



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 127521

## Texte de la question

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur l'augmentation de 3,2 % des tarifs de la SNCF. Résultant de l'ajustement du prix des billets sur l'inflation mais également du relèvement du taux de TVA applicable aux transports de personne, cette hausse va peser sur les budgets d'une grande majorité d'usagers du train. Elle suscite d'autant plus l'incompréhension de ces derniers qu'elle intervient dans un contexte où la SNCF, largement bénéficiaire en 2011, vient non seulement de verser un dividende record de 230 millions d'euros à l'État mais également de mettre en place un nouveau cadencement ferroviaire ayant pour effet de modifier 85 % des horaires des trains et de réduire l'offre de transport. Aussi lui demande-t-elle de lui préciser comment le Gouvernement entend limiter les répercussions de cette hausse afin que l'accès du plus grand nombre au transport ferroviaire soit maintenu.

## Texte de la réponse

La mise en oeuvre du service annuel 2012 s'est accompagnée d'une refonte profonde des grilles horaires des trains résultant du déploiement du cadencement sur une part importante du réseau conjuguée à la planification de nombreux travaux indispensables à la remise à niveau des infrastructures. Ces travaux s'inscrivent dans le vaste programme de rénovation du réseau ferroviaire français prévoyant 13 milliards d'euros d'investissements de 2008 à 2015 et visant à endiguer le vieillissement du réseau causé par une longue période de sous-investissement. L'objectif de ces opérations est d'améliorer le fonctionnement global du système ferroviaire, en particulier en termes de régularité, de fiabilité et de capacité. La SNCF et Réseau ferré de France (RFF) ont veillé à réduire, autant que faire se peut, les conséquences, pour les usagers, du basculement horaire sans précédent intervenu le 11 décembre dernier. Si dans l'ensemble, ces changements majeurs apparaissent s'être déroulés de manière satisfaisante, le Gouvernement reste attaché au règlement des difficultés qui subsistent localement. Au travers de la création récente de l'autorité de la qualité de service dans les transports (AQST), l'Etat continuera d'être attentif à l'évolution de la régularité et de la ponctualité des services de transport ferroviaire de voyageurs. Sur un autre plan, les bons résultats réalisés par la SNCF en 2011 conduiront effectivement l'Etat à prélever un dividende arrêté finalement à 199 M€. Ce montant, qui correspond à 30 % du résultat net récurrent, selon une règle fixée d'un commun accord avec l'entreprise, permet, sans obérer la capacité d'investissement de cette dernière, de rétribuer à un juste niveau son actionnaire, qui s'est engagé depuis de nombreuses années dans le redressement et l'assainissement financier de l'entreprise. Ce montant doit également être relativisé au regard du soutien que l'Etat continue de consacrer au secteur ferroviaire (de l'ordre de 7 milliards d'euros par an, hors compensation du transfert de compétence aux régions). Le prélèvement de ce dividende, qui fera l'objet d'un arrêté conjoint des ministres de l'économie et du budget dans le courant de l'année 2012, consacre les bons résultats réalisés au cours du dernier exercice par le groupe SNCF considéré dans son ensemble. Il ne doit aucunement être considéré comme résultant d'un surcroît de rentabilité des activités de transport de voyageurs, assis sur des tarifs indûment majorés au détriment des clients. Au demeurant, la récente dépréciation à hauteur de 700 M€ des actifs TGV témoigne bien de la fragilité

du modèle économique de l'exploitation de ces trains. Comme chaque année au début du mois de janvier, la SNCF a réévalué les prix pratiqués sur ses trains à réservation obligatoire. Dans ce cadre, le Gouvernement a veillé à ce que cette hausse soit strictement limitée à la répercussion de la prévision d'inflation pour 2012, augmentée du rehaussement du taux réduit de TVA intervenu au 1er janvier. La majoration de 3,2 % correspond strictement à ces évolutions de coûts. Il doit par ailleurs être rappelé que, chaque année, la majoration tarifaire annoncée ne porte que sur les pleins tarifs et ne reflète pas l'évolution des prix effectivement payés par les voyageurs puisque 80 % d'entre eux bénéficient de tarifs réduits. En effet, aux tarifications sociales mises en oeuvre à la demande des pouvoirs publics, s'ajoutent les tarifs promotionnels et réductions commerciales proposés par la SNCF. La majoration de 2,85 % des pleins tarifs appliquée début 2011 a ainsi entraîné une hausse inférieure à 1,5 % des prix réellement payés par les clients au cours de l'année écoulée. Ce constat témoigne de la politique tarifaire différenciée conduite par la SNCF et de son appropriation croissante par des clients qui accèdent de plus en plus à des billets à prix réduit. De surcroît, à la suite de la publication, le 29 juillet 2011, d'un décret modifiant certaines dispositions de son cahier des charges, la SNCF est désormais contrainte réglementairement à une transparence accrue dans l'affichage des prix pratiqués sur ses différentes relations. Dans le cadre de sa politique en faveur des modes de déplacement respectueux de l'environnement, le Gouvernement reste vigilant quant au maintien de l'attractivité tarifaire des services ferroviaires de transport de voyageurs.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont](#)

**Circonscription :** Haute-Vienne (3<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 127521

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 31 janvier 2012, page 924

**Réponse publiée le :** 15 mai 2012, page 3994