



LA VERITÉ DES CHIFFRES

RAIL : DEFICITS, SUBVENTIONS, ET DETTE

Depuis 1980 on assiste à un décalage de 550 milliards entre recettes et dépenses du rail, soit l'équivalent d'un quart de la dette publique française. Ce déficit peut être définie comme les économies qu'auraient réalisé les finances publiques si les recettes du rail avaient chaque année été égales aux dépenses du rail (sans subventions, dette, ni intérêts).

A noter : tous les réseaux rails sont déficitaires en Europe. Cependant, l'hémorragie financière du réseau français est telle qu'elle nécessite d'être réduite.

LA VERITÉ DES CHIFFRES

RAIL : DEFICITS, SUBVENTIONS, ET DETTE

Chaque année, la production de transport ferroviaire en France coûte environ 22 milliards d'euros. Les recettes du rail - ce que payent les usagers - s'élèvent à 8 milliards. La différence constitue un trou de 14 milliards, comme l'a correctement dit le Rapport Spinetta.

Comment ce déficit est-il comblé ? Principalement par des subventions, à hauteur d'environ 12 milliards, et subsidiairement par une augmentation de la dette de la SNCF d'environ 2 milliards par an.

Les 50 milliards de dette de la SNCF mentionnés dans le Rapport Spinetta ne sont rien d'autre que l'addition des augmentations de dette des quinze dernières années, augmentées des intérêts cumulés. Ces 50 milliards sont le reflet des coûts, des recettes et des subventions des années passées.

Depuis 1980 on assiste à un décalage de 550 milliards entre recettes et dépenses du rail, soit l'équivalent d'un quart de la dette publique française. Ce déficit peut être définie comme les économies qu'auraient réalisé les finances publiques si les recettes du rail avaient chaque année été égales aux dépenses du rail (sans subventions, dette, ni intérêts).

Il est normal que la représentation nationale, sache clairement ce que nous coûte le rail. Il faut ensuite reconnaître qu'il n'y a pas de rail sans déficit. Il ne le fait nulle part en Europe. Ce déficit ferroviaire devrait être comblé par de faibles subventions et non pas par des dettes. Chaque année, dans le cadre de plans pluriannuels, le Parlement devrait voter la subvention globale au rail (comme il vote la subvention globale aux collectivités territoriales), en comparant l'utilité de cette dépense publique avec celle d'autres dépenses publiques, comme celles de la Justice, des Hôpitaux ou de la Recherche.

L'essentiel concerne bien évidemment les voies et moyens de réduire ce déficit.

Il est urgent de s'attaquer à ce problème devant lequel tous les gouvernements ont successivement renoncé.

LA VERITE DES CHIFFRES

UNE SITUATION BIEN CAMOUFLEE ...

COMPARAISON DU REVENU MOYEN D'UN CHEMINOT ET D'UN SALARIE PRIVE SUR UNE VIE COMPLETE

Revenus du début de carrière (20 ans) au décès (83 ans, basée sur l'espérance de vie à 20 ans mesurée en 2017
(INSEE, series démographiques d'espérance de vie 2017)

CHEMINOT	SALARIE MOYEN DU PRIVE
1/ Rémunération pendant la période de travail	
Salaire brut mensuel moyen cheminots 2014 (2)	
Charges sociales - les cheminots sont exonérés de nombreuses charges (1):	
Maladie	-
Famille	-
Chômage	-
Retraite	8,15%
CSG	8,00%
Prévoyance	0,15%
Total	16,30%
Salaire mensuel net moyen	Salaire net moyen secteur privé 2014 (4) ####
Nombre de mensualités	Nombre de mensualités 12
Salaire annuel net moyen	Salaire annuel net moyen ####
Avantage annuel pour les cheminots	
Durée de carrière type (3)	
Avantage sur une carrière de 42 ans pour les cheminots	
2/ Retraite	
Pension de droit direct brute 2017 (5)	Pension de droit direct brute 2017 (6) ####
CSG + CRDS + CASA (moyenne taux applicables aux retraités)	CSG + CRDS + CASA (moyenne taux applicables aux retraités) 6,7%
Pension moyenne nette directe	Pension moyenne nette directe ####
Avantage annuel pour les cheminots	
Durée de retraite type (espérance de vie 83 ans - 42 ans de carrié	
Avantage sur la période de retraite des cheminots	
Avantage total en faveur des cheminots	

Cette comparaison ne prend pas en compte les autres avantages des cheminots :

Départs à la retraite entre 52 et 57 ans, soit 5 à 10 ans plus tôt que dans le privé. Si on se limite à 5 ans, cela représente 110.840 de pensions versées sans contrepartie de travail.

Billets de transport gratuits pour eux, leurs enfants et leurs parents - coût annuel 100 millions d'euros selon la Cour des Comptes, rapport pub
Non imposition de cet avantage en nature (alors que les avantages en nature des salariés du privé sont soumis à charges sociales et imposés)

Gratifications d'exploitation (8% du salaire)

Gratifications de vacances (250€ par an)

28 jours de congés payés de base.

Possibilité de quitter le poste de travail pour prendre des rendez vous médicaux.

Prestations familiales réservées aux cheminots

Prestations exceptionnellement favorables du comité d'entreprise, financée par un prélèvement aussi exceptionnellement élevé sur le chiffre

Parc de logements à loyers réduits réservés aux cheminots, etc ...

(1) Source : Livrets d'accueil CGT et UNSA Ferroviaire

(2) Sources : SNCF, l'Humanité

(3) Afin de faciliter la comparaison, le calcul part de l'hypothèse que les cheminots et les salariés du privés partent à la retraite après 42 ans de carrière, ce qui laisse de côté les avantages dont les cheminots bénéficient sur leur âge de départ à la retraite

(4) Insee première, N° 1669, 12 octobre 2017

(5) Les retraités et les retraites > édition 2017 > DREES>p54

(6) Les retraités et les retraites > édition 2017 > DREES>p55

« LA RÉFLEXION ÉCONOMIQUE EST L'AFFAIRE DE TOUS »

NOS DERNIERES PUBLICATIONS

Ce que l'on ne dit pas sur le chômage ; Industrie et territoires : Evolution de l'industrie et de l'économie des territoires ; Le double enjeu de l'Industrie. Ecosystème bancaire et transformation numérique : une opportunité pour l'économie française. → Logement : libérer un secteur essentiel pour l'économie et le pouvoir d'achat → Transformer en profondeur notre système d'enseignement supérieur pour le faire entrer dans le XXIème siècle → L'impact du numérique sur le marché du travail → Produits phytosanitaires dans l'agriculture : l'urgence d'une approche dépassionnée → Le commerce extérieur dans l'angle mort des politiques publiques françaises → Résorber la pénurie de médicaments pour prévenir les risques sanitaires → Projet de loi travail : bien mais peut mieux faire → Pas de croissance sans réduction de la dépense publique → Accompagner la mise en place du télétravail → Droit du travail : une ordonnance pour soigner un mal profond → Manifeste pour réanimer la jeunesse française → Stratégie et méthode de la réduction de la dépense publique → Le traitement des déchets : une opportunité pour l'économie française.

La Fondation Concorde, association loi 1901, bénéficie de la réduction fiscale : soyez nombreux à nous soutenir.



FONDATION CONCORDE | 112 AVENUE DE
WAGRAM - 75017 Paris
TEL.: 01.45.61.16.75 |
MAIL: INFO@FONDATIONCONCORDE.COM
SITE: WWW.FONDATIONCONCORDE.COM
Twitter: @FCONCORDE