



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Augmentation du prix des billets de trains

Question écrite n° 7733

### Texte de la question

Mme Catherine Couturier alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'augmentation des prix des billets de train SNCF. En effet, selon l'UFC Que Choisir, les prix des billets de train ont augmenté de 5 % en moyenne sur l'ensemble du réseau ferroviaire (avec des pointes à 8 % sur certains trajets). Cette augmentation est liée au « yield management » qui fait dépendre le prix de la place du jour de son achat, de l'horaire et de la date du voyage, du taux de remplissage des rames et de la concurrence avec d'autres transports. À titre comparatif, le prix au kilomètre du train varie entre 0,10 euro (trajet entre Dijon et Lyon) et 0,36 euro par kilomètre (trajet entre Avignon TGV à Aix en Provence). De tels écarts de prix ne peuvent pas se justifier par le seul argument de la mise en concurrence. Par ailleurs, l'augmentation des prix des billets est liée à la majoration des péages ferroviaires, perçus par SNCF Réseau qui représente entre 35 et 40 % du prix des billets TGV. Cette majoration des péages devrait d'ailleurs augmenter car SNCF Réseau souhaite « rattraper l'inflation subie ». Selon *le Figaro*, pour les lignes à grande vitesse (LGV), la majoration pour les transporteurs s'élèvera à 7,6 % en 2024. Pour les Intercités et les TER, la hausse des prix sera de 8 % en 2024. À cela, il faut ajouter un taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux billets de train de 10 %. Finalement, les frais d'annulation ont été augmentés depuis le 7 février passant de 15 euros à 19 euros pour les TGV et de 12 euros à 15 euros pour les liaisons Intercités. L'augmentation systématique du prix des billets de train risque donc de dissuader l'utilisation du train. Paradoxalement, le Gouvernement a défendu un plan de soutien à l'aéronautique de 15 milliards d'euros en 2020. Par ailleurs, le transport aérien n'est sujet à aucune taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et à aucune taxe sur le kérosène. Selon *l'Institute for climate economics* (I4CE), la taxe sur le kérosène est une niche fiscale évaluée à 6,2 milliards d'euros (pour un taux de taxation équivalent à celui de l'essence payé par les ménages). Même les Français les plus motivés se trouvent dissuadés d'emprunter le train pour des trajets nationaux ou européens lorsque cela est possible, tant la différence de prix est défavorable au ferroviaire. Par conséquent, elle invite M. le ministre à repenser une politique de transport en cohérence avec les objectifs des Accords de Paris notamment en faisant baisser les prix des billets de train et en taxant le secteur aérien.

### Texte de la réponse

En adoptant un système de tarification flexible, la SNCF est en mesure d'exploiter tout le potentiel économique de ses TGV et d'accroître significativement les taux de remplissage. Pour les usagers, cette pratique tarifaire rend par ailleurs possible d'offrir des prix particulièrement avantageux à certaines périodes et donc d'ouvrir l'accès aux TGV à des voyageurs qui ne pourraient pas payer un prix plus élevé. La SNCF a également déployé l'offre TGV à bas prix Ouigo, qui représentera, selon ses prévisions, 22 % du trafic grande vitesse en 2023. La SNCF est confrontée depuis 2022 à une forte augmentation de l'inflation, notamment en ce qui concerne les prix de l'énergie. Afin de préserver l'attractivité du train et le pouvoir d'achat des usagers, l'entreprise a mis en place un bouclier tarifaire pour la grande vitesse en 2023, qui permet de limiter la hausse du prix moyen payé par les voyageurs à 5 % (contre une augmentation des coûts de la SNCF d'environ 13 % en 2023). En parallèle, l'offre Ouigo continuera à se développer dans les prochaines années pour proposer toujours plus de possibilité de voyages à bas prix. Afin de contribuer au financement du « plan d'avenir pour les transports » et, en particulier, des investissements dans les infrastructures favorisant la réduction de l'impact des mobilités sur

l'environnement, le Gouvernement prévoit, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024, l'institution d'une taxe sur les grandes exploitations d'infrastructures de transport de longue distance. Le rendement annuel attendu est de 0,6 Md€, répartis essentiellement entre les grandes concessions autoroutières et les grands aéroports, qui, pour leur part, en répercuteront la plus grande partie sur les compagnies aériennes.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Catherine Couturier](#)

**Circonscription :** Creuse (1<sup>re</sup> circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7733

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [2 mai 2023](#), page 3977

**Réponse publiée au JO le :** [3 octobre 2023](#), page 8860