



Les voyages SNCF

Enquête prix et satisfaction

Octobre 2013

Synthèse des résultats

Les tarifs

- L'étude : un relevé de prix pour les vacances de la Toussaint, multi-destinations et multi-profil

L'étude consiste en un relevé de tarifs effectué sur un panel de 25 trajets pour un départ le 18/19 octobre au départ de Paris et de plusieurs villes régionales. Deux trajets internationaux ont aussi été retenus (Paris Barcelone, Paris Londres). Le relevé est effectué 3 mois, 2 mois et 1 mois avant le départ.

- Tarif au kilomètre : le trajet au départ de Paris est moins cher

Il apparaît des différences substantielles de tarif au kilomètre. Notamment, les départs hors Paris sont plus chers que les départs de Paris à hauteur de 32 % pour le tarif « moins cher » et de 28 % pour le tarif moyen. Ce résultat confirme les conclusions de l'enquête menée en 2012 par la CLCV sur les trajets estivaux et début 2013 pour les trajets de vacances d'hiver. La tarification de Réseau Ferré de France (RFF) est un possible facteur explicatif. En effet, RFF facture l'infrastructure derail à la SNCF par une tarification au train quelque soit son taux de remplissage. Dès lors, les trajets au départ de régions ou interrégionaux, souvent moins remplis qu'un trajet au départ de Paris, doit répercuter sur chaque billet un plus fort montant de péage RFF.

Tarif kilométrique : moins cher si on part de Paris

	Tarif moins cher Moyenne 1,2,3 mois Euros/100 km	Tarif moyen Moyenne 1,2,3 mois Euros/100 km
Lignes nationales Départ Paris	4,86 euros	13,43 euros
Lignes nationales Départ autre ville	6.42 euros	17.19 euros

- L'évolution d'un tarif : bien moins cher à l'ouverture des 3 mois, assez stable ensuite

Tant pour le tarif moins cher que le tarif moyen, le relevé de prix montre qu'il est avantageux de prendre son billet à trois mois (si on est sûr de ses dates). Le tarif « moins cher » tend à croître très vite d'un mois sur l'autre (par exemple + 39 % entre une réservation à trois mois et à deux mois pour une catégorie normale). Par contre, sur cette vague d'enquête le tarif moyen augmente au cours du temps mais de façon bien plus modéré que le tarif moins cher issu d'offres spéciales.

Enquête Satisfaction

- L'enquête : un questionnaire de satisfaction réalisé à bord des trains

Nous avons interrogés 497 voyageurs, dont 49.9% qui utilisent en majorité le TGV. L'intervalle d'erreur lié au volume d'enquête est de l'ordre de + - 5 %. L'enquête a été effectuée à bord des trains.

- L'opinion des voyageurs sur les tarifs

Les tarifs pratiqués sont perçus comme chers ou trop chers par 82.8%. Ce sentiment de cherté s'accompagne d'une information tarifaire considérée surtout comme opaque (29%) ou insuffisante (37.2%). Pour 51% du panel, les tarifs sont trop chers au regard du confort, de la propreté et de la régularité des trains.

- La perception des retards

Les retards réguliers concernent 46.9% des personnes interrogées qui les considèrent injustifiés dans 17% des cas et parfois justifiés dans 60,7%. L'information délivrée lors des perturbations reste une attente forte du voyageur qui la ressent comme insuffisante ou rare dans 70,8%.

- Les améliorations attendues

La baisse des prix et la ponctualité sont les premières améliorations attendues par les usagers.

Première partie

Les tarifs de la SNCF

Etude d'un panel de trajets
pour les vacances de la Toussaint

L'étude d'un panel de voyage sur la période Toussaint 2013

I- Présentation de l'étude

1- L'objectif : reconstituer une information fiable sur les tarifs de la SNCF

La présente étude propose une analyse des tarifs pratiqués par la SNCF pour les trajets des vacances de la Toussaint. La motivation tient au fait que, depuis de nombreuses années, la SNCF a adopté une politique tarifaire très éclatée et évolutive, assez comparable à celle pratiquée par les compagnies aériennes. Dès lors, l'éclatement de la structure tarifaire prévient d'avoir une vision simple et claire du niveau de prix demandé aux usagers. L'étude consiste à effectuer un relevé de prix suffisamment complet pour cerner cet éclatement. Elle met en évidence les tarifs kilométriques de chaque destination (pour évaluer l'homogénéité territoriale de la tarification) et l'évolution des prix au cours des trois mois de réservation.

La CLCV a déjà enquêté en 2012 sur le créneau des vacances d'été et en 2013 sur le créneau des vacances d'hiver. Ces deux premières enquêtes mettaient en évidence des résultats convergents. Nous voulons notamment vérifier lors de cette troisième vague l'élément le plus problématique : le fait que les tarifs au kilomètre soient hétérogènes et globalement bien plus élevés en départ province qu'en départ Paris

2- La méthodologie

2-1 Date : le voyage du 18-19 octobre

Nous avons retenu une plage précise de voyage pour que la comparaison soit possible. Il s'agit d'un départ lors du week end du 18-19 octobre mars qui constitue une assez grande vague de départs en vacances.

Il a fallu déterminer une plage de réservation sur cette période. Il n'y a pas de critère absolu en la matière puisque les usagers peuvent étaler leur possibilité de départ (dans la semaine en avançant leur congé ou au cours du samedi et du dimanche). Nous avons retenu la plage suivante : départ à partir du vendredi 18 octobre à 15 heures et jusqu'au samedi à une heure permettant d'arriver à destination en début de soirée au plus tard (19 heures environ). L'idée est que l'utilisateur n'ait pas à prendre plus d'une demi-journée de congé le vendredi et que, le samedi, il puisse arriver à temps pour occuper une éventuelle location (qui se réceptionne souvent le samedi après midi) ou pour un dîner de famille par exemple. Il s'agissait donc de retenir une plage assez circonscrite, mais laissant un choix suffisant de tarifs, et qui correspond raisonnablement aux usages vacanciers.

2-2 Deux tarifs relevés : le moins cher de la plage et le tarif moyen de la plage

Nous avons relevé deux types de tarifs. Très logiquement sur la plage de choix que l'on s'est autorisé, il a été retenu le tarif le moins cher. Nous n'avons pas précisé s'il était assorti de condition (ce qui est souvent le cas). Ensuite, nous avons aussi relevé l'ensemble des prix de la plage et calculé le tarif moyen de la plage. On considère en effet que relever le tarif le moins

cher n'est pas suffisant car l'offre de ce tarif moins cher peut ne pas convenir à nombre de voyageurs : il est assez souvent non remboursable, l'horaire peut être difficile pour une famille (samedi très tôt par exemple), la durée très longue, les conditions mal adaptées (train de nuit) etc. Dès lors, au delà des offres promotionnelles, le tarif moyen reste un élément important pour analyser la politique tarifaire de l'opérateur.

2-3 Réserve à 3, 2 et 1 mois

Trois périodes de relevé de prix ont été prises en compte : trois mois avant le départ (soit environ à l'ouverture des réservations), deux mois avant et un mois avant. Nous n'avons pas intégré la réservation de dernière minute en considérant qu'en périodes de vacances scolaires les ménages planifient et prennent souvent leur billet à l'avance.

2-4 Relevé de la catégorie normale et des catégories à tarif réduit.

Le relevé considère la catégorie tarif normal et la catégorie des tarifs réduits, à savoir 12-25, carte sénior et carte famille nombreuse 30 %. Nous n'avons pas pris la carte fréquence pour ce relevé car on a considéré que cette catégorie relevait plus de l'activité professionnelle

2-5 Les destinations

Les vacances de la Toussaint ne présentent pas de typicité particulière comme celles d'hiver avec les stations de ski. Nous avons ainsi retenu des destinations Paris-ville de région ou entre villes de région. Deux destinations internationales sont incluses.

Les relevés de prix ont été effectués sur le site de réservation de la SNCF, à chaque fois sur une période de moins de 24 heures, précisément à 3 mois, 2 mois et 1 mois avant le départ.

II- Les disparités territoriales des tarifs au kilomètre

1- Le tarif au kilomètre : des disparités notamment entre Paris et les autres villes

Nous avons rapproché les deux types de tarifs (tarifs moins chers et tarifs moyens) de la distance kilométrique¹ des villes du voyage. Cette opération permet de comparer les tarifs des destinations sur une base assez objective. En outre, il apparaît² que la SNCF prévoit une formule de calcul tenant en partie compte de la distance mais seulement pour les trains corail et en tarif normal. Il paraît donc utile de calculer sur cette base des voyages qui ont souvent lieu en TGV. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-après.

On constate que les cas dont le tarif au kilomètre est substantiellement plus élevé que la moyenne (en gras sur le tableau) concernent les trajets entre deux villes régionales : Clermont Montpellier, Lyon Bordeaux, Nantes Biarritz notamment

Plus généralement, on constate que les tarifs kilométriques des voyages au départ de Paris sont moins élevés que ceux au départ d'une autre ville. Ce constat avait déjà été effectués dans nos enquêtes précédentes. Dans le présent relevé, en tarif au kilomètre, les départs hors Paris sont plus chers que les départs de Paris à hauteur de 32 % pour le tarif « moins cher » et de 28 %

¹ Nous avons retenu la distance routière indiquée par le site Michelin.

² Site de la SNCF : http://www.voyages-sncf.com/guide/voyageurs/pdf/calcul_prix_tarif_normal.pdf

pour le tarif moyen. Pour les trajets de vacances d'hiver (enquête fev. 2013), cet écart était de 32,5 % pour le tarif « moins cher » et de 9 % pour le tarif moyen. Sur les trajets estivaux (enquête juillet 2012), l'écart se portait à 25 % pour le « tarif moins cher » et à 31 % pour le « tarif moyen».

Il existe donc une constance très claire sur le différentiel significatif de tarif au kilomètre. Ce choix de discrimination tarifaire doit amener un positionnement explicite de la SNCF et un dialogue avec les parties prenantes.

Tarif kilométrique moyen
Toutes périodes (3,2,1 mois)
Toute catégorie de réservation (normal et réduit)

ville départ	Destination	distance	prix mns cher	Prix/100km	prix moyen sur parcours	prix moyen / 100km
Clermont- ferrand	Montpellier	337	35	10,38575668	77	22,84866469
Dijon	Bordeaux	648	59	9,104938272	125,77	19,40895062
Lille	Montpellier	967	50	5,170630817	117,9	12,19234747
Lille	Vannes	677	44	6,499261448	103,9	15,34711965
Lyon	Nice	471	25	5,307855626	71,89	15,26326964
Lyon	Bordeaux	548	41	7,481751825	128,76	23,49635036
Montpellier	Paris	763	30	3,931847969	84,4	11,06159895
Nantes	Biarritz	527	45	8,538899431	114,82	21,78747628
Nantes	Montpellier	805	35	4,347826087	123,245	15,30993789
Paris	Bordeaux	583	25	4,288164666	89,249	15,30857633
Paris	Vannes	464	25	5,387931034	75,42	16,25431034
Paris	Brest	592	25	4,222972973	84,53	14,27871622
Paris	La Rochelle	472	30	6,355932203	71,61	15,17161017
Paris	Montpellier	751	30	3,994673768	85,3	11,35818908
Paris	Perpignan	848	30	3,537735849	92,7	10,93160377
Paris	Toulouse	678	30	4,424778761	90,1	13,28908555
Paris	Biarritz	783	37	4,72541507	108,31	13,83269476
Paris	Chamonix	616	37	6,006493506	88,02	14,28896104
Paris	Toulon	840	45	5,357142857	100,8	12
Paris	Nice	933	48	5,144694534	102,77	11,01500536
Paris	Barcelone	1035	74	7,149758454	120,69	11,66086957
Paris	Londres	448	48	10,71428571	144,25	32,19866071
Périgueux	Nice	738	35	4,742547425	134,9	18,27913279
Strasbourg	Paris	488	25	5,12295082	68,84	14,10655738
Moyennes		651,173913	37,83333333	5,914343574	100,2155833	15,86207036

Tarif kilométrique : moins cher si on part de Paris

	Tarif moins cher Moyenne 1,2,3 mois Euros/100 km	Tarif moyen Moyenne 1,2,3 mois Euros/100 km
Lignes nationales Départ Paris	4,86 euros	13,43 euros
Lignes nationales Départ autre ville	6.42euros	17.19 euros

Il y a une certaine logique à ce résultat : les trains partant de Paris comptent probablement plus de voyageurs ce qui permet de mieux amortir les coûts fixes et de proposer un prix plus bas. On verra dans la partie ci-après que ce facteur joue en effet par le biais de la tarification de l'infrastructure de réseau ferré de France. La cherté des trajets inter-régions peut être aussi due à la conception radiale du réseau TGV. Concrètement, ces trajets peuvent passer par Paris, induire un détour, et donc être à la fois long et très coûteux. Un autre facteur explicatif tiendrait à la présence ou non d'une concurrence effective du transport aérien.

Quelque soient les raisons techniques, on peut estimer que cette structure tarifaire induit tout de même une discrimination géographique qui est contestable car l'opérateur a été fondé sur une logique de solidarité territoriale.

2°) La tarification des péages de réseau ferré de France et son impact sur le prix du billet

Le coût d'un voyage peut se découper de plusieurs manières. En suivant l'esprit des réformes de libéralisation communautaire, on peut retenir l'idée qu'il y a d'un côté l'infrastructure de rails, gérée par réseau ferré de France (RFF) et, de l'autre côté, l'exploitation du transport assumée par la SNCF pour ce type de transport nationaux de voyageurs. La SNCF utilise ainsi le réseau de transport de RFF et paye à ce dernier une redevance. Cette redevance a nettement augmenté ces dernières années et elle est la partie la plus inflationniste du billet (7,5 % par an en moyenne sur 5 ans). Elle représente aujourd'hui 37 % du coût moyen d'un voyage TGV. Une présentation de la tarification de RFF, au demeurant d'une grande complexité, est proposée en annexe de l'étude.

Dans l'absolu, ce fait peut être compréhensible car l'infrastructure du rail est un élément important du système et que RFF a été lesté d'importantes dettes. Notre propos ne concerne donc pas le niveau global de redevance de RFF mais plutôt son mode de tarification. Il consiste à facturer le passage d'un train quelsoit le nombre de voyageur. Il s'agit ainsi d'un tarif « par train » et par kilomètre parcouru (la moyenne du péage en France étant de 13 euros par train et par kilomètre). Le tarif est principalement modulé selon la période (de pointe ou normale).

La tarification « au train » par RFF est cohérente d'un point de vue technique et industriel (l'usure de l'infrastructure dépend plutôt du nombre de trains qui passe). Mais elle alourdit le prix du billet pour les trajets où le nombre de voyageurs est plus faible que la moyenne : par exemple si le péage est de 10 euros par train/km, il compte pour 0,1 euros le km par billet avec 100 voyageurs et de 0,01 euro le km par billet avec 1000 voyageurs. Nos résultats de tarif au kilomètre pourraient ainsi s'expliquer par ce principe de tarification de RFF. En effet, il est fort

possible que les tarifs au départ de Paris soit bas parce que ces trajets comptent beaucoup de voyageur ce qui permet de mieux amortir le coût du péage. On a constaté par ailleurs que les tarifs au kilomètre les plus élevés de notre panel concernait des trajets a priori peu fréquentés.

Nous ne disposons pas des données précises de tarification de RFF, ce qui nous empêche de valider complètement une hypothèse mais que nous considérons comme fort plausible.

Le ministre du transport a confirmé que RFF avait engagé une réflexion sur sa politique tarifaire. **La CLCV estime qu'il faut tenir compte des usagers et de l'équilibre territorial du cout des trajets dans cette refonte.**

Plus globalement, **vis-à-vis des parties prenantes, la SNCF devrait :**

- préciser les facteurs qui différencient le tarif kilométrique (condition d'exploitation, politique commerciale).
- s'entendre sur une limitation des écarts de tarif au kilomètre (une borne plafond à plus ou moins 15 % par exemple) et notamment réduire l'écart Paris/autres villes.
- mentionner le tarif au kilomètre sur chaque billet.

III- La question du yield management de la SNCF :

1- Un écart substantiel entre tarif moins cher et tarif moyen

La SNCF a effectivement pour politique de proposer des tarifs éclatés comprenant des offres moins chères que la moyenne. Hors réduction spécifique, l'écart moyen entre le prix moins cher et le prix moyen pour les vacances d'hiver est de 51,5 %. Pour notre relevé des vacances d'hiver il était de 29,4 % et, pour les vacances d'été de 28,5 %. Le niveau de réduction est ainsi bien plus important pour la Toussaint très probablement parce que ce créneau est bien moins demandé que celui des départs l'été ou pour les stations de ski. Dans une pleine logique de yield management, l'opérateur casse plus les prix en période de moindre affluence.

2- L'évolution du tarif : une nette progression du tarif au cours du temps

Sur la globalité des destinations on peut s'intéresser à la manière dont évoluent les tarifs aux cours des trois périodes de relevés. Le tableau ci-après présente les résultats pour le tarif normal.

Evolution du tarif normal à 3, 2 et 1 mois toutes destinations du panel

Tarif normal			
	3 mois	2 mois	1 mois
tarif moyen	106,44	111,47	119,69
évolution		+ 5%	+ 7%
tarif le moins cher	39,14	54,6	70,05
évolution		+ 39%	+ 28%

Dans tous les cas de figure, on constate une hausse substantielle du tarif au fur et mesure que l'on se rapproche de la date du voyage. On notera que cette hausse est bien plus importante pour la catégorie « tarif moins cher » que pour le tarif moyen. A trois mois avant le départ, l'opérateur propose en effet des offres spéciales sur certains créneaux horaires qui tendent à disparaître ou à être réévalués.

3°) La question de la date de disponibilité

Pour cette vague d'enquête, il apparait que la réservation du trajet Paris Barcelone n'était pas disponible à 3 mois et à 2 mois avant le départ. Une vérification effectuée le 7 septembre montre bien qu'un voyage à trois mois (ou à deux mois et demi) n'est pas encore reservable. Lors des vacances d'hiver nous avons constaté le phénomène inverse pour des trajets vers des stations de ski où certains trajets étaient ouverts avant 3 mois (et certains créneaux, les plus intéressants, étaient même complets trois mois avant le départ). La SNCF indique elle-même que la période de trois mois pour la réservation n'est qu'indicative. Cette incertitude pose problème dans un système de yield management où il est parfois utile de réserver dès l'ouverture des réservations. S'il ne connaît pas exactement le moment de cette ouverture le consommateur n'est pas pleinement préparé à utiliser un tel système tarifaire.

Octobre 2013

Enquête CLCV
Les consommateurs jugent leurs trains

**Pour la 3^{ème} année consécutive, la CLCV a mené son enquête
auprès des voyageurs à bord des trains**

Comme en 2011 et en 2012, nous sommes allés à la rencontre des voyageurs afin de connaître leur sentiment sur les voyages qu'ils effectuent par le train.

Les 497 voyageurs qui ont répondu à notre questionnaire, nous permettent de dégager un instantané intéressant sur l'appréciation des voyages réalisés.

Cette enquête, réalisée dans des conditions assez proches que les années précédentes, permet de s'intéresser à l'évolution du jugement des voyageurs sur des points essentiels.

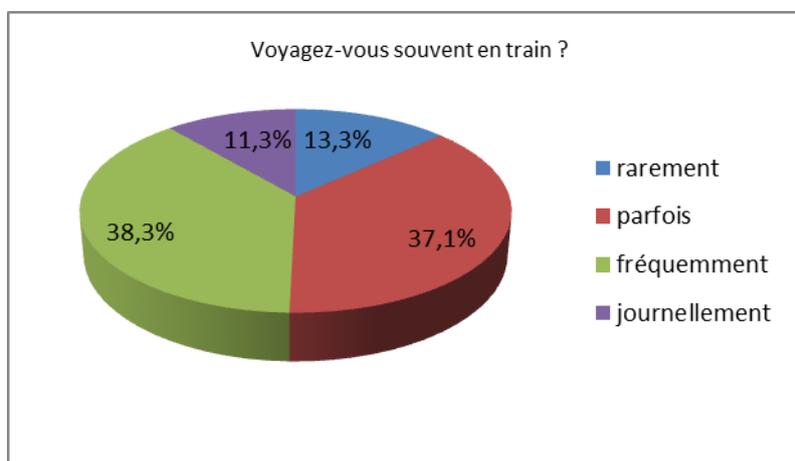
I-Notre méthodologie

Au cours du premier semestre 2013, les bénévoles de la CLCV ont réalisé une enquête par questionnaire à bord des trains auprès de 497 voyageurs afin de recueillir leur appréciation et leurs attentes sur les voyages qu'ils effectuent.

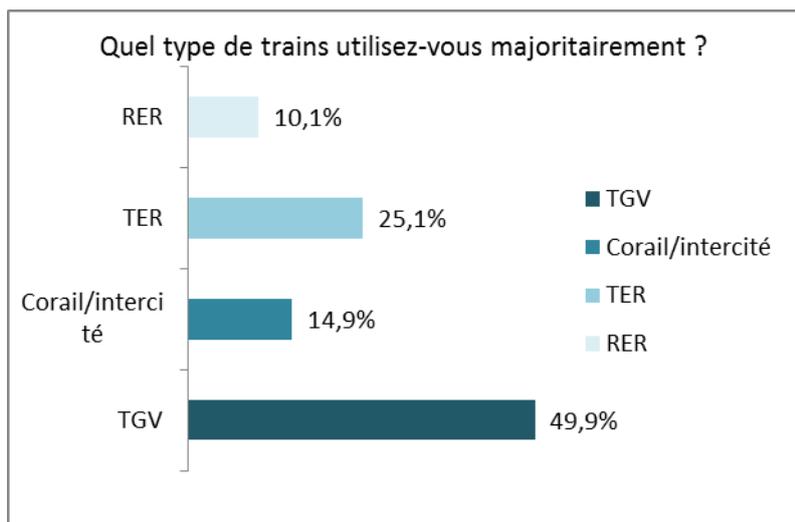
Le volume de questionnaire recueilli est intéressant même, si du point de vue de la représentativité statistique, il faut reconnaître qu'il existe un intervalle d'erreur non négligeable (que nous signalons : de l'ordre de + ou - 5 % à ce niveau de retour). Ce fait n'invalide en rien nos constats pour deux raisons. D'une part, la plupart des résultats sont très tranchés et ne peuvent être fragilisés par l'intervalle d'erreur. D'autre part, ils confirment les résultats déjà obtenus les deux années précédentes.

On notera enfin qu'il n'est jamais simple d'effectuer une enquête à bord des trains notamment parce que nombre d'enquêteurs, appartenant à la CLCV qui est une association agréée de défense des consommateurs, peuvent se heurter à l'hostilité des contrôleurs, ce qui est tout à fait déplorable.

Pour présenter le champ, 49.6% des personnes interrogées déclarent voyager journallement ou fréquemment en train (contre 54.6% l'année dernière), ce qui nous permet d'avoir des réponses de personnes connaissant bien les voyages en train.



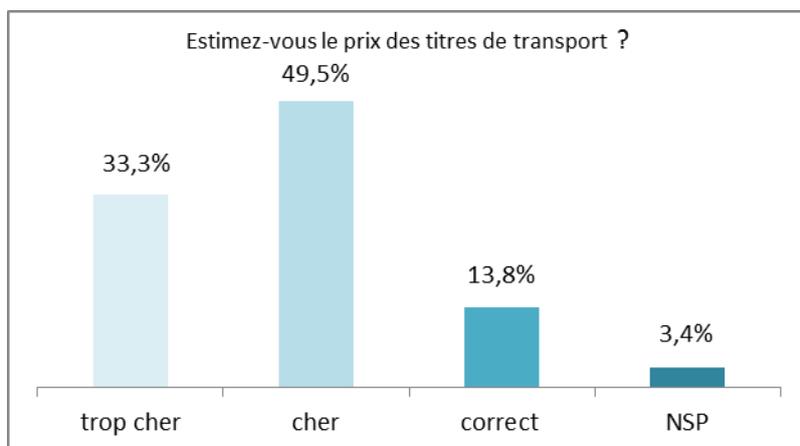
Les personnes interrogées sont majoritairement des utilisateurs du TGV à 49,9%. Ces utilisateurs étaient 53,9% l'année dernière, les usagers grandes lignes sont donc toujours bien représentés cette année.



II-L'opinion des voyageurs sur les tarifs

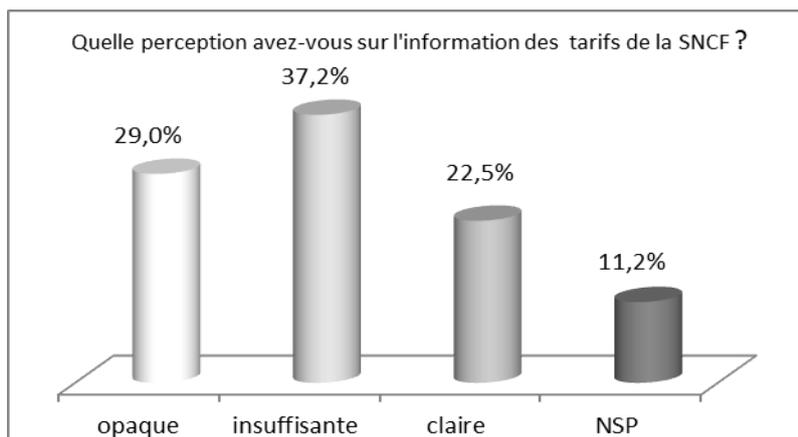
L'opinion des voyageurs semble légèrement s'améliorer sur la perception des tarifs pratiqués puisqu'ils sont 82.8% à les trouver chers ou trop chers contre 88% l'année dernière.

Ces chiffres continuent à attester que le sentiment de cherté est particulièrement ressenti par les voyageurs ce qui est en totale contradiction avec les politiques visant à privilégier les modes de déplacements non polluants.

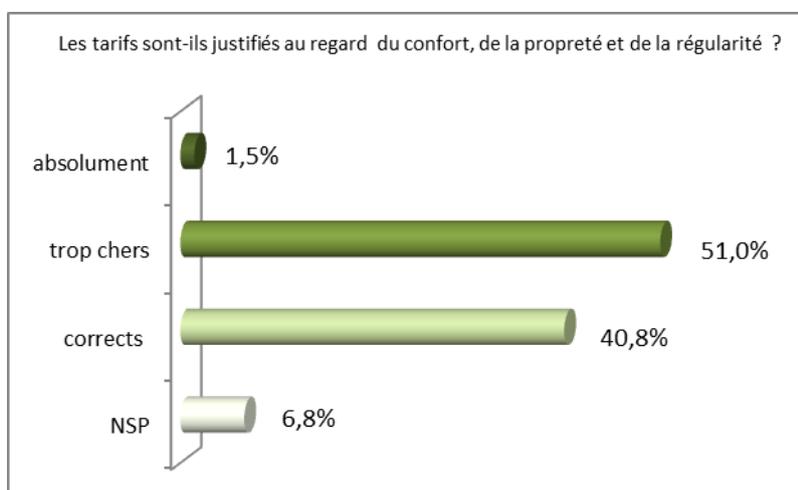


L'insuffisance (37,2%) et l'opacité (29%) de l'information tarifaire continuent à être un des grands reproches fait à la SNCF par ses clients.

Les consommateurs ne comprennent pas comment une même place de train peut être facturée jusqu'au quintuple selon des facteurs souvent incontrôlable par un voyageur comme la disponibilité qu'il aura dans 3 mois.



Le sentiment de cherté ressenti par notre panel n'est pas compensé par la qualité de la prestation rendue. Une petite majorité des personnes interrogées (51%) estiment que les tarifs sont trop chers par rapport au service rendu (le parcours, le confort, la propreté et la régularité).

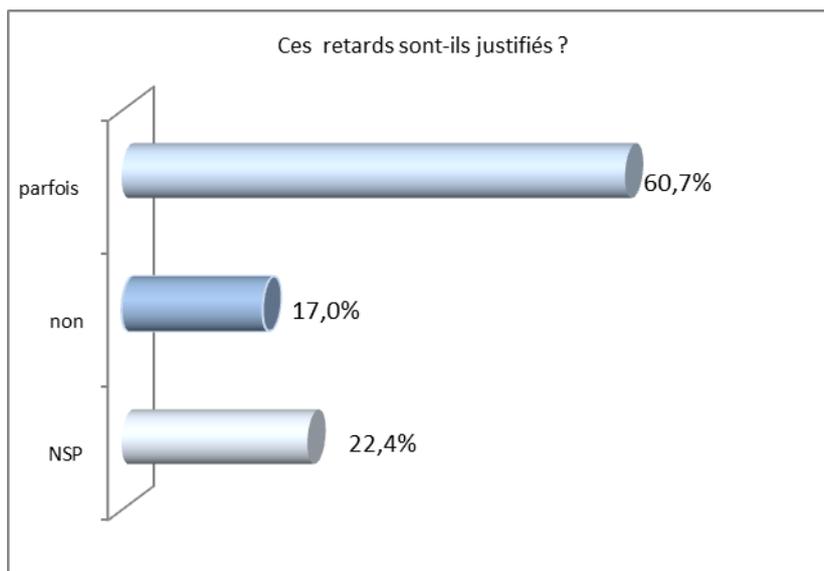


III- Sur la perception des retards

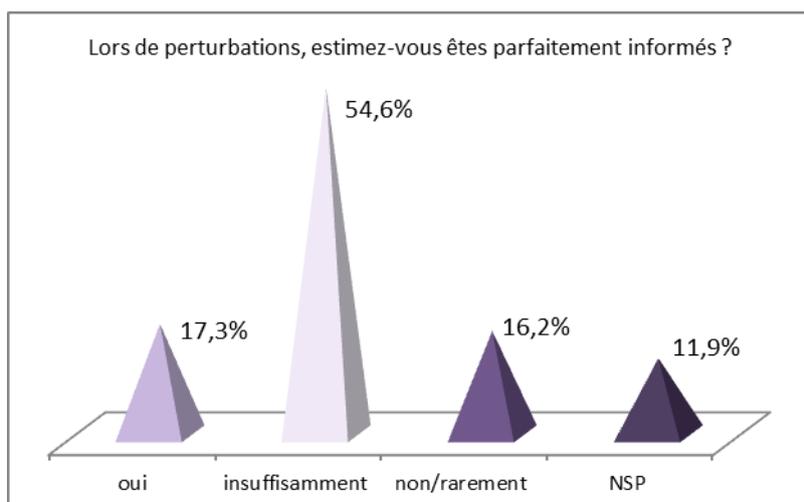
Si les médias se font de temps à autre l'écho de retards particulièrement impressionnants, la ponctualité des trains est une attente légitime des usagers qui n'est pourtant pas toujours satisfaite.

Ainsi, 46.9% des personnes interrogées indiquent subir régulièrement des retards.

A la question de la justification de ces retards, on note que 17% seulement les considèrent comme « non justifiés » (ils étaient 14% en 2012). Malgré une certaine part de résignation, les usagers semblent donc enclins à comprendre certains retards dont ils sont informés dans des conditions satisfaisantes.



L'information du voyageur sur les perturbations qu'il subit va lui permettre de prévenir de son retard ou de mettre au point des itinéraires de secours. Cette information n'a donc de sens que si elle est faite en temps réel et c'est un manque qui, cette année encore, est largement montré du doigt par les consommateurs.

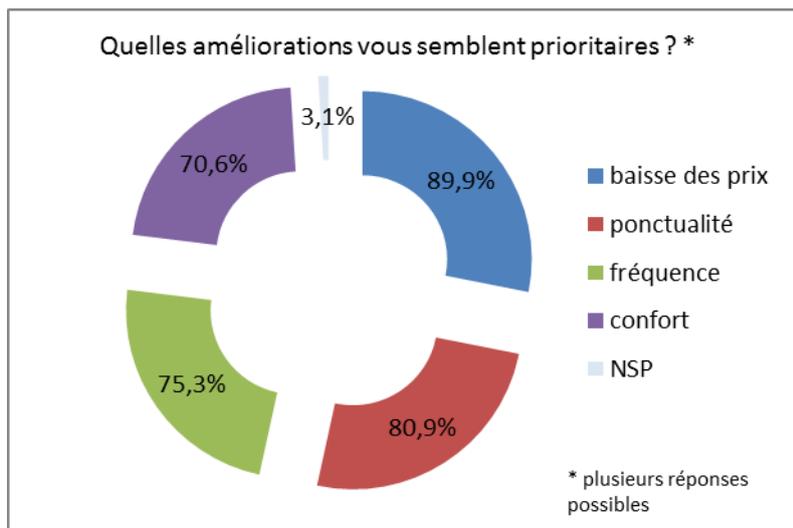


70.8% du panel estime être insuffisamment ou rarement informé lors de perturbation, le chiffre était de 71.5% en 2012.

La situation reste donc plutôt stable, et l'attente des voyageurs en période de perturbation s'effectue donc souvent sans une information adéquate par affichage, annonce sonores ou personnel d'accueil.

IV-Les améliorations demandées par les voyageurs :

Les améliorations demandées par les consommateurs se répartissent de manière assez équivalente parmi les quatre points proposés par notre enquête avec une plus forte sensibilité tout de même sur la baisse des tarifs.



NOS DEMANDES

Pour la tarification

- mettre en place et en informer le public, une politique de tarif social claire, uniforme en plus des systèmes de subvention régionale actuels trop souvent confidentiel pour le grand public
- Simplifier la grille tarifaire afin de permettre une meilleure lisibilité
- indiquer sur les billets le prix/kilomètre
- Réduire les écarts de tarif au kilomètre notamment entre les « départs Paris » et les « départs régions ». La refonte des tarifs de péage de Réseau Ferré de France doit tenir compte des usagers et de l'équité entre territoires.

Sur la qualité de service

- mettre en place une information fiable, systématique et en temps réel des voyageurs à chaque retard ou perturbation
- mettre en place des indicateurs publics pour contrôler la réalisation des objectifs de la SNCF.

Annexe 1

La question des péages RFF

Réseau ferré de France (RFF) gère les infrastructures de rail et, pour financer ce service, facture un « péage » aux opérateurs qui utilisent l'infrastructure (essentiellement la SNCF). Elles sont présentées au chapitre 6 « tarification » du document de référence du réseau ferré national, dont les informations présentées ici sont issues. On notera que ces tarifs sont validés par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Le tarif de péage comprend trois redevances principales (la redevance de réservation, la redevance de circulation et la redevance d'accès) auxquels s'ajoutent des redevances de services selon le type de trajet (service de consommation énergie, services de sections particulières etc).

Pour deux des redevances principales, la formule comprend un tarif de base au KM (appelé prix kilométrique) qui fait l'objet de coefficient de modulation.

Le tarif de base peut déjà varier selon un critère (soit géographique soit le type de trains). Ainsi le tarif de base de la redevance de réservation dépend d'un zonage géographique (cf ci-dessous la grille de tarif puis la classification des régions). Ainsi, ce tarif est plus élevé sur le LGV atlantique que sur le LGV de l'est par exemple.

Le prix kilométrique de réservation (PKR) est défini pour chaque catégorie tarifaire sur les lignes classiques et sur les lignes à grande vitesse.

Lignes classiques									
Catégorie tarifaire	A	B	C	C-GV	D	D-GV	D-pr	E	E-pr
PKR (€ HT par sillon-km)	5,126	2,411	1,161	1,161	0,462	0,462	0,010	0,068	0,010
Lignes à grande vitesse (LGV)									
Catégorie tarifaire	SE-1	SE-2	ATL-1	ATL-2	NOR-1	NOR-2	ICO-1	EST-1	RH-1
PKR (€ HT par sillon-km)	13,572	4,622	15,840	5,000	12,441	5,367	3,257	2,787	4,239

Catégories de sections élémentaires	Sous-catégories		Dénomination
Lignes périurbaines	à fort trafic		A
	à trafic moyen		B
Grandes lignes interurbaines	à fort trafic		C
	à fort trafic et parcourables à 220 km/h		C-GV
	à trafic moyen		D
	à trafic moyen parcourables à 220 km/h et ligne du Haut-Bugey		D-GV
	à trafic moyen éligibles à la Clause Plan Rail		D-pr
Lignes à grande vitesse	Axe Sud-Est	à fort trafic	SE-1
		à trafic moyen	SE-2
	Axe Atlantique	à fort trafic	ATL-1
		à trafic moyen	ATL-2
	Axe Nord	à fort trafic	NOR-1
		à trafic moyen	NOR-2
	Interconnexion		ICO-1
	LGV Est-Européenne		EST-1
	LGV Rhin-Rhône		RH-1
Autres lignes	hors lignes à grande vitesse		E
	hors lignes à grande vitesse, éligibles à la clause Plan Rail		E-pr

Ensuite, les modulations de ce tarif de base font intervenir différentes variables telle la période de circulation (tarif plus élevé en heure de pointe qu'en heure creuse).

On notera qu'il existe une modulation qui tarife plus cher les LGV qui passent par Paris (coefficient de 1,1) relativement aux trajets régions à régions (coeff de à 0,68). Cette modulation essaye donc de relativiser le recours à la radialité du réseau (ie qui passe par Paris). Elle est susceptible aussi de relativiser le prix au km des trajets « non parisiens » ce qui au vu de nos résultats est positif.

Cependant, l'élément le plus déterminant de ces péages est qu'il s'agit d'une tarification au train (dite par sillon qui est le créneau d'infrastructure nécessaire pour faire circuler un train) et ne tient pas compte du nombre de voyageurs. Les trains comprenant un grand nombre de voyageurs sont donc clairement avantagés, ce qui concerne en premier lieu les trains au départ de Paris. Nos résultats de tarif au km, moins chers au départ de Paris qu'en départ région, sont probablement impacté par ce fait.

Enfin, on remarquera la très grande complexité de la formule tarifaire des péages RFF, notre présentation ayant été ici été brève.

D'un strict point de vue technique, cette complexité, et le fait de tarifer par train, peut se comprendre. Mais elle a tout de même le défaut d'être trop éloigné du débat public et de créer des inéquités territoriales problématiques sur la tarification du voyageur.

Annexe 2

Les tarifs de notre relevé En catégorie normale

3 mois		moins cher		moyenne		2 mois		moins cher		moyenne		1 mois		moins cher		moyenne	
Paris	Biarritz	56	113,2	Paris	Biarritz	59	116	Paris	Barcelone	74	129,29	Paris	Biarritz	76	123,9		
Paris	Bordeaux	25	82,75	Paris	Bordeaux	64	99,95	Paris	Bordeaux	49	100,13	Paris	Bordeaux	49	100,13		
Paris	Brest	37	100,22	Paris	Brest	37	87,4	Paris	Brest	42	99,94	Paris	Brest	42	99,94		
Paris	Chamonix	42	85,59	Paris	Chamonix	42	93,94	Paris	Chamonix	84	110,77	Paris	Chamonix	84	110,77		
Paris	La Rochelle	38	67,72	Paris	La Rochelle	45	75,8	Paris	La Rochelle	67	88,95	Paris	La Rochelle	67	88,95		
Paris	Londres	50	126,22	Paris	Londres	76	131	Paris	Londres	133	188,5	Paris	Londres	133	188,5		
Paris	Montpellier	30	77	Paris	Montpellier	49	86,42	Paris	Montpellier	60	112,86	Paris	Montpellier	60	112,86		
Paris	Nice	54	102,66	Paris	Nice	64	107,72	Paris	Nice	79	130,85	Paris	Nice	79	130,85		
Paris	Perpignan	30	84,52	Paris	Perpignan	49	93	Paris	Perpignan	69	119,85	Paris	Perpignan	69	119,85		
Paris	Toulon	56	113,61	Paris	Toulon	64	111,14	Paris	Perpignan	76	128,86	Paris	Perpignan	69	119,85		
Paris	Toulouse	30	89,95	Paris	Toulouse	43	97,95	Paris	Toulon	76	128,86	Paris	Toulon	76	128,86		
Paris	Vannes	25	76,1	Paris	Vannes	34	82,15	Paris	Toulouse	64	108,14	Paris	Toulouse	64	108,14		
Clermont-Ferrand	Montpellier	56	82,17	Paris	Vannes	34	82,15	Paris	Vannes	34	83,15	Paris	Vannes	34	83,15		
Dijon	Bordeaux Saint-Jean	69	133,47	Clermont-Ferrand	Montpellier	58	88,36	Clermont-Ferrand	Montpellier	58	88,36	Clermont-Ferrand	Montpellier	58	88,36		
Lille	Vannes	45	97	Lille	Vannes	60	118	Dijon	Bordeaux	117	144,17	Dijon	Bordeaux	117	144,17		
Lille	Montpellier	50	112,33	Lille	Montpellier	74	121,76	Lille	Vannes	75	123,37	Lille	Vannes	75	123,37		
Lyon	Nice	25	68,14	Lyon	Nice	32	78,24	Lille	Montpellier	109	143,52	Lille	Montpellier	109	143,52		
Lyon	Bordeaux	70	140,32	Lyon	Bordeaux	86	134,12	Lyon	Nice	55	87,33	Lyon	Nice	55	87,33		
Montpellier	Paris	30	75,83	Montpellier	Paris	30	79,2	Lyon	Bordeaux	115	140,53	Lyon	Bordeaux	115	140,53		
Nantes	Montpellier	35	109,22	Nantes	Montpellier	51	135,26	Montpellier	Paris	60	110,78	Montpellier	Paris	60	110,78		
Nantes	Biarritz	55	117,57	Nantes	Biarritz	60	129,47	Nantes	Montpellier	123	167,55	Nantes	Montpellier	123	167,55		
								Nantes	Biarritz	61	127,25	Nantes	Biarritz	61	127,25		