



Assemblée plénière des 7, 8 et 9 février 2024

## VŒU RELATIF aux péages ferroviaires

Vœu à l'initiative et porté par le groupe Écologistes & Solidaires

Présenté par Marie-Claire THOMAS

### Réformer les péages ferroviaires : un impératif pour le choc d'offre

Pour se conformer à une directive européenne du 29 juillet 1991 sur le développement des chemins de fer communautaires, la loi du 13 février 1997 a séparé la propriété et la gestion de l'infrastructure ferroviaire, alors dévolue à Réseau Ferré de France (RFF), de la fourniture des services ferroviaires, alors confiée à la SNCF.

Avec elles, ont été créés les péages ferroviaires. Redevances d'utilisation du réseau ferré, celles-ci sont aujourd'hui payées par les entreprises ferroviaires, en particulier SNCF Voyageurs, au gestionnaire d'infrastructure qui a remplacé RFF en 2015 : SNCF Réseau. Calculés selon plusieurs paramètres, essentiellement l'assiette des coûts complets de SNCF Réseau, puis une modulation par activité (TER, fret, TGV) comme, par exemple, la capacité contributive des exploitants ferroviaires, mais aussi une distinction entre le réseau structurant et des lignes à dimension régionale (dites LDFT), **ces droits dont l'opérateur ferroviaire doit s'acquitter pour faire circuler ses trains sur le réseau représentent une part non-négligeable d'un titre de transport. Et plus particulièrement en France, l'un des pays européens aux droits de péage ferroviaire les plus élevés.** Essentiellement proportionnels aux kilométrages réalisés, ce mode de tarification n'est pas représentatif de la réalité des coûts marginaux d'une circulation ferroviaire et s'avère donc contreproductif en désincitant à la création d'offre antagoniste aux objectifs de report modal nécessaire à une transition écologique et énergétique.

Au tout début de l'année 2023, le montant de cette taxe dans notre pays était en effet estimé à 8 euros du kilomètre pour un train sur une voie classique, contre 2,77 euros en Italie et 1,45 euro en Suède. Une situation plus que regrettable puisque ce coût est factuellement répercuté sur le prix des titres de transport. Et une situation qui s'explique non seulement par la vétusté d'une partie du réseau ferré français, dont les frais de maintenance et de régénération sont plus élevés que dans le reste de l'Europe mais aussi, et surtout, par le choix fait de laisser entièrement reposer le coût total de l'infrastructure sur les utilisateurs, en lieu et place du coût qui leur serait directement imputable, et représenterait en France environ 20 % du coût du péage à peine.

Il y a quelques mois, l'Autorité de régulation des transports (ART), compétente en la matière, a fait le choix de permettre à SNCF réseau d'augmenter très fortement, entre 2024 et 2026, le coût des péages pour faire rouler les trains express régionaux (TER). Or, cette disposition ne peut que pénaliser les Régions en charge de ce service public de transport ferroviaire et, in fine, ses utilisateurs, les collectivités régionales étant acculées à répercuter, même si c'est *a minima*,



cette hausse sur les titres de transport, ceci en raison d'un contexte budgétaire de plus en plus contraint.

Aux côtés de sept des douze régions métropolitaines, la Région Bourgogne-Franche-Comté, considérant que cette décision n'était pas appropriée, prise selon des modalités non transparentes et en dépit des avis rendus lors des différentes étapes de concertation, a attaqué SNCF Réseau devant le Conseil d'État pour contester les tarifs de ses péages ferroviaires.

Si une demande d'annulation de nouvelles dispositions tarifaires de SNCF Réseau a donc été faite par notre collectivité, notre groupe s'élève avec le présent vœu contre ce système d'essence malthusienne et contreproductif qui fait peser sur les régions une charge supplémentaire, ceci à l'heure où, décarbonation des transports et crise énergétique obligent, il est plus que jamais nécessaire de développer le train, notamment celui du quotidien, en le rendant financièrement plus attractif que l'automobile ou l'avion. L'Etat, qui ne contribue pas au réseau ferré comme il le fait directement ou par l'intermédiaire des départements au réseau routier, ne saurait en effet se satisfaire plus longtemps d'un modèle économique de tarification du réseau incompatible avec la volonté, plusieurs fois affichée mais jusqu'ici sans effets notables, de favoriser un report modal d'ampleur en faveur du train. **C'est pourquoi notre groupe demande que l'Etat procède sans délai à une remise à plat du financement du transport ferroviaire en France et plus particulièrement réforme en profondeur, pour le rendre réellement incitatif, le système des péages français qui sont, faut-il le rappeler, parmi les plus chers en Europe.**

Claire MALLARD,

Présidente de groupe  
Écologistes & Solidaires