



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 40208

Texte de la question

M. Michel Liebgott attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la nouvelle hausse des tarifs annoncée mercredi 17 décembre 2008 par la SNCF. Le président de la Fédération nationale des associations d'usagers et de transports (FNAUT), qui rassemble 150 associations et 40 000 adhérents, estime que cette hausse serait contre-productive car elle pourrait inciter les voyageurs à utiliser davantage l'avion ou la voiture, ce qui contredirait les objectifs écologiques de l'État. « Les tarifs de TGV semblent avoir évolué plus vite que l'inflation depuis 2006, soit parce que les quotas de places à tarifs réduits ont été diminués, soit parce que le nombre des TGV soumis au tarif de pointe a augmenté sur les relations les plus chargées ». La FNAUT estime que les voyageurs ne doivent, et ne peuvent, financer que les coûts d'usage et de maintenance du réseau ferré. Leur président estime que l'essentiel du financement des investissements doit être intermodal. « Il faut, d'une part, admettre que l'équipement routier et aéroportuaire de notre pays est terminé, et concentrer l'argent public disponible sur le transport collectif urbain et le rail : cela vaut autant pour les régions et les départements que pour l'État. D'autre part, il faut mettre en place des écotaxes sur le transport aérien intérieur, en particulier lorsque l'avion concurrence frontalement le train, et sur le trafic routier de voyageurs et de fret, et affecter le produit de ces écotaxes aux modes de transport peu émetteurs de gaz à effet de serre : c'est l'esprit du Grenelle de l'environnement ». Il lui demande donc ses intentions sur ce sujet.

Texte de la réponse

Le 13 janvier 2009, la SNCF a augmenté en moyenne de 3,5 % les prix de la gamme tarifaire « TGV Loisirs ». Cette évolution a été dictée par la progression des charges d'exploitation (charges de personnels, énergie, péages...) et par la poursuite d'un important programme d'investissements. La SNCF prévoit, en effet, d'augmenter ses capacités de 3,3 millions de sièges supplémentaires d'ici à la fin de l'année 2009 grâce à l'acquisition de 15 rames à deux niveaux et de poursuivre la rénovation des anciennes rames. La SNCF garde comme objectif de faire circuler à bord des TGV un nombre de plus en plus grand de voyageurs et, notamment, de personnes à revenu modeste. Pour tenir cet objectif, elle n'a pas modifié les tarifs des billets « Prem's » et des cartes de réduction. Ainsi, sur la gamme « TGV petits prix », il est toujours possible d'obtenir des billets « Prem's » à partir de 17 euros sur les courtes distances et de 22 euros sur les moyennes et longues distances. En 2008, près de 10 millions de voyages ont été effectués à des tarifs « Prem's », soit 10 % des voyages TGV réalisés dans l'année. La carte « 12-25 », qui permet de bénéficier de réductions pouvant atteindre 60 %, reste à 49 euros et la carte « senior », dont le taux de réduction maximal est de 50 %, à 56 euros. Le maintien de tarifs permettant l'accès de tous à la grande vitesse favorise le choix du train par rapport aux modes aérien et routier qui émettent davantage de gaz à effet de serre. S'agissant de l'application d'une taxe sur les lignes aériennes intérieures pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire à grande vitesse, les études conduites par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire démontrent que le report modal a très bien fonctionné sans taxe complémentaire. Une réduction des capacités aériennes est, en effet, observée chaque fois qu'une ligne à grande vitesse est mise en service. Aussi, une nouvelle taxation de ces lignes ne s'inscrit pas dans la politique de développement durable menée par le Gouvernement.

En outre, les lignes aériennes intérieures conservent leur pertinence pour les voyageurs en correspondance aérienne. Dans le domaine du transport de fret, l'écotaxe sur les poids lourds a été instaurée par la loi de finances pour 2009. Cette taxe, dont la mise en vigueur effective interviendra au plus tard fin 2011, s'appliquera au transport de marchandises sur le réseau routier national sans péage et constituera un signal prix favorisant le report modal.

Données clés

Auteur : [M. Michel Liebgott](#)

Circonscription : Moselle (10^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40208

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 janvier 2009, page 473

Réponse publiée le : 24 mars 2009, page 2938