



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 102703

Texte de la question

Mme Colette Langlade attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur l'augmentation conséquente des tarifs de la SNCF. En effet, en ce qui concerne par exemple les trains à grande vitesse et les TéoZ, le prix moyen par kilomètre a augmenté de 3,4 % en moyenne par an entre 2002 et 2009. Les prix des billets des TGV et TéoZ ont ainsi augmenté dans leur ensemble de 24 % entre 2002 et 2009, c'est-à-dire deux fois plus que l'inflation. Alors que la mobilité est un facteur de plus en plus déterminant aujourd'hui, notamment pour la recherche d'un emploi, ces augmentations pèsent sur un nombre croissant de ménages. Une hausse du prix des billets a encore été annoncée pour ce début d'année, alors que le chiffre d'affaires de la SNCF a progressé de 4 % l'an dernier. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures elle entend prendre afin d'inciter la SNCF à une modération des prix de ce type de billets et rendre véritablement attractifs les déplacements par le rail.

Texte de la réponse

L'augmentation du prix moyen kilométrique observée sur la période 2002-2009 résulte, pour l'essentiel, de la mise en oeuvre d'une politique tarifaire plus dynamique mais également, pour partie, d'un renforcement de l'offre de services et d'une évolution dans la structure des trafics. La SNCF a développé, ces dernières années, la pratique du « field management », qui vise à optimiser le remplissage de ses TGV par une politique tarifaire davantage différenciée. L'entreprise propose ainsi à l'ouverture des ventes un nombre important de billets avec une réduction significative, avant de rapprocher ses prix du tarif plein au fur et à mesure du remplissage des trains. Parallèlement, deux facteurs significatifs pèsent sur la progression du prix moyen kilométrique payé, sans pour autant traduire une augmentation réelle du prix demandé à l'utilisateur pour une prestation identique. Il s'agit, notamment, du développement de l'offre TGV Pro, qui intègre, en supplément du voyage, un certain nombre de services offerts au client moyennant un prix majoré de quelques euros, ou encore de la modification de la structure des trafics. La croissance des trafics s'est en effet révélée plus soutenue en première classe qu'en seconde, sur la période de référence considérée, ainsi que sur les relations courtes, où le prix moyen kilométrique est le plus élevé, conformément aux règles de tarification historiques appliquées par la SNCF. Le Gouvernement reste néanmoins toujours extrêmement vigilant quant à la politique tarifaire conduite par la SNCF en termes d'accessibilité pour les usagers. Conformément au cahier des charges de l'entreprise, l'évolution des tarifs est homologuée par le ministère chargé des transports sur proposition de la SNCF. Les hausses homologuées chaque année portent sur le tarif maximum et ne reflètent donc pas les prix effectivement payés par les usagers puisque moins d'un quart d'entre eux paie ce tarif plein. La majorité des usagers bénéficie en effet de tarifs réduits par le biais des cartes commerciales de l'entreprise, des tarifications sociales décidées par l'État ou par le biais de tarifs promotionnels de l'entreprise (Prem's), ces derniers représentant désormais plus de 10 % des billets vendus. À la demande du Gouvernement, les usagers verront le nombre de billets Prem's augmenter d'un million en 2011. Le Gouvernement a autorisé la SNCF à mettre en oeuvre, à compter du 8 février 2011, une hausse de ses tarifs de 2,85 % en moyenne en seconde classe. Cette augmentation, supérieure à l'inflation mais inférieure à la demande initialement formulée par l'entreprise de transport, résulte de

la nécessité de financer de nombreux investissements dont bénéficieront les voyageurs. Il s'agit notamment de rénover et renouveler le parc TGV, dont les premiers éléments ont été mis en service il y a plus de trente ans. La hausse des tarifs permettra aussi de compenser en partie l'augmentation des péages d'infrastructures, justifiée par l'amplification des travaux de modernisation du réseau. La grande vitesse ferroviaire française propose à nos concitoyens les tarifs les moins chers d'Europe, comme ont pu le confirmer les résultats d'une étude confiée à un cabinet indépendant par le ministère des transports. Alors que 2 000 kilomètres de nouvelles lignes à grande vitesse doivent être réalisés à l'horizon 2020 conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement est très attaché à ce que le développement du TGV continue de se faire au bénéfice du plus grand nombre.

Données clés

Auteur : [Mme Colette Langlade](#)

Circonscription : Dordogne (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 102703

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 mars 2011, page 2423

Réponse publiée le : 24 mai 2011, page 5428