



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 29260

## Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la pratique de tarifs différenciés sur les lignes à grande vitesse exploitée par la SNCF. Cette différenciation joue de deux façons. La première intervient quand les TGV n'ont pas le même tarif en fonction du moment de circulation et de la fréquentation de la ligne. La seconde est pratiquée en fonction d'un critère dit « origine-destination ». Dans ce cas, un contingentement de tarifs plus avantageux sur un tronçon d'un TGV que sur une autre partie du trajet est déterminé. L'objectif est alors de préserver certains marchés secondaires, mais néanmoins importants, ou, à l'inverse, de préserver le marché principal à longue distance. Des différenciations tarifaires sont alors mises en place pour maximiser le remplissage des TGV sur le trajet le plus long. Elle a notamment pour effet d'accorder un tarif plus avantageux, rapporté au kilomètre parcouru, au voyageur entre Paris et Rennes ou Nantes qu'entre Paris et Le Mans. De façon plus globale, les tarifs des services de transport ferroviaire de voyageurs sont fixés par la SNCF dans les conditions prévues par son cahier des charges, approuvé par le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983. L'article 14, modifié par décret n° 94-606 du 21 juillet 1994, dispose que les prix payés par les usagers des services nationaux sont fixés par la SNCF en application d'un « tarif de base général » correspondant au prix du voyage en seconde classe, et de « tarifs de base particuliers » applicables sur certaines relations qui présentent des avantages particuliers de rapidité et de confort ou qui sont soumises à une forte concurrence de la part d'autres modes de transport. Ainsi, un arrêté du 22 juillet 1994 conjoint des ministres chargé des transports et de l'économie et pris sur proposition de la SNCF après consultation des usagers, a fixé les modalités d'application de l'article 14, en autorisant un rapport maximal de 40 % pour le prix du voyage en 2ème classe, entre le « tarif de base particulier » et le « tarif de base général » et un rapport maximal de 50 % pour un voyage en 2e classe et en incluant la modulation temporelle, entre les prix applicables le plus élevé et le moins élevé. Elle lui demande si l'État a bien vérifié concrètement que les tarifs actuellement applicables sur le tronçon Le Mans-Paris respectent bien ces limites.

## Texte de la réponse

L'article 14 du décret 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF a été une nouvelle fois modifié en 2011 par le décret n° 2011-914 du 29 juillet 2011. Cette modification a eu pour effet, entre autre, de substituer à la notion de « tarif de base particulier » la notion de « tarif réglementé de référence ». En conséquence de cette modification, l'arrêté du 22 juillet 1994 fixant les modalités d'application de cet article 14 a été abrogé par l'arrêté du 16 décembre 2011 fixant les modalités d'application des articles 14 et 17 du cahier des charges de la SNCF. Cet arrêté prévoit en particulier que le tarif réglementé de référence (TRR) vaut exactement 1,4 fois le tarif de base général applicable à la relation concernée. Il édicte un certain nombre de règles permettant d'encadrer les tarifs. Ainsi, au cours d'une année, en seconde classe, et sur dix ensembles géographiques cohérents, le prix d'au moins 50 % des billets vendus pour des trains nationaux non conventionnés avec l'État doit être inférieur ou égal au TRR. Cette proportion doit être supérieure à 10 % durant les pointes de fin de semaine. Les dix ensembles géographiques cohérents sont décrits en annexe de cet arrêté.

S'agissant plus particulièrement de la relation Le Mans - Paris, affectée à l'ensemble géographique « ouest » correspondant aux trains entre Paris et la région Pays de la Loire, le compte-rendu annuel de la politique tarifaire au titre de l'année 2012, établi par la SNCF conformément aux dispositions de son cahier des charges et de l'arrêté du 16 décembre 2011, confirme que ces critères sont bien respectés. Dans le cadre de sa politique en faveur des modes de déplacement respectueux de l'environnement, le Gouvernement est très soucieux de l'accessibilité des tarifs ferroviaires au plus grand nombre.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Marietta Karamanli](#)

**Circonscription :** Sarthe (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 29260

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

### Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 juin 2013](#), page 6035

**Réponse publiée au JO le :** [24 septembre 2013](#), page 10158