# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## SNCF

Question écrite n° 99294

### Texte de la question

M. Michel Lefait à M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, l'augmentation des prix des billets de train à grande vitesse. Ainsi, le prix moyen par kilomètre a augmenté de 3,4 % en moyenne par an entre 2002 et 2009, soit une augmentation globale de 26,4 % sur la période. Cela correspond au double de l'inflation. Le prix moyen du billet est ainsi passé de 38,20 euros à 45,20 euros sur la même période, soit une augmentation de 18,4 % qui pourrait s'accentuer encore du fait des augmentations de péage facturées par RFF à la SNCF. Alors que la mobilité est un facteur de plus en plus déterminant aujourd'hui, notamment dans l'exercice d'un grand nombre d'activités professionnelles comme dans la recherche d'un emploi, ces augmentations pèsent sur un nombre croissant de ménages et de particuliers. Il lui demande en conséquence les mesures qu'il entend prendre afin d'inciter la SNCF à une modération des prix de ce type de billets.

### Texte de la réponse

L'augmentation du prix moyen kilométrique observée sur la période 2002-2009 résulte pour l'essentiel de la mise en oeuvre d'une politique tarifaire plus dynamique mais également, pour partie, d'un renforcement de l'offre de services et d'une évolution dans la structure des trafics. La SNCF a développé, en effet, ces dernières années, la pratique du « Yield management », qui vise à optimiser le remplissage de ses TGV par une politique tarifaire davantage différenciée. L'entreprise propose ainsi à l'ouverture des ventes un nombre important de billets avec une réduction significative, avant de rapprocher ses prix du tarif plein au fur et à mesure du remplissage des trains. Parallèlement à cette évolution principale, deux autres facteurs significatifs pèsent sur la progression du prix moyen kilométrique, sans pour autant traduire une augmentation réelle du prix demandé à l'usager. Il s'agit, notamment, du développement de l'offre TGV Pro, qui intègre, en supplément du voyage, un certain nombre de services offerts au client moyennant un prix majoré de quelques euros, ou encore de la modification de la structure des trafics. La croissance des trafics s'est en effet révélée plus soutenue en première classe qu'en seconde, sur la période de référence considérée, ainsi que sur les relations courtes, où le prix moyen kilométrique est le plus élevé, conformément aux règles de tarification historiques appliquées par la SNCF (le prix kilométrique décroissant avec l'allongement de la distance parcourue). Le Gouvernement reste néanmoins toujours extrêmement vigilant quant à la politique tarifaire conduite par la SNCF en termes d'accessibilité pour les usagers. Conformément au cahier des charges de l'entreprise, l'évolution des tarifs est homologuée par le ministère chargé des transports sur proposition de la SNCF. Les hausses homologuées chaque année portent sur le tarif maximum et ne reflètent donc pas les prix effectivement payés par les usagers puisque moins d'un quart d'entre eux paie ce tarif plein. La majorité des usagers bénéficie en effet de tarifs réduits par le biais des cartes commerciales de l'entreprise, des tarifications sociales décidées par l'État ou par le biais de tarifs promotionnels de l'entreprise (gamme Prem's), ces derniers représentant désormais plus de 10 % des billets vendus. À la demande du Gouvernement, les usagers verront le nombre de billets Prem's augmenter d'un million en 2011. Le Gouvernement a autorisé la SNCF à mettre en oeuvre, à compter du 8 février 2011, une hausse de ses tarifs de 2,85 % en moyenne en seconde classe. Cette augmentation, supérieure à l'inflation

mais inférieure à la demande initialement formulée par l'entreprise de transport, résulte de la nécessité de financer de nombreux investissements dont bénéficieront les voyageurs. Il s'agit notamment de rénover et renouveler le parc TGV, dont les premiers éléments ont été mis en service il y a plus de trente ans. La hausse des tarifs permettra aussi de compenser en partie l'augmentation des péages d'infrastructures, justifiée par l'amplification des travaux de modernisation du réseau. La grande vitesse ferroviaire française propose à nos concitoyens les tarifs les moins chers d'Europe, comme ont pu le confirmer les résultats d'une étude confiée à un cabinet indépendant par le ministère des transports. Alors que 2 000 kilomètres de nouvelles lignes à grande vitesse doivent être réalisés à l'horizon 2020, conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement est très attaché à ce que le développement du TGV continue de se faire au bénéfice du plus grand nombre.

## Données clés

**Auteur :** M. Michel Lefait
**Circonscription :** Pas-de-Calais (8$^{e}$ circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
**Type de question :** Question écrite
**Numéro de la question :** 99294
**Rubrique :** Transports ferroviaires
**Ministère interrogé :** Transports
**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clée(s)

**Question publiée le :** 1er février 2011, page 876
**Réponse publiée le :** 19 avril 2011, page 4040