



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV Nord

Question écrite n° 323

Texte de la question

M. Dominique Dupilet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la prochaine mise en service des lignes TGV entre Arras et Paris, puis d'ici quelques mois entre Lille et Paris. A quelques semaines de l'ouverture de ces deux lignes TGV, très importantes pour améliorer la situation économique et la qualité de vie des habitants du Nord-Pas-de-Calais, les très rares informations relatives aux modalités d'accès à ces lignes suscitent de vives inquiétudes parmi les usagers actuels de la SNCF (doublement ou plus du prix des abonnements, systématisation obligatoire de la réservation payante pour tous les usagers, systématisation de la méthode de réservation Socrate). Aussi, il lui demande si ces modalités sont réellement envisagées et auquel cas s'il ne craint pas que le TGV Nord soit l'un des modes de transport collectif les plus onéreux de France, ce qui entraînera une saturation des autoroutes de la région.

Texte de la réponse

La SNCF a mis en place à titre expérimental, pendant un an, une nouvelle tarification sur le TGV Nord-Europe. Les voyageurs utilisant fréquemment le TGV Nord-Europe ont la possibilité de souscrire des abonnements. Ceux qui font le voyage une à deux fois par semaine peuvent souscrire un abonnement permettant huit trajets par mois pour un prix comportant une réduction significative par rapport au plein tarif. Les utilisateurs très fréquents voire quotidiens du TGV Nord-Europe peuvent acquérir des forfaits mensuels dont le prix est lié au nombre de trajets effectués par TGV dans le mois. À la suite de négociations avec les usagers et leurs responsables, la SNCF propose aux voyageurs qui disposaient d'abonnements antérieurs à la mise en service du TGV-Nord des forfaits mensuels à prix réduit. Lors de l'achat des forfaits, le voyageur doit indiquer les trains qu'il utilisera et sa place lui est réservée ; néanmoins, il a la possibilité de prendre un TGV différent de celui prévu, sans supplément de prix, dans la limite de quatre modifications par mois. Au-delà de cette limite, les changements de TGV sont payants mais des assouplissements ont fait l'objet d'accords locaux entre la SNCF et ses abonnés. En outre, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a demandé que soit maintenue une offre en trains classiques accessibles aux conditions tarifaires valables sur l'ensemble du réseau. Des formules permettent aux titulaires d'abonnements SNCF antérieurs à la mise en service du TGV Nord-Europe de continuer à bénéficier de la libre circulation sur les trains classiques tout en pouvant accéder au TGV Nord-Europe pour un nombre limité de trajets dans le mois. Les prix payés par les usagers du TGV Nord-Europe sont certes en moyenne plus élevés que ceux pratiqués sur les lignes classiques. La construction de cette ligne nouvelle a, en effet, nécessité de lourds investissements, mais procure aux usagers un service tout à fait différent puisqu'elle divise pratiquement le temps de parcours par deux et que le confort est sensiblement amélioré. Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a veillé à ce que le TGV Nord-Europe soit néanmoins accessible à tous, ce qui est le cas, puisque, d'une part, des conditions spécifiques sont accordées aux anciens abonnés et que, par ailleurs, tous les tarifs réduits y compris les tarifs commerciaux et notamment les prix « joker », auxquels tous les usagers peuvent accéder sans condition d'achat de carte spécifique ou d'âge du bénéficiaire, sont proposés de façon plus large que sur les autres relations. Cela permet notamment aux titulaires de carte Vermeil, Kiwi ou Carrissimo de voyager à prix réduit sans restriction d'heure ou de jour, a

condition de réserver suffisamment à l'avance. S'agissant du système de distribution Socrate, c'est un système moderne et intégré de distribution permettant d'offrir aux usagers des informations sur les horaires, les disponibilités et les prix, et simultanément d'établir le titre de transport et la réservation. En plus de l'amélioration de la qualité des prestations offertes aux guichets ou aux appareils de distribution automatique, ce système doit permettre de mieux utiliser les capacités de transport de l'établissement public en réalisant un meilleur équilibre entre l'offre et la demande de transport et, par ailleurs, d'accroître la capacité de réservations pour faire face à la croissance des demandes consécutives à la mise en service des TGV. Cependant, les usagers ont effectivement connu de nombreuses difficultés depuis la mise en service progressive de Socrate à partir de janvier 1993 (impossibilité de délivrer certains billets et durée excessive pour effectuer certaines opérations de vente ou d'échange et de remboursement). Compte tenu de cette situation particulièrement préjudiciable pour le service public, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a confié au conseil général des ponts et chaussées une mission d'expertise sur les conditions de fonctionnement de Socrate. Ce rapport, qui a été rendu public, permet de mieux cerner les critiques portées à ce système et le principe des solutions à apporter pour en améliorer durablement le fonctionnement, mais ne met pas en cause le bien-fondé de l'adoption d'un nouveau système informatique. Le ministre a bien entendu rappelé à la SNCF ses engagements quant à la rectification des dysfonctionnements et lui a demandé d'y procéder dans les meilleurs délais. Il lui a également fait part de son souhait de voir la SNCF redefinir le dialogue avec les usagers afin que soient mieux prises en compte leurs aspirations à un service de qualité, les associer à l'évolution de sa politique commerciale et améliorer la communication et la transparence des informations. En réponse à cette demande, la SNCF met en place un comité de suivi de Socrate dont la mission consiste à suivre les améliorations du fonctionnement du système Socrate et qui comprend notamment des représentants de la SNCF et des associations de consommateurs et d'usagers. Il est placé sous la présidence de M. Carrère, préfet de région honoraire, conseiller-maître à la Cour des comptes, qui préside également le comité de suivi de la tarification expérimentale du TGV Nord-Europe. Le ministre tient à préciser que Socrate est un outil et que les principes de la tarification restent inchangés.

Données clés

Auteur : [M. Dupilet Dominique](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 323

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 avril 1993, page 1251

Réponse publiée le : 20 décembre 1993, page 4635