



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 126947

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle 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 la politique tarifaire de la SNCF. Il lui demande s'il compte demander à cette entreprise nationale de revenir à une politique tarifaire juste, basée sur le prix kilométrique pour l'ensemble de la France.

Texte de la réponse

La politique tarifaire de la SNCF regroupe trois types de tarifs : - des tarifs conventionnés avec des tiers (entreprises notamment) ; - des tarifs sociaux institués par l'Etat ou par les autorités organisatrices régionales, auxquels sont éligibles certains voyageurs, en fonction de critères sociaux ou économiques ; - des tarifs commerciaux, eux-mêmes distincts selon qu'il s'agit de trains sans réservation obligatoire ou avec réservation obligatoire. Concernant la tarification des trains sans réservation obligatoire, qui est appliquée aux TER et aux Intercités sur l'ensemble du territoire, la SNCF l'établit strictement par référence à la règle nationale dite du barème kilométrique dégressif évoquée dans la question. S'agissant de la tarification des trains à réservation obligatoire, qui porte sur les TGV, les TéoZ et les Lunéa, l'application de cette même règle fait l'objet d'adaptations par l'entreprise, dans le cadre d'une stratégie d'optimisation des prix et des taux d'occupation des rames, découlant des techniques du yield management. Cette politique a été progressivement développée par la SNCF depuis 1993, conformément aux observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 24 juin 1993 relatif aux tarifs TGV Nord Europe. Lorsque des trains présentent pour les usagers des avantages particuliers de rapidité et de confort, la SNCF peut ainsi vendre un certain volume de billets de seconde classe à des tarifs supérieurs aux tarifs de base, dans la limite de seuils fixés par l'Etat. La politique active de promotion que conduit parallèlement l'entreprise a permis, en 2010, à 80 % des 100 millions de voyageurs accueillis sur TGV de bénéficier d'une réduction. Dans un environnement appelé à être de plus en plus concurrentiel, le décret du 29 juillet 2011 et son arrêté d'application du 16 décembre 2011 ont par ailleurs fait évoluer certaines dispositions portant sur les modalités de fixation de ces tarifs en renforçant le contrôle exercé par l'Etat. Il est à noter que le niveau du tarif bas de référence et du tarif le plus élevé, ainsi que les conditions d'accès des bénéficiaires de tarifs sociaux à des tarifs réduits sur ces trains à réservation obligatoire n'ont pas été modifiés par rapport au précédent dispositif. Il convient enfin de rappeler que les grands projets d'infrastructure ferroviaire à grande vitesse représentent des investissements d'envergure. La politique tarifaire appliquée par l'entreprise aux trains en circulation sur ces lignes doit donc être ajustée pour concilier leur accessibilité au plus grand nombre et l'équilibre économique de leur modèle 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. Cette politique en faveur du modèle français du « TGV populaire » ne sera pas infléchie.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 126947

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 24 janvier 2012, page 816

Réponse publiée le : 17 avril 2012, page 3108