



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Désengagement de l'État dans l'encadrement des prix des billets de train

Question écrite n° 22174

Texte de la question

M. Alexis Corbière attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le désengagement de l'État dans le contrôle et l'encadrement des tarifs pratiqués par la SNCF. Le train est un des moyens de transport les moins polluants avec environ 10 fois moins de CO₂ émis par kilomètre parcouru que l'automobile et l'avion. Dans un contexte d'urgence écologique, il apparaît donc essentiel d'encourager les usagers à se déplacer en train. Or les tarifs pratiqués par la SNCF sont en nette augmentation sur de nombreuses lignes. Cela n'incite pas à privilégier le train aux autres modes de déplacement longue distance. Ce phénomène est renforcé par la complexité de l'offre et le mécanisme du *yield management* qui prévoit que les prix augmentent à mesure que les places à bord d'un trajet sont vendues. Aujourd'hui encore, l'État fixe un plafond sur les prix des billets mais ce montant est trop élevé pour être réellement contraignant. Il offre une grande latitude à la SNCF qui est libre de fixer elle-même le nombre de places vendues « à petit prix » et le nombre de places vendues au tarif le plus élevé. Par ailleurs, de nombreux services ont également vu leur prix augmenter : modification ou annulation des billets notamment. Ce qui devrait être un grand service public engagé dans la transition écologique des modes de déplacement est devenu une offre de service privée, de plus en plus chère pour une qualité de service qui ne s'améliore pas. En effet, les études sur la ponctualité des trains montrent que les retards se multiplient. Cela ajouté à la cherté des billets entraîne les usagers à se tourner vers des alternatives, telles que l'avion, les cars ou le covoiturage, moins rapides, moins confortables et plus polluantes. Il lui demande donc quelles sont ses intentions pour favoriser les déplacements en train et inciter l'entreprise SNCF à garantir l'accès au ferroviaire pour tous.

Texte de la réponse

Pour les services d'intérêt régional, le principe de liberté tarifaire des régions a été introduit par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et mis en œuvre par le décret n° 2016-327. Depuis 2016, dans le cadre des conventions d'exploitation qui les lient à la SNCF, les régions sont ainsi libres de définir la tarification des services TER qu'elles organisent. En ce qui concerne les services d'intérêt national dont l'Etat est l'autorité organisatrice, face à une concurrence modale qui s'est accrue, la SNCF, suivant les préconisations de la commission parlementaire « TET d'avenir », a densifié la tarification flexible sur les lignes Intercités afin de contrer la chute de fréquentation de ces trains. En adaptant le prix de vente des billets au taux de remplissage des trains, cette politique, qui a été étendue aux lignes sans réservation obligatoire au printemps 2017, a permis de reconquérir la clientèle en proposant davantage de petits prix. Enfin, il convient de rappeler que la SNCF dispose pour son activité grande vitesse d'une autonomie de gestion dans le respect de l'encadrement des prix arrêtés par l'Etat à travers le régime d'homologation de prix plafonds. Il lui appartient en conséquence de construire sa stratégie commerciale TGV, au regard des contraintes techniques et économiques auxquelles elle est confrontée. En adoptant un système de tarification flexible, la SNCF est en mesure d'exploiter tout le potentiel économique de ses TGV et d'accroître significativement les taux de remplissage. Pour les usagers, cette pratique tarifaire rend par ailleurs possible d'offrir des prix plus bas et donc d'ouvrir l'accès aux TGV à des voyageurs qui ne pourraient pas payer un prix plus élevé. La liberté de gestion commerciale et tarifaire octroyée

à la SNCF a ainsi permis, par exemple, le déploiement d'une offre TGV à prix réduits (TGV OUIGO). Devant le succès croissant de cette nouvelle offre, la SNCF n'a cessé d'accorder une part de plus en plus significative à ce modèle dans sa stratégie commerciale et prévoit que le trafic OUIGO représente plus de 20 % des trafics grande vitesse en 2020.

Données clés

Auteur : [M. Alexis Corbière](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (7^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22174

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 juillet 2019](#), page 7080

Réponse publiée au JO le : [16 mars 2021](#), page 2386