO).

Ces diverses estimations pour un même exercice utilisent parfois des sources comptables différentes mais suivent la même méthode et sont au total très proches.

**Le coût de la SNCF pour les contribuables (Md€)**

	<b>2016</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Services achetés par les autorités régionales	5,5	6,8	7,2
Prise en charge des coûts de fonctionnement par l'Etat	2,0	3,3	3,2
Subventions d'investissement (Etat et régions)	3,0	6,2	6,8
Charge d'intérêts de la dette reprise par l'Etat		0,8	0,9
Dividendes versés à l'Etat	0	- 0,4	- 1,0
<b>Total hors régime spécial de retraite</b>	<b>10,5</b>	<b>16,8</b>	<b>17,1</b>
Subvention d'équilibre au régime spécial de retraite	3,2	3,2	3,2
<b>Total</b>	<b>13,7</b>	<b>20,0</b>	<b>20,3</b>

Sources : Rapport de J.C. Spinetta (coût en 2016) et FIPECO (coût en 2022 et 2023).