



## 14ème législature

<b>Question N° : 427</b>	De <b>M. Jean-Jacques Candelier</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > SNCF	<b>Analyse</b> > tarifs. opacité.
Question publiée au JO le : <b>03/07/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/08/2012</b> page : <b>4840</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Jacques Candelier interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la politique tarifaire de la SNCF. Il lui demande s'il compte demander à cette entreprise nationale de revenir à une politique tarifaire juste, basée sur le prix kilométrique pour l'ensemble de la France.

### Texte de la réponse

La politique tarifaire de la SNCF regroupe trois types de tarifs : - des tarifs conventionnés avec des tiers (entreprises notamment) ; - des tarifs sociaux institués par l'État ou par les autorités organisatrices régionales, auxquels sont éligibles certains voyageurs, en fonction de critères sociaux ou économiques ; - des tarifs commerciaux, eux-mêmes distincts selon qu'il s'agit de trains sans réservation obligatoire ou avec réservation obligatoire. Concernant la tarification des trains sans réservation obligatoire, qui est appliquée aux TER et aux Intercités hors ex-Téoz et Intercités de nuit sur l'ensemble du territoire, la SNCF l'établit strictement par référence à la règle nationale dite du barème kilométrique dégressif, et après homologation par les pouvoirs publics. C'est d'ailleurs dans ce cadre que le Gouvernement a récemment décidé de limiter à 2 %, c'est-à-dire au niveau de l'inflation, l'augmentation de ces trains du quotidien à compter du 1er août 2012. S'agissant de la tarification des trains à réservation obligatoire, qui porte sur les TGV, certains trains Intercités (ex-Téoz) et Intercités de nuit, l'application de cette même règle fait l'objet d'adaptations par l'entreprise, dans le cadre d'une stratégie d'optimisation des prix et des taux d'occupation des rames. En l'espèce, dans les conditions fixées par son cahier des charges, la SNCF peut vendre un certain volume de billets de seconde classe à des tarifs supérieurs aux tarifs de base lorsque des trains présentent pour les usagers des avantages particuliers de rapidité et de confort. Cette politique tarifaire vise à optimiser le chiffre d'affaires par une plus grande segmentation du marché tout en améliorant les taux de remplissage des trains. Elle a été progressivement développée par la SNCF depuis 1993, conformément aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 juin 1993 relatif aux tarifs TGV Nord Europe. C'est dans ce cadre que le Gouvernement fixe, chaque début d'année, le niveau d'augmentation tarifaire sur ces trains. En contrepartie de cette plus grande différenciation des prix, l'entreprise est en mesure de proposer davantage de prix bas et met en place chaque année de nouvelles mesures en ce sens. C'est ainsi qu'en 2011, 80 % des 100 millions de voyageurs accueillis sur TGV ont pu bénéficier d'une réduction. Le Gouvernement est attaché à conserver des tarifs bas, permettant au plus grand nombre d'avoir accès au TGV. Par ailleurs, dans le cadre des modifications apportées en 2011 au cahier des charges de l'entreprise afin d'améliorer la lisibilité des tarifs et l'information des voyageurs, la SNCF est désormais tenue, pour chaque relation, de publier le prix le moins cher et le prix le plus cher en seconde classe.