



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 98677

Texte de la question

M. Jean-Paul Dupré attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur le projet de hausse de 2 à 3 % des billets de train. Celle-ci intervient en pleine crise, alors que tous les prix augmentent et après des années de hausse du coût des billets largement supérieure à l'inflation. En novembre 2010, un rapport révélait que les prix avaient augmenté en moyenne de 3,4 % par an de 2002 à 2009, soit une progression totale de plus de 26 % sur cette période, soit le double de l'inflation. Au moment où les Français réclament qualité et proximité pour leurs transports, le Gouvernement décide ainsi de pénaliser un moyen écologique de déplacement, en contradiction avec ses engagements. En outre, il avalise une hausse supérieure à l'inflation pénalisant le pouvoir d'achat déjà en berne de nos concitoyens et ce alors même que la SNCF annonce renouer avec les bénéficiaires. Il lui demande donc de renoncer à ce projet d'augmentation et lui rappelle l'urgente nécessité de mettre en place un plan d'investissement massif dans le ferroviaire.

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'usager 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 : [M. Jean-Paul Dupré](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 98677

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 : 25 janvier 2011, page 624

Réponse publiée le : 24 mai 2011, page 5428