

## 14ème législature

<b>Question N° : 426</b>	De <b>M. Jean-Jacques Candelier</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > SNCF	<b>Analyse</b> > tarifs. hausse.
Question publiée au JO le : <b>03/07/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/08/2012</b> page : <b>4839</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Jacques Candelier interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les dividendes de la SNCF et sa politique tarifaire. Cette société publique a versé un dividende de 230 millions d'euros à l'État, qui se comporte dans cette affaire comme un vulgaire actionnaire privé. Il lui demande en conséquence s'il est possible d'impulser une politique de réduction des tarifs ou, au minimum, d'empêcher les hausses des tarifs.

### Texte de la réponse

Depuis plusieurs années, l'État accompagne la SNCF dans le redressement et l'assainissement de sa situation comptable, notamment à travers la création en 2007 de la caisse de prévoyance et de retraite des personnels de la SNCF (CPRP) ou le conventionnement, effectif depuis le 1er janvier 2011, de l'exploitation des trains d'équilibre du territoire. Ces évolutions conjuguées aux gains de productivité réalisés sur l'ensemble des activités de l'entreprise ont porté leurs fruits. Ainsi, à l'exception de 2009, exercice fortement affecté par la crise, la SNCF dégage, chaque année depuis 2007, un résultat positif qui lui permet de couvrir une part croissante du financement de ses investissements et de maîtriser l'évolution de son endettement. Le retour à une situation bénéficiaire durable pour la SNCF légitime le partage équitable des fruits de ce redressement et le reversement à l'État d'une partie du résultat. Le dividende prélevé par l'État au titre du résultat réalisé en 2011 a été de 199 millions d'euros et publié par arrêté en date du 6 avril 2012. Ce montant, qui correspond à 30 % du résultat net récurrent, selon une règle fixée d'un commun accord de longue date avec l'entreprise, permet de ne pas obérer sa capacité d'investissement. La SNCF a ainsi réalisé 2,4 milliards d'euros d'investissements sur fonds propres en 2011, dont l'essentiel sur le territoire national. Ce niveau d'investissement sera reconduit en 2012. En outre, l'ampleur de ce prélèvement doit être relativisée au regard du soutien que l'État continue de consacrer au secteur ferroviaire (de l'ordre de 7 milliards d'euros par an). Les prochaines années seront à cet égard caractérisées par un effort d'investissement sans précédent dans les infrastructures ferroviaires avec un volume historique de travaux de régénération et la conduite simultanée de plusieurs chantiers de lignes à grande vitesse nouvelles. Par ailleurs, le prélèvement d'un dividende consacre les bons résultats réalisés au cours du dernier exercice par le groupe SNCF considéré dans son ensemble. Il ne résulte donc pas d'un surcroît de rentabilité des activités de transport de voyageurs assis sur une augmentation des tarifs appliqués par l'entreprise au détriment des clients. Le mode ferroviaire est, par nature, caractérisé par des besoins d'investissement importants et par des coûts d'exploitation dynamiques. Aussi, la politique tarifaire appliquée par la SNCF sur ses TGV doit-elle être ajustée pour concilier leur accessibilité au plus grand nombre et leur équilibre économique d'exploitation. A défaut de satisfaire à cette exigence, le modèle économique de la grande vitesse ferroviaire serait lourdement fragilisé. C'est à cette condition également que, depuis 30 ans, a pu être poursuivie avec constance une politique de développement de la grande vitesse ferroviaire assise sur les tarifs parmi les moins



élevés d'Europe. Les services de transport ferroviaires dits « classiques » font l'objet, en ce qui les concerne, de conventions de service public conclues avec des autorités organisatrices. Un gel des tarifs appliqués à ces trains ne pourrait avoir d'autre effet que d'appeler un surcroît de subventions publiques pour maintenir leur équilibre d'exploitation. Dans la conduite 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. C'est dans ce cadre que le Gouvernement fixe chaque année le niveau d'augmentation des tarifs proposés par la SNCF. Pour ce qui a trait à la modification des tarifs des trains TER et Intercités sans réservation obligatoire, qui doit entrer en vigueur le 1er août, le Gouvernement a ainsi décidé de limiter cette hausse à 2 %, c'est-à-dire au niveau de l'inflation connue à cette date.