



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 99297

## Texte de la question

M. Jean-Claude Fruteau attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur l'évolution des prix des billets de train à grande vitesse ces dernières années. En effet, s'agissant des trains à grande vitesse, 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 % faisant passer le prix moyen du billet de train de 38,20 euros à 45,20 euros. Ces augmentations fortes et répétées sur cette période constituent un frein au développement de l'utilisation du rail au détriment des autres moyens de transports plus polluants puisque pour des voyageurs ne disposant pas de cartes de réduction, la voiture reste le moyen de transport le plus compétitif à partir de deux voyageurs sur une très grande majorité des destinations. Ainsi, la politique tarifaire de la SNCF n'encourage pas les bonnes pratiques environnementales en matière de déplacements. Pire encore, à certaines périodes et sur certains trajets, prendre le train coûte plus cher que de prendre l'avion alors même que ce moyen de transport est beaucoup plus polluant. En outre, considérant que la mobilité est un facteur de plus en plus déterminant de nos jours, notamment pour la recherche d'un emploi, ces augmentations pèsent sur le pouvoir d'achat d'un nombre croissant de ménages. Il souhaite donc connaître les mesures qu'il entend prendre pour inciter la SNCF à une modération de ses tarifs afin de les rendre véritablement attractifs.

## 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'utilisateur. 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. Jean-Claude Fruteau](#)

**Circonscription :** Réunion (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 99297

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er février 2011, page 876

**Réponse publiée le :** 19 avril 2011, page 4040