



TER, TGV, Transilien : pourquoi les tarifs SNCF augmentent

Note méthodologique

Faute d'information fournie par la SNCF, sauf les éléments financiers dont le chiffre d'affaires, exprimé de surcroît subventions comprises, nous avons rapproché trois sources d'information pour construire notre indicateur.

Les données éditées par le Rapport sur les Comptes des Transports de la Commission des Comptes des Transports de la Nation¹, le Mémento statistique des Transports et enfin le rapport statistique de l'Union Routière de France, très documenté.

Seule la Commission des Comptes des Transports de la Nation a fourni jusqu'à présent des informations sur les hausses de tarifs et leurs effets, sous la forme d'un indice. Cet indice dont la série s'arrête en 2009, porte sur l'évolution du prix de base du voyageur x kilomètre, c'est à dire sur le seul prix réglementé.

Après traitement de cohérence des données figurant dans ces trois documents afin d'obtenir une définition constante du périmètre des transports ferroviaires de voyageurs, il est possible de retracer l'évolution du produit de la vente des billets par la SNCF et du nombre de voyageur x kilomètre parcourus, donc de connaître l'évolution du prix moyen du

Pour les années 2007 à 2011 le produit de ventes des billets est sous-estimé car le chiffre d'affaires du trafic international n'a pas pu être connu exhaustivement, notamment le produit généré par la société ALLEO entre la France et l'Allemagne n'a pas été communiqué.

En conséquence le produit des ventes des billets et celui du prix du voyageur-kilomètre est sous-estimé sur la période pour les Grandes Lignes.

L'évolution des tarifs est faite pour les trois grandes catégories de trains : Grandes Lignes, TER et TRANSILIEEN dont les modèles économiques sont différents.

Le produit de la vente des billets retenu Grandes lignes est, en dehors des compensations tarifaires des tarifs spéciaux de fonctionnaires (essentiellement les militaires) non complété par des subventions directes sur la période 2001-2011 étudiée.

Bien que nous n'ayons pas pu en avoir confirmation, il apparaît que le trafic généré par les "facilités de circulation" des agents actifs et retraités de la SNCF et de leur famille est pris ne compte dans le nombre de voyageurs x km des Grandes Lignes. De ce fait le prix moyen du voyageur est minoré ne valeur absolue. Mais l'incidence sur l'évolution de l'indice du prix du VK est faible.

¹ Créé par le décret du 17 novembre 1955 et actuellement régie par le décret n° 2009-531 : *La commission des comptes des transports de la nation, placée auprès du ministre chargé des transports, a pour mission d'assurer le rassemblement, l'analyse et la diffusion des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques et leur impact sur l'environnement.*

Résultats détaillés

Évolution du tarif moyen des voyages Grandes lignes de 2001 à 2011 Prix de vente moyen du voyageur x km

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Recettes voyageurs Grandes lignes	4257	4473	4439,5	4768	5299	5618,5	5936	6398	6483	6756,5	7127
Total VK Grandes lignes	52,11	53,3	52,11	54,6	55,8	57,5	58,8	62,5	61,6	61,5	63,7
Prix VK Grandes lignes	0,0817	0,0839	0,0852	0,0873	0,0950	0,0977	0,1010	0,1024	0,1052	0,1099	0,1119

Trafic en millions d'euros, Total VK en milliards de VK, Prix du VK en euro

Sources SOES, rapport du comité des comptes des transports de la Nation, rapports annuels.

Indice du prix du voyageur x km Grandes lignes : des éléments de comparaison

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Indice Prix VK Grandes lignes	100,0	102,73	104,29	106,90	116,25	119,61	123,58	125,31	128,83	134,48	136,96
Indice INSEE des prix de détail	100,0	101,92	104,04	106,26	108,18	109,94	111,57	114,72	114,81	116,55	118,73
Indice des tarifs de base Voyageurs	100,0	102,26	105,09	108,21	111,51	114,62	117,55	119,91	123,87	126,22	129,82

Sources INSEE et SOES pour les indices des prix de détail et du tarif de base SNCF

Pour les TER et le TRANSILIEN (TER d'Ile de France) la SNCF reçoit des subventions directes très importantes respectivement des Régions et du STIF (pour l'Ile de France). Ces subventions servent à abaisser pour le voyageur le prix du billet par rapport au prix de vente global par la SNCF, dans des proportions variables entre les régions et aussi d'une année à l'autre. Pour ces deux types de trains l'évolution du prix du billet pour le passager dépend du taux de subvention décidé par l'entité organisatrice ; l'analyse a donc porté à la fois sur les prix sans subvention d'exploitation et avec subvention d'exploitation.

Évolution du prix moyen des voyages en TER Prix de vente moyen du voyageur x km

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Recette trafic payé	376,5	386	384,4	411	717	770	816	928	959,5	958	1064
Trafic payé+subventions	1592,9	1804,4	1867	2190	2573	2725	2889	3172	3304	3421	3616
Total VK des TER	8,81	9,2	9,14	9,56	10,2	11,1	11,6	12,7	12,9	12,9	13,5
Prix VK payé	0,0427	0,0420	0,0421	0,0430	0,0703	0,0694	0,0703	0,0731	0,0744	0,0743	0,0788
Prix VK avec subventions	0,2016	0,2194	0,2288	0,2540	0,2774	0,2730	0,2774	0,2764	0,2835	0,2953	0,2970

La recette trafic payé inclut le Versement Transport des Entreprises.

Trafic facturé et subventions en millions d'euros, total de VK en milliards.

Sources SOES, rapport du comité des comptes des transports de la Nation.

Indice du prix du VK (voyageur x km) TER : éléments de comparaison

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Indice Prix VK payé	100	102,60	104,82	106,80	150,07	152,36	155,29	156,83	160,13	164,27	169,91
Indice prix VK avec subventions	100	106,50	111,10	123,40	134,74	133,41	134,57	134,27	137,27	142,35	147,68
Indice INSEE des prix de détail	100	101,92	104,04	106,26	108,18	109,94	111,57	114,72	114,81	116,55	118,73

Indice des tarifs de base Voyageurs	100	102,26	105,09	108,21	111,51	114,62	117,55	119,91	123,87	126,22	129,82
--	-----	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Évolution du prix moyen du Transilien Prix de vente moyen du voyageur x km

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trafic facturé aux voyageurs	714	739	765	800	806	846	871	987	1017	1056	1094
Subventions d'exploitation du STIF	1032,8	1083	1117	1156	1235	1333	1376	1453	1530	1535	1608
Total VK du Transilien	9,88	10,1	10,05	9,94	10,2	10,7	11,2	11,4	11,4	11,5	11,8
Prix VK sans subvention d'exploitation	0,0723	0,073	0,076	0,080	0,079	0,079	0,077	0,087	0,089	0,092	0,093
Prix VK avec subventions d'exploitation	0,1768	0,180	0,187	0,197	0,200	0,204	0,201	0,214	0,223	0,225	0,229

Trafic facturé et subventions en millions d'euros, total de VK en milliards.

Sources SOES, rapport du comité des comptes des transports de la Nation.

Le prix sans subvention du voyageur x km du Transilien qui ne comporte pas de 1^{er} classe, est corrigé de cela d'environ 10 % inférieur à celui des grandes lignes.

Indice du prix du VK (voyageur x km) Transilien : éléments de comparaison

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Indice Prix VK sans subvention	100	101,25	105,33	111,37	109,34	109,41	107,61	119,80	123,45	127,06	128,29
Indice prix VK avec subvention	100	102,03	105,92	111,30	113,17	115,18	113,47	121,06	126,37	127,43	129,51
Indice INSEE des prix de détail	100	101,92	104,04	106,26	108,18	109,94	111,57	114,72	114,81	116,55	118,73
Indice des tarifs de base Voyageurs	100	102,26	105,09	108,21	111,51	114,62	117,55	119,91	123,87	126,22	129,82

Évolution du trafic par classe

D'après les chiffres du SOES sur la période 2002-2009 le nombre total des VK Grandes Lignes est passé de 53,3 milliards à 57,1 milliards, soit plus 7,13 %. Les taux d'augmentation du trafic de 80 % en 1^{ère} classe et de 38 % en 2^{ème} classe sont donc fantaisistes. Sur la même période le trafic national en VK en 1^{ère} classe plein tarif s'est effondré de 70 %. Les produits les plus chers ont donc été boudés. Le trafic international en 1^{ère} classe a lui baissé de 22,7 % sur la même période.

Il y a eu certes une augmentation de 80 % du trafic national en VK de la première classe tarif réduit, mais ce tarif est en moyenne inférieur à celui de la 2^{ème} classe plein tarif.

Globalement les voyageurs ont réagi aux fortes augmentations de tarifs en désertant les tarifs les plus élevés dans chacune des deux classes. Le volume des VK pondéré par la valeur relative du prix des billets est resté quasi constant entre 2002 et 2009 et donc, à tarif constant, le chiffre d'affaires n'aurait augmenté que comme le volume des VK, soit 7,13 % sur la période 2002-2009.

L'augmentation de 44,94 % des recettes du Grandes Lignes constatée sur la période est donc due pour 37,81 % à des hausses du prix des billets.