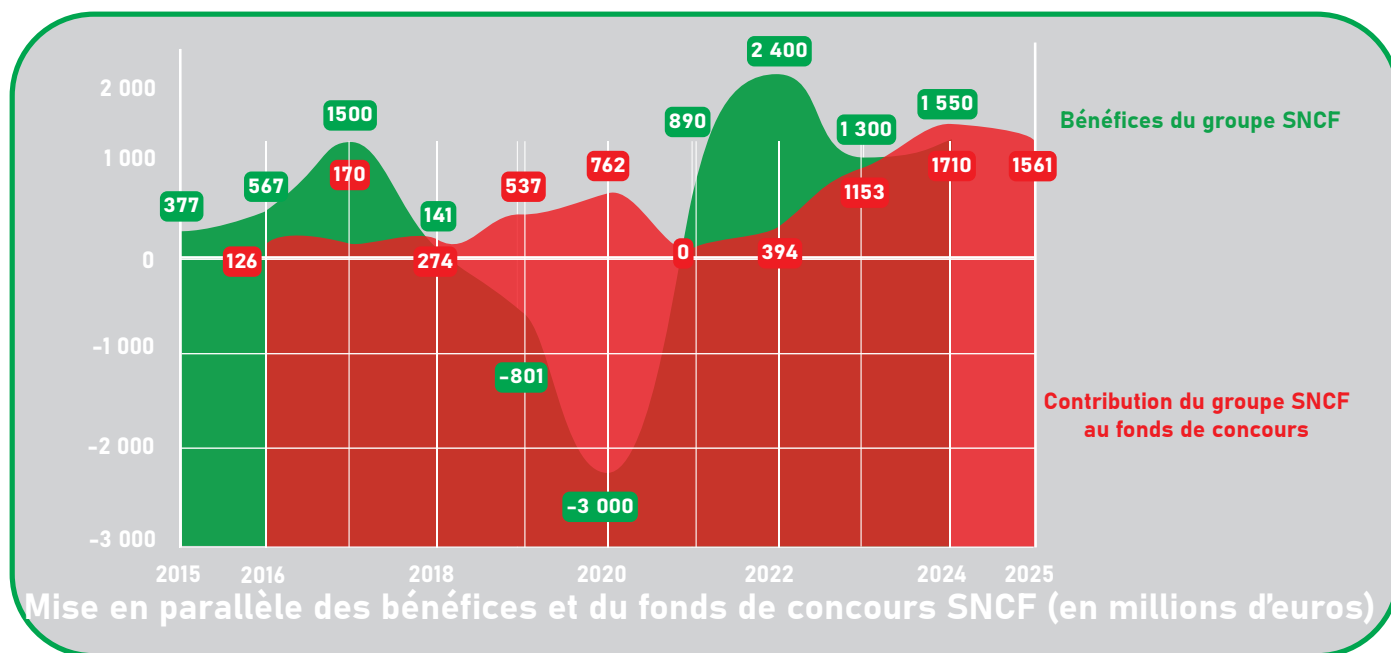


# LE FONDS DE CONCOURS ou comment la SNCF reste la vache à lait du système ferroviaire français

En 2014, l'État a mis en place un système de Fonds De Concours (FDC). La règle fixait que 40% des bénéfices du groupe SNCF soient directement réinjectés dans le réseau ferroviaire. En 2018, le taux est passé à 60%. Ce système décrit comme « vertueux » par l'État et les dirigeants du groupe SNCF, est pourtant confiscatoire par les montants demandés mais aussi profondément injuste, car il pénalise la SNCF au profit de ses concurrents.

**Un système profondément confiscatoire qui ne respecte même pas les règles fixées par l'État**



En 2025, le groupe SNCF a versé 1.55 milliard de FDC à l'État. Soit 100% des bénéfices de l'année 2024, très loin des 60% des dividendes fixés.

Entre 2016 et 2025, la SNCF a versé 6.6 Milliards d'euros au FDC. Pour les années à venir l'État a

prévu de faire verser cette somme en seulement 4 ans.

C'est le sens des 500 millions supplémentaires payés par la SNCF, ce qui pourrait porter le FDC à 2 Milliards d'euros par an.

## Un vol qui n'existe dans aucune autre entreprise publique en France

L'État est actionnaire de 86 sociétés via l'Agence de Participation de l'État. Les plus connues sont EDF, La poste, Orange ... En 2024, ces 86 sociétés ont versé à l'État actionnaire, l'équivalent de 2.5 Milliards de dividendes. Cela veut dire que la SNCF, à elle-seule, a payé l'équivalent de 70% des dividendes versés à l'État par l'ensemble de ces sociétés (pour rappel la SNCF a versé 1.7 Milliard de FDC en 2024).

## Un système profondément injuste

Depuis décembre 2020, l'ensemble des marchés du ferroviaire sont ouverts à la concurrence, que ce soit pour le Fret, les trains conventionnés (TER/TN/IC) ou les TGV. Pourtant aujourd'hui, il est demandé à la seule SNCF de financer un réseau propriété de l'État et emprunté par 37 opérateurs ferroviaires concurrents.

L'argent du FDC, financé uniquement par SNCF, sert donc les infrastructures utilisées aussi bien par Trenitalia, Transdev que DB Cargo. Aucune entreprise au monde n'accepterait de financer des entreprises concurrentes et bien pourtant, aussi incroyable que cela puisse paraître, la SNCF le fait et paie pour tout le monde !!

## Un État qui ne prend pas ses responsabilités

Il faut se rappeler, que l'État est le propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, c'est à dire des 48.828 Km de voies (principales et de service).

Il est aussi propriétaire de nos 3.000 gares.

C'est donc sur lui que devrait peser la charge

financière du maintien et de la modernisation du réseau.

C'est d'ailleurs ainsi que cela se passe partout en Europe et dans le monde. Les états financent leur infrastructure ferroviaire.

## Pourtant on entend souvent que L'État verse « 20 Milliards d'Euros » à la SNCF

Ce chiffre est faux, tout simplement car il mélange le financement de la SNCF avec le financement du système ferroviaire et des régimes de retraite.

L'État et les régions consacrent 9.5 milliards d'euros de prestations et d'achats de matériel de trains de service public (TER/TN et IC). À ce titre, la SNCF a fait circuler 3.9 millions de trains qui ont transporté en toute sécurité 1.3 Milliard de voyageurs en 2024. Cet argent permet de subventionner les trains du quotidien mais aussi le prix des billets et des abonnements. Il ne finance pas le réseau ferroviaire.

L'État finance son réseau à hauteur de 6.2 milliards d'euros seulement répartis ainsi : 2.7 milliards d'euros pour le maintien des Lignes de Desserte Fine du Territoire et 3.5 milliards pour l'entretien et la régénération du réseau. Cette somme est très largement insuffisante.

## Comment la SNCF fait pour payer ce FDC ?

### Trois manières de financer ce FDC :

- Faire payer les voyageurs TGV et les Autorités organisatrices. En 2024, SNCF voyageurs a contribué à hauteur de 765 millions d'euros aux bénéfices du groupe SNCF. Ces bénéfices sont alimentés par les prix des billets TGV et les prestations aux Autorités Organisatrices.
- Accentuer la rigueur financière et la productivité au sein de la SNCF via des plans de performance, des NAO au rabais, de multiples réorganisations et restructurations...Les cheminot-e-s sont les premières victimes de ce FDC.
- Ventes d'actifs. Privatisation d'Akiem et Ermewa, ventes de foncier.

## Un autre choix est possible

SUD-Rail est profondément opposé à ce système de FDC car il accentue la rigueur budgétaire sur les cheminot-e-s, engendre des restructurations incessantes et joue sur les prix des billets TGV et les prestations aux AO. C'est aussi un montage financier totalement injuste démontrant que la concurrence est faussée vis-à-vis des autres concurrents de la SNCF.

**Ce n'est pas à la SNCF de payer l'infrastructure, mais bien à l'État. L'État et les collectivités paient les infrastructures routières, fluviales et aériennes, pourquoi ne feraient-ils pas la même chose pour le système ferroviaire !!! Ce dernier est un système vertueux, qui assure d'importantes missions de service public, d'aménagement du territoire, de décarbonation et de sécurisation de nos déplacements. Le ferroviaire rapporte à la société bien plus qu'il ne lui coûte.**