



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> 14774	De <b>M. Michel Guiniot</b> ( Rassemblement National - Oise )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Hausse des tarifs de la SNCF en région Hauts-de-France	<b>Analyse</b> > Hausse des tarifs de la SNCF en région Hauts-de-France.
Question publiée au JO le : <b>30/01/2024</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2024</b> page : <b>4969</b> Date de changement d'attribution : <b>02/04/2024</b>		

### Texte de la question

M. Michel Guiniot appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la hausse des tarifs de la SNCF en 2024, en particulier sur l'augmentation de 12 millions d'euros que cette dernière fait peser sur la région Hauts-de-France. Cette augmentation, qui va bien au-delà de l'inflation annuelle à 3,1 % telle qu'annoncée par l'Insee le 12 janvier 2024, n'est pas justifiée à l'échelle régionale. Le conseil régional des Hauts-de-France doit déjà supporter l'absence d'investissement de la part de la SNCF sur les travaux d'infrastructure, la modernisation des haltes et gares et les divers frais de fonctionnement inhérents. De plus, les services fournis par la SNCF sont souvent défaillants avec des retards, des suppressions de trains et du matériel inadapté aux flux qui agacent les usagers, alors que ces derniers contribuent deux fois au financement de la SNCF, par leur titre de transport et par les taxes. En l'absence d'un ministre de plein exercice, d'un ministre délégué ou d'un secrétaire d'État dédié à la question des transports, il l'interroge donc sur les augmentations indues des coûts de transports de la SNCF et souhaite qu'il lui indique quelles mesures pourraient être envisagées pour modérer les hausses des tarifs de la SNCF, tant pour les collectivités que pour les usagers, tout en conservant un service ferroviaire attractif et de qualité.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est particulièrement attentif à ce que des tarifs attractifs et compétitifs rendent le train accessible au plus grand monde et est très soucieux de l'offre et de la qualité des services ferroviaires régionaux proposés aux usagers afin qu'ils répondent notamment aux besoins de la mobilité quotidienne et se positionnent comme une alternative réelle et efficace à la voiture individuelle. Toutefois, en application du principe de la libre administration des collectivités territoriales, l'État n'intervient pas dans les choix et décisions concernant les transports express régionaux (TER), qui relèvent de la seule compétence des régions. S'agissant en particulier des TER Hauts-de-France, face aux difficultés de production qui pénalisent depuis un certain temps les usagers en raison d'une régularité dégradée ou de trains supprimés, le Gouvernement encourage les plans d'actions entrepris par la SNCF pour résoudre ces dysfonctionnements, mais ne saurait se substituer à la Région dans le suivi de leur mise en œuvre et, plus généralement, du respect du contrat de service public conclu avec SNCF Voyageurs. Pour autant, l'État et SNCF Réseau investissent massivement sur le réseau ferroviaire des Hauts-de-France. Hors contrat de plan, l'État participe ainsi à hauteur des deux tiers (soit 360 M€) au financement de la ligne nouvelle Roissy-Picardie, qui facilitera l'accès à l'aéroport de Roissy pour les voyageurs picards et dont les travaux principaux

viennent de démarrer. Il participe également à l'amélioration du réseau ferroviaire au travers du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-région (CPER), qui vient d'être conclu. L'État devrait y consacrer 356 M€, dont 121 M€ destinés au développement de services express régionaux métropolitains. Le volet ferroviaire du CPER permettra aussi la modernisation du réseau existant de fret et de voyageurs, avec par exemple l'opération d'aménagement du nœud ferroviaire de Creil ou la modernisation de la voie mère du port de Calais (voie ferrée entre la gare de Calais-Ville et le faisceau ferroviaire des Dunes, point d'entrée des infrastructures portuaires). Les investissements du CPER portent aussi sur la régénération du réseau avec la poursuite des engagements pris en 2022 dans le cadre du protocole d'accord sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire. Dès 2022, l'État a investi près de 18 M€ pour les travaux de régénération de la ligne Douai-Cambrai qui ont été lancés en début d'année 2024. Entre 2020 et 2022, l'État a engagé près de 40 M€ pour les études et travaux de régénération de petites lignes. S'agissant du CPER pour la période 2023-2027, l'État et SNCF Réseau devraient y investir conjointement 75 M€ pour la régénération de ces lignes, en particulier pour rénover les lignes Laon-Hirson et Boves-Compiègne. Par ailleurs, l'État a participé aux côtés de la région au financement des travaux de régénération des lignes capillaires fret Mezy – Artonges, Compiègne – Lamotte et Desvres-Hesdigneuls, Saint-Omer – Lumbres pour près de 10 M€ entre 2022 et 2023. En sus des opérations quotidiennes de maintenance des infrastructures, SNCF Réseau prévoit en 2024 la réalisation, financée sur ses fonds propres, d'une trentaine de chantiers de mise à neuf du réseau ferré sur le territoire des Hauts-de-France avec des opérations de régénération des voies, des caténaires, des aiguillages, des ouvrages pour un total de près de 300 M€. Concernant plus particulièrement les péages ferroviaires, en décembre 2022 une hausse des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le cycle tarifaire 2024-2026 a effectivement été décidée par le conseil d'administration de la société SNCF Réseau. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour le cycle tarifaire 2024-2026 ont ainsi été augmentées d'environ 8 % en 2024 pour les services conventionnés de transports de voyageurs. Celle-ci est appliquée pour répondre en partie aux effets de l'inflation qui touchent particulièrement le secteur ferroviaire. Cette hausse s'avère nécessaire pour maintenir le niveau des investissements de régénération et de modernisation du réseau ferré national. Afin de maintenir un niveau d'ambition élevé pour le renouvellement et l'exploitation du réseau, le Gouvernement a fait le choix de soutenir cette proposition de hausse tarifaire, qui a été calculée au plus juste. Il a pris en compte le fait que l'inflation n'avait pas été répercutée sur les tarifs de 2022 et 2023, le cadre réglementaire ne le permettant pas. Cette hausse a été validée par l'autorité de régulation des transports en février 2023. Les redevances d'accès des trains régionaux, prises en charge par l'État, ont subi la même évolution : l'effort pour le réseau ferroviaire est donc partagé. Par la décision du 5 mars 2024, le conseil d'État a annulé la tarification d'utilisation du réseau ferré national pour 2024 avec effet différé au 1er octobre prochain, jugeant que la société SNCF Réseau n'a pas respecté la procédure prévue pour la détermination des redevances dues par les régions pour faire circuler les TER, sans toutefois remettre en cause le niveau de la hausse. SNCF Réseau est donc conduite à relancer une nouvelle, en respectant la procédure d'association des parties prenantes.