

# La stratégie tarifaire de la SNCF face à l'inflation s'avère complexe

Si le transporteur s'engage à geler les premiers prix, le reste va augmenter de 5 % en moyenne, de manière variable et peu transparente

Confrontée à des prix de l'énergie en hausse de 180 %, des frais généraux et des salaires qui vont aussi progresser, de l'ordre de 6 %, la SNCF estime que le coût d'exploitation du TGV va s'envoler de 13 % en 2023. Ce qui la place face à un dilemme : faut-il répercuter cette charge sur les voyageurs ou prendre sur sa marge, voire sur les investissements ? Car le TGV est le seul train qui ne reçoit aucune aide publique. Ses frais sont supportés intégralement par les voyageurs. Une grande différence avec les trains du quotidien, les TER, largement subventionnés par les régions, ou encore avec les Intercités, financés en partie par l'Etat.

Christophe Fanichet, le patron de SNCF Voyageurs, et Alain Krakovitch, celui du TGV, n'ont pas eu à se poser la question longtemps. Le ministre délégué aux transports, Clément Beaune, leur a soufflé la réponse en demandant la mise en place d'un bouclier tarifaire dont il a défini les contours : une hausse générale inférieure à l'inflation (estimée à plus de 6 % en octobre), avec une protection pour les jeunes.

Le résultat est une cuisine compliquée. En moyenne, les prix augmenteront de 5 %, expliquent les dirigeants de la SNCF. Ces tarifs s'appliqueront à compter du 10 janvier. Mais derrière la moyenne, il y a plusieurs réalités.

## Très à l'avance

Commençons par les prix qui n'augmenteront pas du tout : cela concernera les tarifs des TGV Ouigo (un TGV sur cinq) et les premiers prix sur les TGV Inoui, ceux que l'on arrive parfois à acheter en s'y prenant très à l'avance dès que les places sont ouvertes à la vente. Le prix de la carte Avantage reste aussi inchangé : 4 millions

de personnes ont acheté cette carte qui, pour 49 euros l'an, donne droit à une réduction de 30 % sur certains billets et 60 % pour les enfants. Elle est même actuellement en promotion à 28 euros jusqu'au 28 novembre.

A son arrivée à la présidence de la SNCF, Jean-Pierre Farandou a instauré des plafonds de prix pour les billets achetés avec cette carte : 39 euros pour les trajets de moins d'une heure et demie, 59 euros pour les voyages compris entre une 1h30 et trois heures, 79 euros au-delà. Ils ne changent pas, mais ne sont garantis que jusqu'en septembre 2023. Le prix des abonnements TGV Max junior et senior – qui permettent de voyager en TGV autant que l'on veut, dans la limite des places disponibles – restera lui aussi inchangé à 79 euros par mois.

En revanche, les autres billets vont voir leur tarif augmenter. Ce sera le cas des prix les plus élevés de la grille tarifaire. Les tarifs pour les déplacements professionnels (Business Première, billets pris avec la carte Liberté, accords négociés avec les entreprises, abonnements) Max Actif subiront une hausse moyenne de 5 %. Tout comme les billets loisirs de seconde et première classe pris au dernier moment et en période de forte affluence, hors carte.

Prenez par exemple un Paris-Rennes. Le prix minimum, 16 euros en Ouigo ou 20 euros en Inoui, ne bouge pas. Le plafond pour les billets achetés avec la carte Avantage reste à 39 euros. En revanche le prix maximum à 90 euros va augmenter d'au moins 5 %. Le même principe d'évolution devrait s'appliquer sur les billets de train Intercités, dès que l'Etat l'aura confirmé.

Pour réduire le manque à gagner entre cette hausse de 5 % et celle de 13 % qui affecte ses coûts,

la SNCF compte sur trois facteurs. Premièrement, elle espère augmenter le nombre de places vendues puisque ces prix augmentent moins que ceux de l'avion. Deuxièmement, elle peut jouer sur les calculs à l'intérieur de la boîte noire du « yield management » qui fait évoluer le prix des billets en fonction du niveau de fréquentation des trains. Les dirigeants de la SNCF reconnaissent que les places vendues avec la carte Avantage atteindront sans doute plus souvent en 2023 les plafonds de 39, 49 et 79 euros, « qui jouent donc bien un rôle de bouclier », explique M. Fanichet.

Et surtout, le transporteur durcit les conditions d'échange des billets. Finie la gratuité de l'échange ou de l'annulation jusqu'à trois jours avant le départ. Il faudra s'y prendre six jours à l'avance ou régler 19 euros par billet. Cela présente un avantage : les places seront libérées plus tôt et pourront être plus facilement revendues. « Trop de trains affichent complet une semaine avant leur départ et ne le sont pas le jour du voyage », regrette M. Krakovitch qui rappelle que Trenitalia et la Deutsche Bahn appliquent aussi une pénalité.

## « Double peine »

Cette dernière disposition, qui va permettre à la SNCF de récupérer plusieurs dizaines de millions d'euros, fait bondir Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des usagers, la Fnaut : « Je comprends qu'on fasse payer en cas d'annulation, mais pas en cas d'échange. Une famille de quatre personnes, contrainte de décaler son voyage, se retrouve avec 76 euros de pénalité et paie ses nouveaux billets au prix fort : c'est la double peine. »

Il fait une seconde mise en garde. Le prix des billets, défini

## LES CHIFFRES

13 %

C'est la hausse des coûts d'exploitation du TGV prévue en 2023

5 %

Ce sera la hausse moyenne du prix des billets de TGV et Intercités à compter du 10 janvier 2023. Les billets Ouigo et les premiers prix, eux, n'augmenteront pas.

6 JOURS

C'est le nouveau délai à compter du 1<sup>er</sup> février pour échanger ou se faire rembourser un billet

par le fameux « yield management », varie en fonction de l'offre de train : plus il y a de places à vendre, moins les prix s'envolent rapidement vers les tarifs les plus élevés. Il exhorte donc l'entreprise à augmenter son offre pour ne pas faire flamber le prix des billets. Pour lui, c'est plutôt l'inverse en ce moment. Il ne peut toutefois pas vérifier car SNCF Réseau a cessé de transmettre les données nécessaires aux associations d'usagers depuis l'été.

Côté TER, les trains du quotidien, les hausses de tarifs ne sont pas encore toutes définies. Elles dépendent des régions, qui subventionnent largement ce service. D'ores et déjà, la région Occitanie a annoncé un gel des tarifs et une multiplication des offres de billets à un euro. La région Pays-de-la-Loire a annoncé une hausse de 6 % des tarifs des trains et bus et Auvergne-Rhône-Alpes, une augmentation de 8 % sur les TER. ■

SOPHIE FAY