



NON! la SNCF ne coute pas 20 milliards aux contribuables

Les fake news de François Ecalle!

Comme tous les ans, François Ecalle stigmatise les cheminot-e-s et la SNCF en sortant des soi-disant chiffres astronomiques sur le coût de la SNCF pour le contribuable. Comme tous les ans, certains médias reprennent bêtement les chiffres avancés qui sont pourtant faux.
NON, la SNCF ne coute pas 20,3 milliards aux contribuables car OUI, le système ferroviaire, la CPR et la SNCF, ce n'est pas la même chose.

Le système ferroviaire, c'est quoi ?

Le « système ferroviaire » est composé d'une part d'un Réseau de 48 828 KM de voies RFN (Voies principales et de service), de 3000 gares et de 26 compagnies ferroviaires. C'est l'Etat qui est propriétaire du réseau et des gares. SNCF-Réseau et SNCF Gares&Connexions en gèrent une très grande partie.

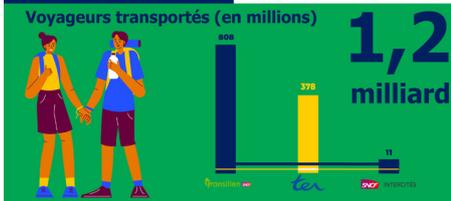
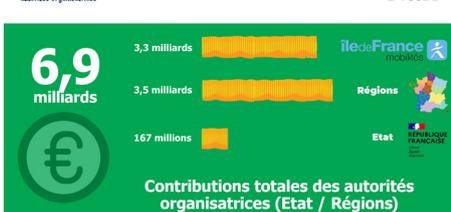
Du côté des opérateurs, il faut rappeler à FIPECO que le monopole de la SNCF, c'est fini ! Le marché du ferroviaire est complètement ouvert depuis 2006 pour le Fret et 2019 pour les voyageurs. Aujourd'hui, on compte 26 compagnies ferroviaires ; 5 pour les voyageurs (SNCF Voyageurs, Eurostar Trenitalia, Renfe et Transdev en Bretagne) et 21 à Fret (Fret SNCF, DB Cargo, Linéas, Europorte, Captrain ...). Par conséquent **quand l'Etat finance le réseau, il ne finance pas la SNCF, mais un réseau qui lui appartient et qui est ouvert à tous. Un bien commun nécessaire pour réussir la transition écologique, réduire les inégalités sociales et assurer un aménagement du territoire.**

9.5 Milliards pour le fonctionnement du service public et soutenir le Fret !

État et Régions versent au total 7 milliards de subventions publiques pour financer les trains de service public (TER/Transilien et TET) et 2,2 milliards d'achat de matériels.

- **3,3 milliards pour les Transiliens qui financent 1.6 million de trains ayant transporté 808 millions de voyageurs en 2023.**
- **3,5 milliards pour 2.3 millions de TER et 378 millions de voyageurs transportés en 2023.**
- **167 millions pour les TET. Cela finance 26.000 TET qui ont transporté 11 millions de voyageurs en 2023.**
- **281 millions d'euros d'aide pour les 21 opérateurs de Fret.** Le financement du Fret est d'ailleurs riche en enseignements. En 2006 : 1 seul opérateur de Fret, la SNCF. 0 euro de subvention publique pour 48,1 milliards de T/Km transportés. En 2023 : 21 opérateurs Fret, 281 millions d'euros de subventions publiques pour...29.4 milliards de T/Km de marchandises. **La libéralisation du Fret coute donc plus cher au contribuable pour... moins de marchandises transportées par le train !**
- **2.2 milliards** pour le matériel TER/Transilien ou TET, qui appartient aux Autorités Organisatrices. **Ce matériel n'appartient pas à la SNCF.** D'ailleurs, il sera directement utilisé par les concurrents de la SNCF en cas de perte du marché. **Transdev par exemple, vient de se faire offrir pour 250 millions d'euros de matériel par la région PACA pour l'exploitation de la branche Marseille / Nice.**

A quoi sert la contribution des AO* pour la SNCF



Sources : Autorité de régulation des transports. Les contributions ne prennent pas en compte l'achat de matériel qui appartient aux autorités organisatrices et qui sera utilisé aux concurrents de la SNCF en cas de perte de marché, ni le financement d'une partie du réseau qui appartient à l'Etat.

6.2 milliards pour financer le réseau ferroviaire !

- Le financement des lignes de desserte fine du territoire et une partie des péages, c'est **2,7 milliards pour une partie des coûts. Sans ce financement, il faudrait fermer 13031 Km de petites lignes voyageurs et 2241 Km de lignes Fret, soit 1/3 du réseau ferré national (RFN)**. Ce serait une catastrophe en matière d'aménagement du territoire et de continuité territoriale. Mais c'est aussi **le financement des péages** au profit des régions. Comme nous avons les péages ferroviaires les plus élevés d'Europe, l'État prend en charge une partie de ces péages. Soyons clairs, **l'ensemble de ces mesures viennent aider les régions pour financer un réseau qui appartient à l'État !**
- **4,6 milliards pour l'entretien et la régénération du réseau**. Cette somme vient en partie directement de la SNCF via un fonds de concours prélevé sur ses comptes. **En 2023, la SNCF a alimenté ce fonds à hauteur de 1,1 milliard**. Donc le chiffre réel est de 3,5 milliards d'euros. **Il est bon de rappeler que seule la SNCF finance ce fonds, alors qu'il sert à entretenir un réseau qui appartient à l'État et qui est utilisé par... les concurrents de la SNCF.**

Fipeco pense qu'une entreprise privée serait plus efficace que SNCF Réseau pour gérer le réseau ferroviaire !

En France, une expérimentation a été lancée. Lisea, filiale de Vinci, gère pour l'État la ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux.

Résultat des courses : cette portion de ligne est la plus chère d'Europe. Les péages y sont tellement chers que la SNCF a du mal à rentabiliser les TGV Paris/Bordeaux, malgré des prix de billets élevés !

900 millions d'intérêts de la dette !

L'État a repris à son compte 35 milliards de dette entre 2020 et 2022. **Cette dette n'était pas une dette de la SNCF, mais une dette d'État**. Sur ordre de l'État, la SNCF a payé sur ses fonds propres les coûts de construction de la quasi-totalité des lignes et gares TGV. Cela nous a permis d'avoir le deuxième plus grand réseau de lignes TGV d'Europe avec 2658 KM et d'être le premier pays d'Europe en trafic grande vitesse avec 65 milliards de Voyageurs/KM soit 6 fois plus que... l'Espagne.

Le réseau appartenant à l'État, c'est franchement gonflé de faire porter la responsabilité des intérêts de la dette à la SNCF.

L'État, incapable de maîtriser son budget depuis des décennies, s'est servi de la SNCF pour financer l'aménagement du territoire et un réseau qui lui appartient. C'est un peu comme si on avait fait financer les routes par les entreprises de transporteurs routiers ! Et pendant que l'on nous parle de concurrence libre et non faussée, le réseau TGV est aujourd'hui utilisé par Trénilia et Renfe qui ne l'ont jamais financé.

3,2 milliards pour la Caisse de Prévoyance du Personnel ferroviaire !

Cet argent ne va pas dans les comptes de la SNCF, mais dans une caisse de prévoyance de branche dont les comptes et le statut juridique sont complètement séparés de la SNCF.

Pourquoi ce financement ?

Il y a aujourd'hui 110.846 cotisants pour 229.329 retraités cheminots. Cela crée un déficit démographique voulu et donc compensé par l'État. **En effet, l'État a décidé dans un premier temps de réduire les embauches au statut à la SNCF (254.400 cheminots en 1980) puis de les arrêter en 2020**. Cela a mis forcément la caisse en déficit. Il est donc normal que l'État les compense, exactement comme il le fait pour d'autres caisses de retraites (fonction publique, mineurs de fond...). Ce sont bien les gouvernements successifs qui, année après année, ont réduit le nombre d'emplois à la SNCF, faisant qu'aujourd'hui nous avons beaucoup moins d'actifs que de retraités. C'est aussi l'État qui, dans sa loi de 2018, a arrêté les embauches au statut à partir de 2020. Il est donc normal que ce soit l'État qui paie les conséquences de ses décisions.

Que les cheminots soient en régime spécial ou affiliés au régime général, ce déficit démographique existerait toujours et il faudrait bien le compenser. En revanche, l'État ne paie pas les avantages spécifiques de notre régime de retraite. Ce sont les cheminots au statut et la SNCF qui se les paient, par une surcotisation retraite.

En effet, c'est 47,67% de cotisations retraite pour les cheminot-e-s au statut au lieu des 28% du régime général.