



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 68967

Texte de la question

M. André Schneider interroge M. le secrétaire d'État, 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 l'augmentation possible des tarifs de la SNCF. Une note interne, émanant de la direction du marketing, proposerait des hausses de tarifs pour la première classe, la suppression des wagons-bars pour tout trajet inférieur à trois heures et un durcissement des conditions de remboursement des billets afin de pallier le manque de rentabilité des lignes TGV. La SNCF perd progressivement l'ensemble de ses avantages concurrentiels. Est-il encore possible de croire que les hausses de tarifs seraient la réponse au manque de rentabilité, désormais chronique, de certaines lignes TGV ? Les consommateurs, particulièrement en période de crise économique, n'accepteront plus une nouvelle augmentation de tarifs. Ils choisiront, pour nombre d'entre eux, d'utiliser d'autres modes de transports tels que l'avion, voire le covoiturage. Ainsi la SNCF devrait, à court et moyen terme, perdre à nouveau des clients. Ce qui favoriserait, bien entendu, ses concurrents. Il est vrai que cette belle et grande entreprise est confrontée aux décisions, parfois irrationnelles, de son seul actionnaire : l'État. N'est-il pas possible de concilier enfin la qualité du service public avec une meilleure rentabilité ? Dans son dernier rapport, la Cour des comptes a dénoncé la pertinence économique de certains projets de LGV telles que la future ligne Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux) et celle de Poitiers-Limoges. Comment cette formidable entreprise de transport pourrait-elle devenir rentable si l'État lui affecte continuellement de nouvelles charges ? Aussi il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement en la matière.

Texte de la réponse

En tant qu'entreprise publique à caractère industriel et commercial, le transporteur SNCF - aujourd'hui SNCF Mobilités - dispose de l'autonomie de gestion. Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires qui lui sont applicables, il lui appartient de définir la stratégie commerciale la plus adaptée visant à développer l'usage du train en participant à la satisfaction du droit au transport, dans des conditions assurant l'équilibre global de son exploitation. SNCF Mobilités a notamment le devoir d'assurer la gestion de ses moyens au meilleur coût, et d'en améliorer en permanence l'efficacité et la productivité, dans le respect des principes du service public ferroviaire. Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, la seule intervention de l'État dans la mise en oeuvre de la stratégie commerciale de SNCF Mobilités consiste en l'homologation par le ministère chargé des transports des tarifs plafonds de seconde classe pratiqués par l'entreprise. Chaque année, cette dernière est ainsi amenée à proposer au ministère chargé des transports une augmentation des tarifs plafonds. Cette augmentation n'a pas vocation à s'appliquer à l'ensemble des tarifs que la société pratique et ne reflète donc pas l'augmentation des prix qui sera effectivement supportée par les usagers, du ressort de SNCF Mobilités. Par exemple, les tarifs « Prem's » dont SNCF Mobilités s'est engagée à augmenter fortement le nombre en 2015, et celui des cartes de réduction, sont restés inchangés lors de la dernière augmentation. Le tarif moyen des billets n'a ainsi augmenté que de moins de 1%. Cette question de l'évolution des tarifs des trains fait évidemment écho au rapport de la Cour des comptes, publié en octobre 2014, qui a notamment souligné la baisse récente de la rentabilité de l'activité TGV. Il convient ici de préciser que la rentabilité de SNCF Mobilités

n'est pas affectée par la construction en tant que telle, des futures lignes à grande vitesse, mais par les charges d'exploitation supplémentaires qui peuvent en résulter. Conscient de cette problématique, le Parlement a instauré dans la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, sur proposition du Gouvernement, une règle de maîtrise des investissements de développement du réseau ferré national visant à garantir une répartition durable et soutenable du financement pour le système ferroviaire.

Données clés

Auteur : [M. André Schneider](#)

Circonscription : Bas-Rhin (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68967

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 novembre 2014](#), page 9463

Réponse publiée au JO le : [26 mai 2015](#), page 3986