



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## SNCF

Question écrite n° 26716

### Texte de la question

M. Pierre Lellouche attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la nouvelle grille tarifaire de la SNCF. En octobre dernier, la SNCF a procédé à une vaste refonte de sa grille tarifaire, les prix des billets de train n'étant plus fonction du kilométrage parcouru mais de la fréquentation et du taux de remplissage des trains. Ils sont désormais calculés selon la disponibilité des places dans les trains, et peuvent passer par plusieurs paliers de prix, dans une même journée, selon l'heure de réservation. Ainsi, pour l'achat, une semaine avant le départ, d'un aller Montpellier-Paris en seconde classe, les clients ne bénéficiant d'aucune réduction peuvent se voir proposer des tarifs de 50 euros, 58 euros, 66 euros, 77,10 euros et même 80 euros le même jour. Dans le même temps, l'entreprise ferroviaire a souhaité lancer une nouvelle stratégie commerciale visant à imposer la dégressivité des tarifs des billets selon la date d'achat des billets. Pour un aller simple en seconde classe entre Paris et Marseille les prix peuvent, par exemple, s'échelonner de 10 à 101 euros, soit un écart de 1 à 10. Dans les mêmes conditions, les prix d'un trajet entre Paris-Rennes ou Paris-Toulouse sont compris dans une fourchette de 40 à 122 euros. Outre la difficulté pour les usagers de se repérer dans ce maquis tarifaire, cette nouvelle politique a entraîné une hausse des tarifs de la SNCF. Les services du ministère des finances ont ainsi constaté, en novembre dernier, que pour les usagers des grandes lignes « les coûts du transport ferroviaire ont augmenté plus rapidement que les prix moyens à la consommation : + 4,5 %, en rythme annuel, entre 2003 et 2006 ». De surcroît, cette stratégie risque d'entraîner de profondes inégalités entre une France « RTTisée », capable de planifier à l'avance ses déplacements, et une France n'ayant pas cette possibilité, et prenant, de fait, à sa charge les réductions offertes aux premiers. Aussi, eu égard à la mission de service public de la SNCF, et de la nécessité d'offrir des prestations similaires à l'ensemble des usagers, il souhaiterait connaître ses intentions pour éviter que ne surgissent des inégalités de fait entre les divers utilisateurs de l'entreprise publique ferroviaire.

### Texte de la réponse

En octobre 2007, la SNCF a mis en place un nouveau système tarifaire sur les trains à réservation obligatoire (TGV, Corail Téo et Corail Lunéa) qui conduit à généraliser une offre tarifaire évoluant en fonction de la fréquentation du train et de la date d'achat du titre de transport. Plus le voyageur anticipe son voyage, plus le prix du billet est bas. Ce principe de tarification, appliqué également par les compagnies aériennes, permet d'offrir aux voyageurs des prix modérés sans condition d'âge ou de situation et de maximiser l'occupation des trains. Si la modulation du prix des billets TGV dans le temps répond à une logique de marché, son prix plein tarif est, quant à lui, délimité par les pouvoirs publics. En effet, en application du cahier des charges de la SNCF, les tarifs voyageurs sont homologués par le ministre chargé des transports. Chaque année, la SNCF communique les majorations tarifaires qu'elle souhaite voir appliquées sur les prix plein tarif de l'ensemble des destinations offertes à la clientèle. Les propositions conciliant le mieux les contraintes de gestion de l'entreprise et la préservation du pouvoir d'achat des usagers sont homologuées. Le yield management se traduisant pour l'usager par la possibilité d'accéder à des prix inférieurs au plein tarif homologué, la SNCF dispose d'une large autonomie dans la définition des tarifs qui sont proposés sur les TGV. Par ailleurs, la SNCF a décidé d'offrir à sa

clientèle davantage de billets à prix réduits afin d'élever le taux d'occupation de ses trains. Ainsi, le nombre de billets « Prem's » a été sensiblement augmenté et leur prix de base a été diminué de 3 euros, passant ainsi de 25 à 22 euros pour les trajets longue distance et de 20 à 17 euros sur les courtes distances. Ces billets élargissent effectivement la gamme tarifaire vers le bas, ce qui est généralement considéré comme un élément favorable pour l'usager, mais ils ne peuvent pas être comparés directement avec les autres billets dans la mesure où les acquéreurs acceptent d'utiliser un billet ni échangeable ni remboursable. Concernant l'évolution des prix des transports ferroviaires de voyageurs sur les dernières années, les chiffres publiés par l'INSEE indiquent que ce composant de la consommation des ménages a progressé de l'indice 110 en janvier 2003 (base 100 en 1998) à l'indice 124,25 en janvier 2008, soit une augmentation annuelle moyenne de + 2,47 %.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Lellouche](#)

**Circonscription :** Paris (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 26716

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er juillet 2008, page 5602

**Réponse publiée le :** 23 septembre 2008, page 8255