



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 70100

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur le montant des tarifs pratiqués par la SNCF sur les lignes TGV et notamment ceux appliqués sur la portion entre Le Mans-Paris. Selon une estimation succincte faite en 2013 les passagers paieraient de 1 à 13 centimes au kilomètre plus cher sur cette portion que sur les autres portions de la ligne grande vitesse Ouest vers Rennes et Nantes. Il existe un tarif réglementé de référence. Les tarifs habituellement pratiqués ne peuvent dépasser 1,4 fois le tarif de base sur 50 % des billets vendus avec une proportion plus forte à certaines périodes. Tout cela est évalué sur des ensembles géographiques cohérents. Des expériences d'achat faites par des usagers montreraient que le tarif réglementé de 1,4 fois le tarif de base pourrait être parfois dépassé. La direction générale de la SNCF a indiqué que les informations permettant de comprendre la détermination des dits tarifs étaient couvertes par le secret des affaires et les seules informations communiquées ont été celles du montant du tarif normal homologué par le ministre en TER et plein loisir LGV et du montant dont le respect est contrôlé par le ministre. Le tarif réglementé à ne pas dépasser est calculé par rapport à des ensembles géographiques dont on ne sait rien. Par ailleurs aucune information n'a été donnée sur le tarif médian alors même qu'un rapport parlementaire a conclu à la nécessité de cette information en application de la réglementation sur les prix. À ce titre il est possible, à l'instar de certains commentateurs, de considérer que « la SNCF se comporte comme soumise à la concurrence alors même qu'elle est de fait en monopole » pour le trafic des passagers. Récemment la Cour des comptes dans un rapport « La grande vitesse ferroviaire un modèle porté au-delà de sa pertinence » (octobre 2014) a bien mis en évidence que le recours au TGV était pertinent pour des déplacements compris entre une heure trente et trois heures et souvent corrélé au revenus des utilisateurs les plus aisés. S'agissant des usagers manceaux et sarthois, une modulation à la baisse serait une mesure de simple justice. Elle souhaite disposer des informations utiles à la compréhension des tarifs et savoir si les éléments relatifs à la détermination des tarifs homologués et pratiqués peuvent être bien considérés comme exclusivement couverts par le secret des affaires. Elle réitère sa demande d'une évolution de la situation en faveur des usagers manceaux et sarthois par le réexamen de la tarification et la fixation d'écart de prix moins élevés sur ce tronçon de la ligne LGV par rapport à ceux pratiqués sur les tronçons menant aux autres grandes métropoles du Grand-Ouest.

Texte de la réponse

La SNCF, devenue SNCF Mobilités le 1er janvier 2015, a le devoir d'assurer la gestion de ses moyens au meilleur coût, et d'en améliorer en permanence l'efficacité et la productivité, dans le respect des principes du service public ferroviaire. Ces principes conduisent SNCF Mobilités à devoir respecter la notion d'équité territoriale lors de l'établissement de ses tarifs plafonds qu'elle fait homologuer par le ministère chargé des transports. Des relations comparables en termes de confort et de temps de parcours doivent ainsi donner lieu à des tarifs plafonds comparables. À titre d'exemple, pour ce qui concerne les relations assurées exclusivement sur ligne à grande vitesse circulée à 300 km/h, les trajets d'une durée d'une heure bénéficient de tarifs plafonds comparables qui, rapportés à une tarification au kilomètre, s'établissent à environ une trentaine de centimes,

qu'il s'agisse de Paris-Le Mans, Paris-Tours ou Paris-Lille. Les principes du service public ferroviaire ne sont toutefois pas incompatibles avec la mise en oeuvre par SNCF Mobilités d'une stratégie commerciale adaptée visant à développer l'usage du train en participant à la satisfaction du droit au transport, dans des conditions assurant l'équilibre global de son exploitation, comme les dispositions réglementaires l'y incitent. L'entreprise a ainsi développé la pratique du « yield management » pour les TGV, qui vise à optimiser leur utilisation par des tarifs variables. À l'ouverture des ventes, les prix des billets comportent ainsi une réduction significative, avant de se rapprocher du tarif plafond homologué, au fur et à mesure du remplissage des trains. Cette pratique, qui tient compte de la fréquentation estimée des trains, permet de faciliter l'accès du TGV à des catégories plus larges de la population grâce à la réduction des tarifs appliqués sur les trains les moins fréquentés. Par ailleurs, les clients de SNCF Mobilités peuvent également bénéficier de prix moins élevés que les tarifs plafonds 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). Au total, quatre utilisateurs du TGV sur cinq ont accès à des billets à tarif réduit. Par ailleurs, SNCF Mobilités est soumise à des obligations réglementaires qui lui imposent une transparence sur les prix. L'entreprise publie ainsi ses « tarifs voyageurs » qui constituent les conditions générales de vente. Le volume 6 de ce document comporte un recueil des prix reprenant les prix maximum en première et seconde classe pour les relations TGV. Le site internet de l'entreprise propose également un calendrier des prix permettant de repérer pour certaines relations le tarif le plus avantageux sur une période d'un mois. Conscient toutefois de la complexité du dispositif, le Gouvernement a décidé de réformer par décret le système actuel de tarification. Ce décret, qui devrait être publié dans le courant de l'année 2015, permettra de simplifier, renforcer et moderniser les dispositions réglementaires existantes relatives à la fixation et à l'homologation des tarifs des services ferroviaires d'intérêt national. En tout état de cause, soucieux de l'accessibilité des tarifs ferroviaires, le Gouvernement est attaché à une évolution maîtrisée des tarifs et à conserver une gamme avantageuse de prix qui permet de pérenniser le modèle français d'une offre ferroviaire accessible au plus grand nombre.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70100

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Économie, industrie et numérique

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 novembre 2014](#), page 9750

Réponse publiée au JO le : [7 juillet 2015](#), page 5272