

Tarifs des billets SNCF, stratégie tarifaire d'un opérateur régulé

Patricia Perennes, Doctorante, Centre d'Economie de la Sorbonne

patricia.perennes@univ-paris1.fr

Communication pour le colloque

Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation

Entre spécificités nationales et dynamiques transnationales

Jeudi 12 et vendredi 13 décembre 2013

Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines

Introduction

Chaque année, la SNCF réévalue ses tarifs de transports voyageurs, sous le contrôle de l'Etat. Ces réévaluations donnent lieu à des commentaires dans la presse nationale et régionale ainsi que des associations d'usagers et des élus locaux, qui déplorent généralement la hausse des tarifs et le manque de lisibilité de la grille tarifaire de l'entreprise publique. L'observation de ces faits nous conduit aux remarques suivantes : premièrement les tarifs des billets de train sont contrôlés par l'Etat, deuxièmement ce contrôle paraît aller de soi pour la plupart des commentateurs.

Cette communication a pour but de faire un point sur la régulation¹ qui repose sur les tarifs des billets de transport voyageurs, au niveau national², de la SNCF. Initialement conçue comme poursuivant des objectifs de service public, cette régulation laisse aujourd'hui une certaine souplesse à la SNCF pour que celle-ci puisse agir comme un opérateur commercial. Il s'agit d'un travail à la fois économique et juridique sur cette question. Elle synthétise le contenu de trois articles (Perennes 2012, 2013a et 2013b).

A intervalles réguliers, des chercheurs, économistes, juristes ou sociologues se sont intéressés à la question de la tarification de la SNCF et de ses liens avec le service public. En 1887, Alfred Picard a décrit précisément les systèmes de tarification existant pour les différentes compagnies dans son traité des chemins de fer (Picard, 1887). En 1946, René Bourgeois rédige un ouvrage sur l'exploitation commerciale des chemins de fer en France (Bourgeois, 1946). Au sein de l'entreprise SNCF, Roger Hutter rédige un article sur la tarification des chemins de fer (Hutter, 1950). En 1971, Alain Lacôte soutient sa thèse d'économie sur la tarification de la SNCF et le service public (Lacôte, 1974). Plus récemment, Jean-Marc Sanchez (1994), Séverine Decretton (1995) et Jean Finez (2012) ont abordé la question de la compatibilité entre les nouvelles méthodes de tarification de la SNCF et ses missions de service public. Les parlementaires se sont également intéressés à ce sujet. Le député Hervé Mariton a abordé cette question à diverses reprises. Il a en particulier rédigé un rapport en 2008 sur la question spécifique de la politique tarifaire de la SNCF (Mariton, 2008).

Au sein de cette littérature, la présente communication se positionne plus descriptive que normative. Elle ne cherche pas à savoir si la régulation actuelle est « bonne » c'est-à-dire si porteuse de bénéfices, pour la SNCF, pour les voyageurs ou pour la collectivité dans son ensemble, ou si elle est acceptable socialement. Elle cherche à expliquer pourquoi cette régulation existe et comment elle est appliquée dans les faits. En particulier, elle s'intéresse à la tension entre préoccupations commerciales et objectifs de service public qui existe au sein de l'entreprise SNCF et qui se reflète dans la régulation tarifaire.

Dans un premier temps, elle s'interroge sur les fondements de cette régulation (1) pour dans un second temps en expliquer les modalités (2). En dernier lieu, elle examine comment la SNCF a adapté sa stratégie tarifaire aux contraintes réglementaires auxquelles elle est confrontée (3).

¹ Dans cet article, la régulation est définie comme le fait pour la puissance publique d'intervenir directement sur un marché pour atteindre un état réputé souhaitable ou acceptable (par exemple un certain niveau de prix, une augmentation des quantités, une augmentation du nombre des entreprises sur le marché, etc.). Le terme de réglementation renvoie aux textes réglementaires (décrets et arrêtés) qui définissent les modalités de cette régulation.

² En d'autres termes, cette communication n'aborde pas la question du transport régional et international.

1. Pourquoi les tarifs voyageurs de la SNCF sont-ils régulés ?

Comme nous l'avons souligné en introduction, le fait que l'Etat régule les tarifs de la SNCF semble aller de soi pour de nombreux commentateurs, qu'ils soient journalistes, élus ou associations d'usagers. Or en France, la règle en matière de prix est au contraire que le prix des biens et des services est librement déterminé par les mécanismes de marché et cela depuis l'Ordonnance de 1986³.

Les billets des trains des grandes lignes nationales constituent donc une des exceptions à ce principe. Ce qui conduit à l'interrogation suivante : pourquoi l'État intervient-il dans la fixation des tarifs des billets de la SNCF ? La réponse « naturelle » à cette question, celle qui est évoqué par de nombreux élus⁴ et voyageurs, est que le train est considéré comme relevant du service public car il permet à chaque citoyen d'exercer son droit au transport. Une autre explication possible à cette régulation pourrait être la volonté des pouvoirs publics de réduire le pouvoir de marché de la SNCF dans les secteurs où la concurrence est limitée du fait du monopole de l'entreprise publique.

a. La régulation ne s'explique pas par une volonté de réguler un marché qui fonctionnerait mal

Comme on l'a vu, le Code de commerce pose comme principe depuis l'Ordonnance de 1986 la libre fixation des prix par les entreprises. Cependant cette libre fixation est assortie d'une exception : l'Etat peut intervenir directement sur les prix « dans les secteurs ou les zones où la concurrence par les prix est limitée en raison soit de situations de monopole ou de difficultés durables d'approvisionnement, soit de dispositions législatives ou réglementaires »⁵.

En l'espèce, la SNCF dispose d'un monopole sur le transport national de voyageurs par chemin de fer, du fait de la loi d'orientation des transports intérieurs (ci-après LOTI)⁶. On pourrait donc penser que l'Etat peut légitimement contrôler les tarifs de la SNCF⁷.

Deux raisons nous conduisent cependant à écarter l'hypothèse d'un contrôle tarifaire justifié par le mauvais fonctionnement du marché.

Premièrement d'un point de vue formel si la loi autorise l'intervention de l'Etat sur les tarifs elle assortit cette possibilité de certaines formalités. Les décrets précisant les modalités d'un contrôle étatique doivent être pris après consultation de l'Autorité de la concurrence⁸. Or en l'espèce, le décret 2011-914⁹, qui décrit les mécanismes de la régulation tarifaire reposant sur la SNCF a été pris sans que l'Autorité de la concurrence ait été préalablement consultée.

³ A moins que « la loi en dispose autrement, les prix des biens, produits et services (...) sont librement déterminés par le jeu de la concurrence » Ordonnance n° 86-1243 du 1 décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, codifiée depuis dans les articles L.410-1 et suivants du Code de commerce.

⁴ Voir par exemple « Le Nord-Pas-de-Calais juge son TGV trop cher », Le Figaro, 9 avril 2013.

⁵ Article L.410-2 du Code de commerce.

⁶ Article 18, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

⁷ Article 18, Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982.

⁸ « un décret en Conseil d'État peut réglementer les prix après consultation de l'Autorité de la concurrence » (Article L.410-2 du Code de commerce)

⁹ Décret 2011-914 portant approbation des modifications du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français.

Deuxièmement, un contrôle tarifaire expliqué par des préoccupations de bon fonctionnement de marché demande au préalable une analyse économique du secteur. Il faut notamment définir les « marchés pertinents », au sens du droit de la concurrence, qui présentent des dysfonctionnements et expliquer pourquoi en quoi la régulation mise en place permettra d'y remédier. Or un examen du contenu du décret permet de conclure qu'un tel travail de délimitation n'a pas été entrepris et que le contrôle tarifaire mis en place ne correspond pas à ce qui serait attendu d'une réglementation visant à contrôler le pouvoir de marché d'un opérateur en monopole (Perennes, 2012) :

- Le contrôle des tarifs ne concerne pas l'intégralité du marché sur lequel la SNCF est en monopole. Elle ne concerne que les billets de 2^{nde} classe et les TGV « classique ». Les billets 1^{ère} classe sont librement tarifés ainsi que les billets ID-TGV¹⁰.
- Toutes les dessertes proposées par la SNCF sont régulées de la même façon alors que la situation concurrentielle peut différer d'une desserte à une autre. Par exemple sur le Paris-Toulouse, la SNCF est en concurrence avec le transport aérien ce qui n'est pas le cas sur un Paris-Le Mans par exemple.

b. La régulation actuelle s'explique par des motivations de service public

Si les élus locaux et les associations d'usagers réagissent vivement à chaque modification des tarifs de la SNCF c'est qu'ils considèrent que les activités de l'entreprise publique relèvent du service public. Or lorsqu'une activité relève du service public, l'Etat en fixe les modalités à la fois en termes de tarifs et de contenu. Dans ce cas on n'est pas dans une logique de rencontre d'une offre et d'une demande qui doit conduire à un prix de marché, telle qu'envisagée par l'Ordonnance de 1986, mais dans la fourniture d'un service à des usagers, que ce service soit rentable ou non à un tarif acceptable pour cet usager avec si nécessaire une contribution du contribuable *via* le versement d'une subvention.

Si le transport par train relève du service public, l'Etat est légitime à en fixer les tarifs et à définir quelles doivent être les dessertes assurées par la SNCF. Si nécessaire, il détermine également une subvention qui compense les pertes auxquelles fait face la SNCF.

La difficulté en l'espèce est que le périmètre des activités qui relèvent du service public au sein des activités « voyageurs » de la SNCF n'est pas clairement déterminé. La SNCF a sans aucun doute des missions de service public, comme le précise la LOTI dans son article 18 (la SNCF « a pour objet d'exploiter, d'aménager et de développer, selon les principes du service public, le réseau ferré national »). Mais peut-on considérer que l'ensemble de son offre de transport « voyageurs », en particulier au TGV, relève du service public ?

Dans d'autres secteurs, en particulier les télécommunications et les postes, la définition des activités qui relèvent ou non du service public est plus précise. Sous l'influence de la Commission européenne, les Etats et les collectivités territoriales ont été amenés à définir les activités qui relèvent ou non du service public et cela afin d'éviter que les aides versées au nom du service public ne soient qualifiées d'aides d'Etat (et soient donc considérées incompatibles avec les l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne. (Gautier, 2013)). Les autorités doivent pour se conformer au droit européen contractualiser avec une ou plusieurs entreprises en vue d'offrir à leurs citoyens un

¹⁰ ID-TGV est une filiale de droit privé du groupe SNCF, créée en 2004. Elle vend des trajets en train TGV, dans une rame accolée à un TGV affrété par la SNCF. Le voyage se fait dans les mêmes conditions de confort et de rapidité que pour les trajets TGV. Certaines caractéristiques du voyage diffèrent néanmoins de celles des autres TGV : contrôle des billets sur les quais, condition d'échange et d'annulation différentes, impression des billets à domicile, achat des billets uniquement possible sur internet, etc.).

service public. Ce « contrat de service public » définit précisément quelles sont les activités qui relèvent du service public. Il précise également le périmètre et la fréquence de ces activités et la subvention que l'Etat ou la collectivité versent à l'entreprise pour assurer le service. Pour prendre un exemple précis, dans le secteur postal en France, le service public consiste en : (i) la distribution du courrier 6 jours sur 7 à un tarif abordable et unique sur l'ensemble du territoire, (ii) la distribution de la presse à un faible tarif (iii) l'aménagement du territoire et l'accessibilité bancaire avec 17 000 « points de contact » où les usagers peuvent bénéficier des services postaux (iv) l'accessibilité bancaire avec la possibilité d'ouvrir un compte et de bénéficier de services bancaires dans les bureaux de poste.

Un tel travail de définition n'a pas été entrepris pour le secteur ferroviaire. L'article 5 de la LOTI précise que la SNCF « contribue à la mise en œuvre progressive du droit au transport. » donc que les missions de service public de l'entreprise sont liées à ce droit, mais ne donne pas de définition précise des modalités que doit prendre ce droit. Il existe bien des contrats de service public dans le secteur ferroviaire français : entre l'Etat et la SNCF pour les quarante liaisons TET¹¹ et entre les régions et la SNCF pour les TER¹². En revanche, les activités TGV ne font pas l'objet d'un tel contrat. Doit-on pour autant considérer qu'elle ne relève pas du service public ?

Cette absence de définition claire conduit à ce que les acteurs concernés aient une vision différente des activités à inclure dans le périmètre du service public. D'un côté les syndicats et certains parlementaires¹³ considèrent que l'ensemble des activités voyageurs (TGV, TET et TER) relève du service public. De l'autre la SNCF a clairement différencié dans sa « charte du service public »¹⁴, les activités qui en relèvent et les activités commerciales. Les premières sont les activités conventionnées par l'État ou les régions au titre du service public (TER et TET), les secondes sont les activités non conventionnées (TGV et fret). Cette séparation des activités correspond également à la description des activités de la SNCF contenue dans le rapport préparatoire du projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et guidés et portant diverses dispositions relatives aux transports (ci-après loi ORTF) du sénateur Francis Grignon¹⁵.

En conclusion, le débat sur les missions qui relèvent ou non du service public au sein des activités de la SNCF est loin d'être tranché. La diversification des activités de la SNCF depuis les années 80 (développement du TGV et du trafic international) et la création de filiales au sein du groupe SNCF (en particulier ID-TGV) ont amené de la complexité alors qu'auparavant l'ensemble des activités de la SNCF, qui se limitait aux actuels TET et aux TER, relevait à coup sûr du service public. Ce que nous apprend néanmoins cette absence de consensus, c'est que la réglementation tarifaire qui repose aujourd'hui sur la SNCF a initialement été conçue dans une optique de service public. Les modifications qu'elle a subies au cours du temps, et que nous allons examiner dans une seconde partie, ont été mise en place pour répondre aux demandes de la SNCF qui souhaitait développer des offres de transport « commerciales » (Lacôte 1974). La réglementation actuelle est donc le fruit hybride entre l'objectif initial de rendre accessible le transport ferroviaire, considéré comme nécessaire

¹¹ Les TET sont les trains d'équilibre du territoire, anciennement trains Corail, c'est-à-dire à 40 liaisons ferroviaires grandes lignes non grande vitesse.

¹² Train express régionaux.

¹³ Lors de l'examen en commission du Rapport Mariton sur la politique tarifaire de la SNCF (rapport d'information n°1161), le député Jean-Pierre Gorges (UMP) assimile clairement le TGV à un service public « demander à la SNCF d'afficher un prix de référence. Pour un service public, celui-ci ne peut être que le prix de revient ».

¹⁴ Ce document commercial a été diffusé en gare par la SNCF en 2004. Il n'a cependant aucune valeur légale et ne reflète que la vision de l'entreprise.

¹⁵ M. Francis GRIGNON Rapport n° 184 (2008-2009) fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 28 janvier 2009.

à l'exercice du droit au transport, et la volonté apparue par la suite de laisser à la SNCF une certaine liberté de tarifier certaines de ses activités selon des principes commerciaux.

2. Les principes de la réglementation tarifaire actuelle

On a vu en première précédente que la régulation qui repose sur la SNCF s'explique initialement par des préoccupations de service public, mais que des préoccupations commerciales sont peu à peu venir assouplir celle-ci. Dans cette seconde partie nous retracerons l'historique des tarifs SNCF, afin de comprendre comment cette tension service public/activités commerciales s'est traduite en termes de régulation (a). On essaiera ensuite d'exposer le plus succinctement possible les grands principes de la régulation actuelle(b).

a. Historique des tarifs SNCF

La régulation tarifaire qui repose aujourd'hui sur la SNCF est le produit des évolutions successives qui sont intervenues depuis la création de l'EPIC SNCF en 1983. A cette date, un cahier des charges est institué par décret. Il précise les missions de la SNCF et le cadre dans lequel elles doivent être exécutées. La politique tarifaire de la SNCF est définie dans l'article 14 de ce cahier des charges.

Période 1983-1993

Jusqu'en 1986, le tarif au kilomètre est constant sur l'ensemble du territoire, et cela quel que soit le nombre de kilomètre parcouru. Pour calculer le tarif d'un billet il suffit de multiplier le nombre de kilomètres du parcours par une constante.

Après de 1986, la SNCF met en place une dégressivité du prix kilométrique en fonction de la distance. Le tarif de base (TB), qui correspond au tarif d'un billet plein tarif en 2^{nde} classe, peut être calculé à partir d'une fonction affine dont les coefficients sont identiques sur l'ensemble des liaisons du territoire national. Formellement :

$$TB(km_i) = a_p + b_p \times km_i \text{ avec } p \in \{1,10\} \quad (1)$$

i est l'indice qui correspond à une desserte (par exemple Paris-Marseille, Lyon-Quimper, etc.), km_i est le nombre de kilomètres de cette desserte. Les coefficients a et b évoluent selon 10 paliers (moins de 16 km, entre 17 et 32 km, etc.). Ces coefficients sont fixés de façon à ce que le tarif au kilomètre soit décroissant avec la longueur du trajet. Ainsi, un trajet Paris-Le Mans (211km) est par exemple plus cher au kilomètre qu'un Paris-Nice (1088km). Cette tarification a pour objectif de refléter la structure de coût du transporteur, un trajet engendrant d'importants coûts fixes. Cette forme de tarification, que nous appellerons dorénavant le « barème kilométrique » existe aujourd'hui encore pour les TET sans réservation¹⁶.

Les tarifs des billets avec réduction sont calculés à partir du TB auquel est appliqué un coefficient de réduction de 30%, 50%, 90% si le voyageur bénéficie d'un tarif social (familles nombreuses, personnes âgées, militaires, etc.) ou d'un tarif commercial.

Période 1994-2013

¹⁶ Par souci d'exhaustivité, il faut toutefois noter que certains TET correspondant aux anciens « Corail Téoz » sont tarifés de manière similaire aux TGV, selon les principes du *yield management*.

En 1993, suite à l'ouverture de LGV Nord, la SNCF souhaite modifier son système de tarification dans le cadre du développement de son offre TGV. L'entreprise entend rapprocher ses méthodes de tarification des principes du *yield management* utilisés dans le transport aérien.

Cet assouplissement du système de tarification requiert une modification du cahier des charges datant de 1983. Le Ministre de l'Équipement saisit à cette occasion le Conseil d'État pour déterminer « *si la pluralité de tarifs de base et la modulation temporelle de ces tarifs (...) sont compatibles tant avec les principes du service public qu'avec les dispositions du cahier des charges de la SNCF* ». Le Conseil d'État émet un certain nombre de recommandations qui sont prises en compte par le gouvernement et qui conduisent à complexifier le système de tarification. C'est la première entorse à une tarification traditionnelle de service public, dans laquelle les tarifs sont uniformes sur l'ensemble du territoire.

Pour de nombreuses dessertes, en particulier toutes les liaisons TGV, ce n'est plus le barème kilométrique qui prévaut, mais un « tarif de base particulier » (TBP) propre à chacune. En d'autres termes, il n'existe plus une règle unique de fixation des tarifs, mais autant de TBP que de dessertes TGV. Il existe ainsi un TBP pour Paris-Lyon, Paris-Lille mais aussi Paris-Arras, Lyon-Lille, etc. Hervé Mariton, dans son rapport sur la tarification de la SNCF (Mariton, 2008, p30) évoque « *un dossier complet avec l'ensemble des prix pour 500 relations TGV* ». L'objectif de ces multiples TBP est la prise en compte des « *avantages particuliers de rapidité et de confort* » et la « *concurrence de la part d'un autre mode de transport* »¹⁷ de chaque desserte.

Les TBP ne peuvent cependant pas être fixés totalement librement par la SNCF. Le Ministère conserve un droit de regard sur les tarifs : l'ensemble des TBP est homologué annuellement par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). De plus, une régulation par plafonds prix est instituée, pour s'assurer que les billets restent abordables afin que chaque citoyen puisse exercer son droit au transport. Un écart maximum entre ces TBP et le TB général (la référence kilométrique) est fixé par arrêté. Il est égal à 1,4.

Formellement, on a donc une tarification devant s'insérer dans la fourchette suivante :

$$(1 - 40\%)TB(km_i) \leq TBP_i \leq (1 + 40\%)TB(km_i) \quad (2)$$

Avec toujours

$$TB(km_i) = a_p + b_p \times km_i \text{ avec } p \in \{1, 10\} \quad (1)$$

Enfin, les TBP peuvent être modulés selon la période. Le tarif en période de pointe peut être 50% plus élevé que le tarif en période normale.

Les TBP, avec ou sans modulation tarifaire, correspondent au tarif du billet en 2^{nde} classe sans réduction. Des coefficients de réduction peuvent être appliqués (tarifs sociaux, cartes commerciales).

Par la suite, de nombreuses autres modifications sont intervenues dans la tarification de la SNCF :

- En 1998 sont introduits les tarifs « Prem's » disponibles pour des réservations faites plusieurs semaines avant le départ du train. Ces tarifs sont disponibles pour un contingent limité de billets.

¹⁷ Article du Cahier des charges de la SNCF.

- En 2004 est lancée l'offre IDTGV. Les rames IDTGV étant gérées par une filiale de la SNCF de droit privée, le tarif des billets proposées par celles-ci sont libres (Mariton, 2008, p31). La situation est similaire pour l'offre OUIGO lancée en 2013¹⁸.
- En 2011, la distinction réglementaire entre période de pointe et période normale disparaît. En contrepartie, la SNCF s'engage à vendre au moins 50% des billets en dessous des TBP (que ce soit via les tarifs Prem's ou les divers tarifs promotionnels).

b. Principes actuels de la tarification SNCF

Une fois ces évolutions historiques posées, il est possible de résumer en 5 grandes caractéristiques les principes de la régulation tarifaire actuelle appliquée à la SNCF :

- (i) Le contrôle tarifaire reposant sur la SNCF passe par la fixation de plafonds tarifaires. Ces plafonds tarifaires correspondent au tarif d'un billet 2^{de} classe sans réduction.**

La SNCF peut en revanche fixer librement ses tarifs tant qu'ils se trouvent en dessous de ce plafond. Elle est donc mise en place des cartes de réduction et propose des tarifs spéciaux (notamment Prem's). L'existence de ces multiples tarifs lui permet de pratiquer une politique tarifaire proche des méthodes du *yield management* appliquées dans l'aérien.

- (ii) Il existe autant de plafonds tarifaires que de dessertes TGV**

La DGTIM homologue annuellement les quelques 500 tarifs proposés par la SNCF.

- (iii) Le tarif d'un billet TGV 2^{de} classe sans réduction n'est plus calculé à partir de la référence kilométrique.**

Avant 1993, le tarif maximum du trajet était calculé à partir d'une fonction affine et la DGTIM n'avait qu'à homologuer les différents éléments de cette formule. Aujourd'hui cette référence kilométrique est uniquement utilisée pour les TET sans réservation obligatoire et dans certains cas pour les TER.

- (iv) Cependant, le tarif maximum d'un billet 2^{de} classe en TGV ne peut s'écarter trop significativement de la référence kilométrique.**

La SNCF ne peut mettre en place de TBP s'écartant de plus de 40% de ce qu'aurait été le tarif s'il avait été calculé à partir de la référence kilométrique.

- (v) Le prix des billets de 1^{ère} classe et le prix des billets IDTGV sont libres.**

On constate toutefois que la SNCF publie des prix standards pour la 1^{ère} classe. Ces prix sont généralement égaux à 1,5 fois le tarif de la 2^{de} classe. De même, les rames IDTGV étant toujours accolées à un TGV « classique », on peut penser que la liberté tarifaire de la SNCF sur cette offre est contrainte par la possibilité pour les voyageurs de choisir entre un trajet par TGV classique ou par IDTGV.

On peut donc conclure que la régulation tarifaire actuelle cherche à remplir un double objectif : s'assurer que le tarif maximum d'un trajet ne soit jamais excessif du fait de préoccupations de service public (plafonds tarifaires sur les billets de 2^{de} classe, régulation stricte des prix des TET) et permettre à la SNCF d'avoir des tarifs commerciaux sur une partie de son offre (liberté de tarifier en dessous du

¹⁸ Les TGV OUIGO sont des rames équipées différemment des TGV classiques, afin d'augmenter le nombre de voyageurs par rame. De plus les TGV OUIGO ne partent pas des gares parisiennes mais de la gare de Marne-La-Vallée.

plafond, non régulation de la 1^{ère} classe et des IDTGV, plafonds tarifaires en 2^{nde} adaptés selon la situation concurrentielle).

3. Utilisation des marges de manœuvre laisse par la réglementation par la SNCF

On a vu dans la partie précédente que si les tarifs de la SNCF sont régulés cette régulation est assez souple pour lui permettre d'avoir une stratégie tarifaire proche de celles d'une entreprise commerciale, à l'image de ce que l'on trouve par exemple dans les compagnies aériennes. Dans cette partie on va examiner comment concrètement la SNCF utilise les marges de manœuvres laissées par les textes réglementaires pour différencier ses tarifs. Après avoir brièvement identifier les méthodes que la SNCF peut utiliser pour avoir une stratégie tarifaire proche de celle d'une entreprise commerciale, tout en étant conforme à la réglementation, nous analyserons des données issues des *Recueils des prix*¹⁹ de la SNCF, ainsi que de données collectées sur le site internet de la SNCF, pour mieux cerner sa stratégie tarifaire.

a. Marges de manœuvre laissées par les textes réglementaires

La SNCF peut différencier ses tarifs par trois biais. Premièrement, elle peut décider de vendre un plus ou moins grand nombre de billets à tarif réduit, c'est-à-dire en dessous du plafond tarifaire correspondant au tarif 2^{nde} classe sans réduction. Elle est également libre de fixer librement ses tarifs de 1^{ère} classe et les tarifs de l'ID-TGV et des OUIGO. Deuxièmement, la « hauteur » des plafonds tarifaires peut varier d'une desserte à l'autre puisqu'il existe plus de 500 plafonds tarifaires fixés annuellement par la SNCF. Enfin, on a vu que les tarifs de base, généraux ou particuliers, sont déterminés en prenant en compte, directement ou indirectement, le nombre de kilomètres d'une desserte. Or ce nombre de kilomètres ne correspond pas toujours au nombre de kilomètres de voie. Dans cette présentation nous détaillerons les deux premiers points. Pour le dernier point, nous renvoyons à la lecture de l'article Perennes (2013a).

Proportion de billets en réduction

Comme on l'a indiqué supra, le tarif « standard », i.e. le tarif 2^{nde} classe sans réduction, n'est pas nécessairement le tarif payé par les voyageurs. Ce tarif est un maximum, un plafond tarifaire sous lequel la SNCF est libre de vendre ses billets.

En juillet 2013, la SNCF a fourni quelques indications sur la proportion de billets vendus avec des réductions. Seuls 17% de passagers payeraient le plein tarif, 13% bénéficieraient de tarifs Prem's, 43% de billets à tarif réduit, le reste bénéficiant de tarifs sociaux ou de voyages gratuits.²⁰

Or la proportion de billets à tarif réduit disponibles varie d'une desserte à une autre. Dans un document SNCF intitulé « Le contingentement tarifaire » et annexé au rapport Mariton (2008), la SNCF indique clairement que le nombre de places à tarif réduit varie d'un axe à un autre. De plus, la présence d'une offre IDTGV sur une trentaine de destinations permet à la SNCF de proposer des billets à des tarifs qu'elle peut librement fixer pour ces dessertes.

¹⁹ Ces Recueils de prix sont disponibles sur <ftp://quatramaran.ens.fr/pub/quentin/>. Les Recueils des prix sont le volume 6 d'un document plus large, intitulé « tarifs voyageurs », d'environ 200 pages qui précise les conditions de vente, les prix et les conditions d'application relatifs aux services nationaux et régionaux assurés par SNCF.

²⁰ « La SNCF répond aux critiques des clients et des régions sur les prix du TGV », Les Echos n° 21440, 22 Mai 2013.

Le nombre de billets en réduction vendus par la SNCF ne relevant pas de textes légaux ou réglementaires, la proportion de tels billets sur chaque desserte relève de la politique commerciale de la SNCF et donc du secret des affaires. Dans la suite de cette communication, il ne sera pas possible d'étudier analytiquement la proportion de billets à tarif réduit vendue pour les différentes dessertes. Nous nous concentrerons donc sur le tarif 2nde classe sans réduction. Même si, comme on vient de le voir, seuls 17% des passagers paient effectivement ce tarif, il faut garder à l'esprit que la plupart des tarifs réduits, et les tarifs sociaux, sont déterminés sur la base de celui-ci, en lui appliquant un coefficient de réduction. La fixation de ce tarif a donc un impact important sur l'ensemble de la politique tarifaire d'une desserte.

Valeur du tarif de référence

Comment la SNCF peut-elle influencer la régulation tarifaire pour avoir plus de liberté dans sa tarification ? Comme nous l'avons indiqué *supra*, la régulation tarifaire passe par la validation des TBP par la DGTIM. Cependant c'est bien la SNCF qui propose une série de 500 TBP aux services de l'Etat, que le Ministère peut accepter ou refuser (bien qu'à notre connaissance, la DGTIM n'a jamais refusé d'approuver des tarifs proposés par la SNCF). L'hypothèse qui est faite dans le cadre de cette communication est que le régulateur (le Ministère) est « captif », c'est-à-dire que c'est en réalité le régulé (la SNCF) qui détermine, au moins partiellement, les modalités de la régulation tarifaire.

Pour mesurer l'écart effectif entre référence kilométrique et TBP on peut calculer un ratio (R) entre le TBP sur une desserte et le tarif auquel aurait été fixé le billet si cette desserte avait été assurée par un TET. Règlementairement, ce ratio doit être compris entre 0,6 et 1,4.

$$R = \frac{TBP_i}{a_p + b_p \times km_i} \text{ avec } p \in \{1, 10\} \quad (3)$$

On peut supposer que R est indépendant du nombre de kilomètres. C'est le cas si l'on fait l'hypothèse les TBP sont égaux aux TB multiplié par un mark up²¹ permettant à la SNCF de prendre en compte la différence entre le coût des matériels roulant TET et TGV.

Du fait de l'hypothèse de « captivité » du régulateur, nous supposons donc que la valeur de R est choisie par la SNCF en fonction de préoccupations commerciales, en particulier en fonction de la situation concurrentielle dans laquelle elle se trouve, comme nous allons le voir dans les prochains paragraphes. Si cette valeur est inférieure à 1 cela signifie que le tarif au kilomètre sur la desserte est relativement peu onéreux (moins onéreux que ce qu'aurait coûté le trajet s'il avait été effectué en TET). Si elle est supérieure à 1, cela signifie au contraire que le passager paie son voyage en TGV plus cher qu'un trajet en TET.

b. Utilisation de ces marges de manœuvre par la SNCF

L'ensemble des TBP est communiqué annuellement par la SNCF aux voyageurs dans son « Recueil des prix ». Les valeurs des coefficients *a* et *b* sont également disponibles dans ce document. En utilisant les Recueils des prix des années 2007 à 2013, on a calculé la valeur de ce ratio pour 164 dessertes radiales²² en TGV²³ chaque année.

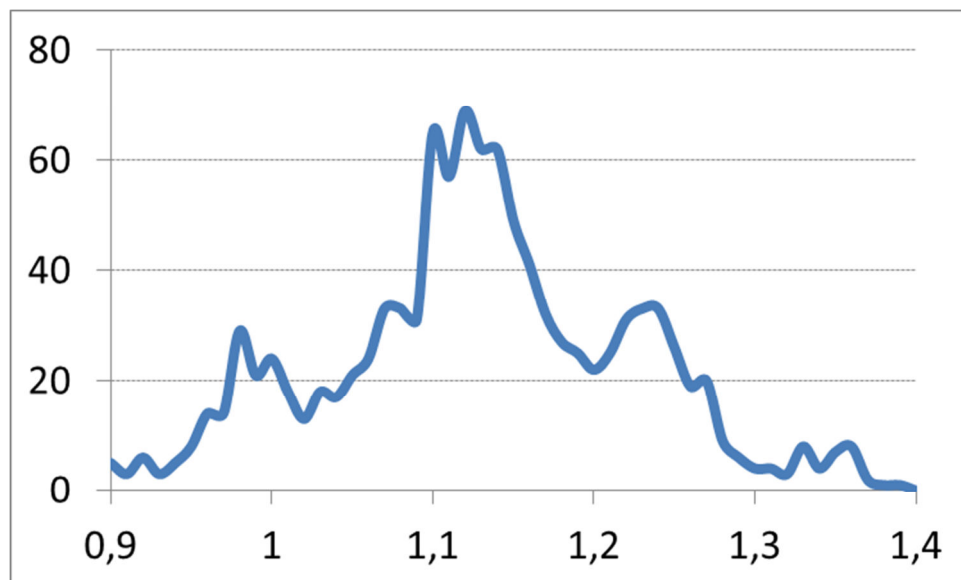
²¹ On définit le mark up comme une majoration standard du tarif d'un bien pour prendre en compte une différence de coût.

²² Une desserte est qualifiée de « radiale » si elle part ou arrive d'une gare parisienne. Par opposition on appelle « intersecteur » un desserte allant de deux gares non situées dans Paris intra muros.

²³ Il existe 166 dessertes radiales. Il ne manque donc que deux observations dans notre échantillon.

Une analyse de ces données conduit au résultat suivant. Le coefficient R a une valeur moyenne de 1,13. La valeur minimale de ce coefficient est de 0,9 (pour la desserte Paris Boulogne en 2010) et la valeur maximale de 1,38 (pour la desserte Paris-Vendôme en 2007). On peut donc conclure qu'en règle générale, la SNCF utilise la liberté tarifaire dont elle dispose pour majorer le tarif au kilomètre du TGV par rapport au tarif par kilomètre des TET. Les valeurs de R sont représentées sur le graphique 1.

Graphique 1 : Densité de R



Note : En abscisse, la valeur du ratio R (classée par palier de 0,01). En ordonnée le nombre d'occurrences

Diverses raisons peuvent expliquer les variations des valeurs de R :

- i. La SNCF peut vouloir différencier ses tarifs selon la situation concurrentielle de la desserte, en particulier si la concurrence de l'avion est forte. Cette possibilité est très clairement évoquée dans l'article 14 du Cahier des charges de la SNCF, qui précise qu'un TBP peut être institué « lorsque [une desserte] est soumise à une forte concurrence de la part d'un autre mode de transport et que l'institution de ce tarif particulier est susceptible, en développant l'usage du train, d'éviter la dégradation ou de concourir à l'amélioration des comptes de résultat de la S.N.C.F »
- ii. Le tarif des redevances d'accès²⁴ payées par la SNCF à l'entreprise qui possède le réseau en France, à savoir Réseau Ferré de France (RFF). Le montant de ces redevances dépend de plusieurs éléments, dont la nature de l'activité (TGV, TER ou TET), de l'heure de circulation, des coûts d'investissement pour la construction de la ligne, etc.
- iii. L'influence politique des élus locaux. Lorsqu'un élu local est pro-actif c'est-à-dire qu'il ou elle se plaint directement auprès du Président de la SNCF ou du Ministre des transports en cas d'augmentation des tarifs pour les trains en direction et au départ de sa ville/de sa région, on peut imaginer que ça a un impact sur l'évolution de ces tarifs.

²⁴ Les redevances de circulation ou « péages » sont un montant versé par un opérateur ferroviaire (SNCF ou l'un de ses concurrents) au gestionnaire d'infrastructure pour avoir le droit de faire circuler un train sur le réseau ferré.

Il est difficile d'analyser analytiquement ce troisième point. En revanche on peut essayer, *via* les méthodes de l'économétrie de mesurer l'impact des deux premiers facteurs.

Cette analyse a été effectuée dans l'article Perennes (2012a). Nous en résumons les principales conclusions dans la présente communication mais renvoyons à cet article pour les détails techniques et les hypothèses sous-jacentes du modèle économétrique. Pour ce faire, on suppose que le prix dépend linéairement :

- De la possibilité pour un voyageur de prendre le train ou l'avion sur une desserte ;
- De l'existence d'une offre low-cost ;
- Du coût d'un trajet en voiture de Paris à la gare de destination, en tenant compte à la fois des péages autoroutiers et de l'essence ;
- Du coût des redevances d'infrastructure ;
- De l'importance de la gare de destination ; et
- De facteurs de différenciation régionale.

Cette analyse permet de conclure que, selon les hypothèses faites, on peut estimer que plus d'un tiers de l'hétérogénéité constatée dans la fixation des plafonds tarifaires peut s'expliquer par la concurrence intermodale. En d'autres termes quand la concurrence des autres modes (avions ou voitures) -qu'on appelle la concurrence « intermodale »- est forte, le tarif relatif du train est plus faible que quand la concurrence intermodale est faible.

Ces résultats viennent corroborer notre hypothèse selon laquelle la SNCF a une influence significative sur la régulation tarifaire qui lui est appliquée.

c. Impact de la régulation

La SNCF, opérateur régulé, a mis en place une stratégie, *via* la fixation de plafonds tarifaires hétérogènes et la mise en place de nombreux tarifs réduits, qui lui permet de relâcher la contrainte réglementaire qui repose sur elle. Néanmoins, cela signifie-t-il que l'Etat n'a plus aucune influence sur cette tarification, en d'autres termes que la SNCF fait à peu près ce qu'elle veut en matière de tarification ?

Pour tester cette hypothèse, nous avons procédé à une deuxième analyse de données. Cette fois nous n'utilisons pas les données issues du « Recueil de prix » mais des tarifs collectés directement sur le site de vente de billets en ligne « voyages-sncf.com » ainsi que des prix collectés sur les sites internet de la compagnie aérienne low-cost Easy Jet et d'Air France.

Plus précisément, nous avons regardé pour 19 dessertes offertes à la fois par SNCF et par Air France, dont 4 étaient également proposées par Easy Jet, comment les tarifs évoluaient pour deux dates de départ (le jeudi 25 octobre 2012 au matin et le vendredi 26 octobre 2012, veille de vacances de la Toussaint) et cela pendant les 3 mois précédant le départ.

Les résultats de cette analyse sont instructifs : à quelques jours du départ, sur les 151 TGV présents dans notre base, 133 ont atteint le plafond tarifaire. Autrement dit pour 88% des trains, un voyageur qui veut acheter son billet à la dernière minute – et qui ne possède pas de carte de réduction – paye le tarif fixé dans le cadre de la régulation tarifaire.

Deuxièmement, à quelques jours du départ, le train est l'alternative la moins coûteuse pour l'ensemble des trajets présents dans notre base de données. Les billets aériens low cost sont en particulier systématiquement plus élevés que ceux du train, alors même que sur l'ensemble de notre étude la différence de prix entre billets SNCF et billets Easy Jet est relativement faible (de l'ordre de 20€) et que les prix des billets aérien low cost sont régulièrement -durant les 3 mois précédant le départ- inférieurs aux tarifs de la SNCF. On peut donc imaginer que si la SNCF était parfaitement libre de fixer ses tarifs, les prix à la veille du départ seraient bien plus élevés que ce que l'on constate actuellement au moins pour certains trains fortement demandés.

Conclusion

Dans cette communication, nous avons vu que la tarification de la SNCF pour le transport de voyageurs grande ligne, à un niveau national n'est pas complètement libre. L'Etat régule encore ses tarifs du fait de préoccupations de service public. Toutefois, la place de plus en plus importante que prennent les activités commerciales de la SNCF a conduit à une adaptation de cette régulation au cours des trente dernières années. La régulation est à la fois plus souple pour la SNCF, mais également plus complexe.

La SNCF a utilisé la complexité de la réglementation pour introduire une nouvelle stratégie tarifaire, basée sur les principes du *yield management*. Le régulateur, en l'espèce le Ministère des transports, semble en partie « captif » de l'opérateur historique. Toutefois on ne peut pas dire que la SNCF est parfaitement libre dans sa tarification car celle-ci ne correspond pas tout à fait à celle des opérateurs aériens privés avec lesquels elle est en concurrence, en particulier dans les jours précédents le départ.

Pour conclure sur une note plus normative, les conclusions de la présente communication conduisent à s'interroger sur la pertinence de la régulation actuelle. A vouloir ménager deux objectifs partiellement irréconciliables (stratégie commerciale et service public), la régulation est devenue illisible. Elle est également partiellement « captée » par l'opérateur historique. Une refonte globale de la régulation semble nécessaire, pour bien séparer les activités de la SNCF qui peuvent être qualifiées de « commerciales » du service public. Cela demande au préalable un débat sur la définition précise de ce qui constitue le « service public ferroviaire ». Trancher ce débat n'est pas du ressort de l'économiste ou du juriste et mais relève de la décision politique

Bibliographie

Bourgeois R. L'exploitation commerciale des chemins de fer, Paris, Eyrolles, 1946.

Decreton S. (1995) « Le service public à l'épreuve de la tarification, l'exemple de la SNCF », La revue administrative, 288, pp. 639-645.

Finez J. (2012) Les métamorphoses de la tarification à la SNCF de la péréquation au yield management (1938-2011), Documents de travail du CLERSÉ (Working Papers), n° 10, juin 2012, <URL : <http://clerse.univ-lille1.fr>>.

Gautier F. (2013) Service Public ferroviaire et libéralisation, un voyage à deux compliqué. Mémoire de master, Collège d'Europe.

Hutter R. (1950) La théorie économique et la gestion commerciale des chemins de fer. Le problème tarifaire. Revue générale des chemins de fer.

Lacôte A. (1974) Le marketing à la Société nationale des chemins de fer français : service public et volonté commerciale, thèse d'économie, université Paris 1.

Mariton H. (2008) Rapport d'information sur la politique tarifaire de la SNCF. Assemblée Nationale.

Perennes P. (2012) Pourquoi les tarifs de la SNCF sont-ils régulés? Concurrence, n°3-2012.

Perennes P. (2013a) Intermodal competition: studying the pricing behavior of the French Rail Monopoly. Présentation à la World Conference on Transport Research, Rio le 16 juillet 2013.

Perennes P. (2013b) Régulation des tarifs des billets SNCF : fondements et pratiques, Working Paper

Picard A. (1887), Traité des chemins de fer. Paris, Rothschild.

Sanchez JM (1994), La tarification voyageur à la SNCF : du « service public » à l'effcience, Société Française N°49