



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>13186</b>	De <b>M. Léo Walter</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Alpes-de-Haute-Provence )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Dégradation du service de transport de passagers et entrave à l'usage du train	<b>Analyse</b> > Dégradation du service de transport de passagers et entrave à l'usage du train.
Question publiée au JO le : <b>21/11/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/04/2024</b> page : <b>3487</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b> Date de signalement : <b>06/02/2024</b>		

### Texte de la question

M. Léo Walter appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur un aspect négligé par les pouvoirs publics du transport ferroviaire de passagers. Il souligne que, si les résultats financiers de SNCF-Voyages peuvent apparaître comme satisfaisants, cela est dû en grande partie au *yield management* qui consiste à faire varier les prix en fonction du comportement de la demande des consommateurs. C'est une pratique commerciale qui tourne le dos à la notion de service public et a pour conséquence directe un coût du billet évalué à 2,5 fois celui du billet d'avion sur des trajets comparables. De plus, cela engendre un détournement des passagers réguliers vers la voiture individuelle dès lors que l'on sort des principaux axes ferroviaires. M. Léo Walter alerte monsieur le ministre sur les informations qui lui remontent de la part des usagers de la ligne Marseille/Briançon, illustration de ce phénomène qui touche l'ensemble des « petites » lignes. Ces usagers pointent l'absence de cohérence et d'efficacité sur la billetterie : problèmes d'horaires de correspondances (entre grandes lignes et bus notamment) ; manque de cohérence entre les régions quant aux tarifications et aux modalités d'accès aux tarifs réduits et aux abonnements, cette absence d'harmonisation instaurant de plus des zones de tarifications scindées, véritable casse-tête pour les usagers lorsque le trajet traverse plusieurs régions ; tarification au sein d'une même région qui pour le même billet peut varier fortement selon l'endroit où il est réservé ; refus d'application des cartes de réduction nationale ; multiplication des titres de transport alors qu'il était possible auparavant d'avoir trois personnes sur le même billet et un seul billet pour la totalité du trajet ; différences d'accès à la billetterie selon les gares ; absence de personnel d'accueil et de guichet ; « refus de vente » sur des trains régionaux opérés par « SNCF-connect » lors des départs en vacances, etc. Les usagers dénoncent également la saturation des rames en période de forte affluence. La délégation aux régions de la billetterie et de la commercialisation a largement dégradé l'accès à des services fluides et rationnels, au point de devenir un véritable sujet d'entrave à l'usage du train. M. le député rappelle à M. le ministre que son ministère affirme vouloir prioriser l'usage du train lorsque cela est possible ; mais les capacités réelles des régions, autorités organisatrices de transports (AOT) sur leur territoire, sont notoirement insuffisantes lors des pointes quotidiennes, hebdomadaires ou saisonnières. M. le député alerte M. le ministre sur la nécessité d'une coordination du réseau national à l'heure où, entre Lyon et Marseille, il faut changer de train à Avignon parce que chacune des régions veut maîtriser son périmètre comptable. Il lui demande s'il envisage de revenir à la tarification nationale et à la politique globale qui permettait de disposer entre autres d'une même carte de réduction utilisable partout en France ; et d'imposer à SNCF-



Réseau d'assumer la responsabilité de l'organisation, de la mise en cohérence et de la gestion de la billettique pour l'ensemble du réseau ferroviaire français.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est très soucieux de l'offre et de la qualité des services proposés aux usagers. Il encourage naturellement toutes les initiatives et les plans d'actions entrepris par les régions, SNCF Voyageurs ainsi que les autres entreprises entrant dans le marché français, pour accroître l'usage des services ferroviaires régionaux et à longue distance face à celui de la voiture individuelle. Toutefois, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, l'Etat n'intervient pas dans la définition des politiques de desserte, tarifaires et de distribution mises en œuvre par les régions en tant qu'autorités organisatrices des services de transport express régional (TER). D'autre part, s'agissant des services librement organisés tels que notamment les TGV, SNCF Voyageurs bénéficie d'une autonomie de gestion au même titre que les nouvelles entreprises ferroviaires opérant en France. S'agissant en particulier des cartes de réduction mises en place par SNCF Voyageurs, certaines régions, chargées notamment depuis 2016 de définir librement leur tarification, ont fait le choix de ne pas reconnaître les cartes « Avantage ». Ces cartes permettent de bénéficier de réductions dans les trains TGV InOui et Intercités mais, à défaut d'un accord tarifaire négocié entre les régions et SNCF Voyageurs, ne peuvent s'appliquer aux trains régionaux. On peut toutefois rappeler que les régions proposent des cartes de réduction annuelles à des prix particulièrement intéressants permettant de bénéficier de réductions dans tous les TER qu'elles organisent et s'appliquant parfois aussi aux trajets de ou vers les régions limitrophes. C'est le cas par exemple des trois TER directs journaliers circulant entre Lyon Part-Dieu et Marseille Saint-Charles qui garantissent des tarifs réduits aux porteurs des cartes TER tant de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (« Illico Liberté ») que de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (« Zou ! Malin »). En ce qui concerne le yield management pratiqué par SNCF Voyageurs notamment sur ses services TGV, on peut noter que, grâce à ce système de tarification flexible, l'entreprise est en mesure d'exploiter le potentiel économique de ses trains et d'accroître significativement leur taux de remplissage. Pour les usagers, cette pratique tarifaire permet d'offrir des prix particulièrement avantageux en certaines périodes et donc d'ouvrir l'accès aux TGV à des voyageurs qui ne pourraient pas payer un prix plus élevé.