



www.clcv.org

Les tarifs de la SNCF

**Etude d'un panel de trajets
pour les vacances d'hiver
les 1^{er} et 2 mars 2013**

Synthèse des résultats

● **L'étude : un relevé de prix pour les vacances d'hiver, multi-destinations et multi-profil**

L'étude consiste en un relevé de tarifs effectué sur un panel de trajets pour un départ les 1^{er} et 2 mars 2013 à destination des principales dessertes des stations de sports d'hiver, au départ de Paris et de plusieurs capitales régionales. Deux trajets à destination de stations de ski pour un départ le 22 mars ont été relevés afin de mesurer l'écart de tarifs entre un départ en période et hors période de vacances scolaires. L'étude comprend aussi des trajets entre Paris et d'autres régions ainsi qu'un Paris Londres. Elle renseigne sur le tarif moyen de la période et le tarif le moins cher du créneau (départ vendredi après-midi et samedi matin).

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

Il apparaît des différences substantielles de tarifs au kilomètre. Certains départs régionaux (Nancy ou Bordeaux, par exemple), où le tarif au kilomètre est élevé, sont probablement désavantagés par la conception radiale du réseau TGV. Notamment, les départs hors Paris sont plus chers que les départs de Paris à hauteur de 32,5 % pour le tarif « moins cher » et de 9 % pour le tarif moyen. Ce résultat confirme les conclusions de l'enquête menée en 2012 par la CLCV sur les trajets estivaux.

● **Le tarif moins cher est 29,4 % plus bas que le tarif moyen**

La SNCF a effectivement pour politique de proposer des tarifs éclatés comprenant des offres moins chères que la moyenne. Sur les créneaux de réservations étudiés, l'écart moyen entre le prix moins cher et le prix moyen est ainsi de 29,4 %.

● **Réductions tarifaires : la SNCF joue contre la carte famille nombreuse**

L'observation des principaux tarifs réduits (jeune 12-25, senior, famille nombreuse, fréquence) montre que la réduction accordée se situe entre 21 % et 38 % pour une moyenne un peu inférieure à 30 %. Comme pour les trajets estivaux, la carte famille nombreuse « - 30 % » offre une réduction significativement plus faible que les autres tarifs réduits (- 21 % en réalité).

● **L'évolution d'un tarif : bien moins cher à l'ouverture des 3 mois**

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 + 19 % entre une réservation à trois mois et à deux mois) pour une catégorie normale).

● **Pour les stations de ski, beaucoup de trains complets ... même trois mois à l'avance**

Alors que la disponibilité s'avérait parfaite pour les voyages d'été, celle pour les stations de ski est assez précaire. Un mois à l'avance, la quasi-totalité des trains du samedi matin sont ainsi complets. Il apparaît même que certains départs sont complets trois mois à l'avance, la SNCF ouvrant d'ailleurs le début des réservations dans des conditions peu définies.

L'étude d'un panel de voyages sur la période

1^{er} - 2 mars 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 d'hiver. 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 a donc consisté à effectuer un relevé de prix suffisamment complet pour cerner cet éclatement. Puis à comparer les tarifs kilométriques de chaque destination (pour évaluer l'homogénéité territoriale de la tarification), l'évolution des prix au cours des trois mois de réservation et la pratique de réduction associée aux tarifs spécifiques (jeunes, seniors, etc).

Une première enquête a été effectuée par la CLCV en juillet 2012 sur le créneau des trajets estivaux. Nous réitérons la démarche pour les vacances d'hiver. Les résultats pour ces vacances d'hiver sont parfois rapprochés de ceux des vacances d'été notamment quand ils viennent confirmer une tendance de la politique tarifaire de la SNCF.

2- La méthodologie

2-1 Date : le voyage du 1^{er}-2 mars

Nous avons retenu une plage précise de voyage pour que la comparaison soit possible. Il s'agit d'un départ lors du week-end des 1^{er}-2 mars qui constitue une 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 leurs possibilités 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 1^{er} mars à 15 heures et jusqu'au samedi à une heure permettant d'arriver à destination en début de soirée (19 heures environ) au plus tard. 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). Il s'agissait donc de retenir une plage assez circonscrite, mais laissant un choix suffisant de tarifs et qui correspond aux usages touristiques.

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 conditions (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 relevés 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 que, pour les vacances hiver, les ménages planifient et prennent leurs billets à l'avance. Notre relevé indique d'ailleurs qu'à l'échéance d'un mois, nombre de trains sont déjà complets pour les grandes stations.

2-4 Les destinations

Concernant les destinations, nous avons retenu plusieurs types de trajets :

- Un important volume de départ vers des grands points d'arrivée pour les stations de sports d'hiver des Alpes (Annecy, Bourg Saint Maurice, Chamonix, Moutiers) sans oublier les stations pyrénéennes (Font Romeu, par exemple). Les trajets sont au départ de Paris et de quelques autres capitales régionales (Bordeaux, Lyon, etc).
- Nous avons ensuite retenu des trajets plus classiques (Paris Rennes par exemple), les vacances d'hiver étant aussi l'occasion de visites familiales par exemple. Nous avons enfin retenu un trajet international (Paris Londres).
- Deux trajets (Paris Annecy et Clermont Annecy) sont relevés non pour le 1^{er} mars mais pour le 22 mars soit le week-end qui suit les vacances scolaires. Il s'agit de comparer les tarifs à ceux du 1^{er} mars pour mesurer si la SNCF exerce une « prime » de vacances sur le prix du billet.

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

II- Les résultats

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 kilométrique des villes du voyage. Cette opération permet de comparer les tarifs des destinations sur une base assez objective. En outre, il apparaît 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.

On constate que les cas où le tarif au kilomètre est substantiellement plus élevé que la moyenne (en gras sur le tableau) concernent les trajets d'une ville régionale à une station de sports d'hiver (Bordeaux - Chamonix, Nancy - Moutiers par exemple).

A titre d'explication, il semble que la cherté de ces trajets soit 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. Ainsi, Rennes – Bourg Saint Maurice présente un tarif au kilomètre assez faible car la conception radiale ne pose pas de problème.

TARIF KILOMÉTRIQUE

	Tarif moins cher Euros/100 km	Tarif moyen Euros/100 km
Paris Annecy	14,4	19,8
Paris Chamonix	13,8	18,9
Paris Boug Saint Maurice	10,2	16,8
Paris Moutiers	10,5	16,1
Paris Font Romeu	9,8	13,8
Paris Londres	13,0	19,7
Paris Luchon	10,5	13,5
Paris Rennes	10,8	17,8
Paris Toulouse	4,5	13,3
Toulouse Paris	4,3	9,6
Bordeaux Chamonix	16,0	20,0
Bordeaux Annecy	14,7	20,4
Clermont Annecy	15,6	15,6
Clermont Montpellier	13,1	20,3
Lyon Chamonix	18,2	18,6
Montpellier Annecy	13,1	16,7
Montpellier Font Romeu	15,8	15,8
Montpellier Luchon	10,9	11,3
Montpellier Chamonix	13,7	18,7
Nancy Moutiers	21,8	28,1
Nancy Annecy	15,8	25,1
Rennes bourg Saint Maurice	12,6	15,0
Moyenne	12,9	17,5

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 (cf tableau ci après). Ce constat avait déjà été effectué pour les trajets estivaux de manière encore plus marquée. Dans le présent relevé, les départs hors Paris sont plus chers que les départs de Paris à hauteur de 32,5 % pour le tarif « moins cher » et de 9 % pour le tarif moyen. Sur les trajets estivaux, l'écart était de 25 % pour le « tarif moins cher » et de 31 % pour le « tarif moyen ». Pour pondérer ce constat, il faut remarquer que le tarif au kilomètre du Toulouse Paris est légèrement moins élevé que celui du Paris Toulouse.

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	10,8 euros	16,6 euros
Lignes nationales Départ autre ville	14,3 euros	18,1 euros

La présente enquête vient donc confirmer une tendance (les trains sont moins chers au départ de Paris) sur laquelle la SNCF doit se positionner.

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. Plus globalement, la conception radiale du réseau SNCF a certainement une manifestation tarifaire. Un autre facteur explicatif tiendrait à la présence ou non d'une concurrence effective du transport aérien. Ce dernier facteur pouvait être valable pour les trajets estivaux mais ne l'est pas pour les trajets vers les stations de ski où il n'existe pas de transport aérien. Dans cette présente enquête, la conception radiale et d'éventuels choix de politique commerciale semblent donc être les principaux facteurs.

Quelles que 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.

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.

2- 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 29,4 %. Pour notre relevé des vacances d'été, il était de 28,5 %. Cet écart est plus substantiel à trois mois (il est de 33 % à trois mois contre 29 % à deux mois et 24 % à un mois).

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

Sur la globalité des destinations, on peut d'abord 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

	à 3 mois	à 2 mois	A 1 mois
Tarif moyen (euros)	81,5	91,6	99,1
évolution		+ 12,4 %	+ 8,2 %
Tarif le moins cher (euros)	54,4	64,8	75,3
Evolution		+ 19,1 %	+ 16,0 %

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 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 tarifs bas sur certains créneaux horaires qui tendent à disparaître ou à être réévalués.

La dynamique d'évolution est moins marquée pour les tarifs réduits. Le tableau ci-après effectue le calcul pour l'ensemble des tarifs réduits relevés (senior, jeune 12-25, famille nombreuse et fréquence) en reprenant les deux mêmes catégories tarifaires (tarif le moins cher et tarif moyen). Les tarifs augmentent ainsi mais à rythme plus faible que pour le tarif normal.

EVOLUTION DES TARIFS RÉDUITS À 3, 2 ET 1 MOIS

Moyenne toutes destinations du panel

	à 3 mois	à 2 mois	A 1 mois
Tarif moyen (euros)	61,1	65,75	69,175
évolution		+ 7,6 %	+ 5,2 %
Tarif moins chers (euros)	41,3	46,95	50,15
Evolution		+ 13,7 %	+ 6,8 %

L'utilisateur peut ainsi considérer que, si cela lui est possible, il est réellement avantageux de prendre ses billets trois mois à l'avance.

4- Sur les TGV une majoration de prix importante pour les vacances scolaires

Nous avons effectué un relevé sur deux trajets (Paris Annecy, Clermont Annecy) pour un départ le 22 mars. Comme pour le 1^{er} mars, cette date correspond à un départ de week-end pour prendre une location. Par contre, elle se situe hors vacances scolaires donc avec une affluence bien moindre que pour le 1^{er} mars. L'idée est de comparer les tarifs entre le 1^{er} et le 22 mars afin de mesurer la prime de prix pratiquée par la SNCF en situation d'affluence.

PARIS ANNECY TARIF MOYEN DU CRÉNEAU

(catégorie normale)

En euros	3 mois	2 mois	1 mois	moyenne
Paris Annecy départ 22 mars	62,9	77,6	80,3	73,6 Soit 28,8 % moins cher
Paris Annecy départ 1 ^{er} mars	97,8	104,7	107,6	103,4

PARIS ANNECY TARIF MOINS CHER DU CRÉNEAU

(catégorie normale)

En euros	3 mois	2 mois	1 mois	moyenne
Paris Annecy départ 22 mars	25,0	32,0	62,0	39,7 soit 47 % moins cher
Paris Annecy départ 1 ^{er} mars	67,2	75,0	84,0	75,4

Pour le Paris Annecy on constate, sans surprise, que l'écart est très élevé. En moyenne, les tarifs sont 28,8 % moins chers le 22 mars et, sur le créneau du « tarif moins cher », ils sont 47 % moins chers. Pour Clermont Annecy, les différences sont minimes. Notamment les billets TER ne varient quasiment pas de prix selon les périodes.

Cette surprime pratiquée pour les grands départs TGV sur les vacances scolaires est une manifestation très forte du « yield management » des tarifs SNCF. On peut considérer qu'elle permet de proposer des créneaux à bas tarif dont peuvent notamment profiter les jeunes. Les écarts de prix étant très élevés, cela tend tout de même à créer des effets discutables notamment en termes de subventions croisées (il est assez acquis que les familles qui sont obligées de partir en période de congés scolaires subventionnent largement les tarifs bas). Ces effets et ces choix mériteraient un débat public.

5- Tarifs spécifiques : une remise en cause de l'avantage pour la carte famille nombreuse

Le tableau ci-après compare, pour l'ensemble des destinations, les tarifs réduits entre eux et relativement au tarif normal. Que ce soit pour le tarif « moins cher » ou le tarif « moyen » la hiérarchie est similaire. L'abonnement fréquence propose la plus forte réduction ce qui est logique puisqu'il nécessite l'achat d'une carte et qu'il récompense des achats réguliers. Viennent ensuite le tarif jeune « 12-25 » puis la carte senior et, en dernier, la carte famille nombreuse.

Comme pour l'enquête sur les trajets d'été, on constate que la carte famille nombreuse est le segment spécifique qui bénéficie de la plus faible réduction tarifaire. Elle est de 21 % pour le tarif moins cher et pour le tarif moyen (26 % pour la carte senior et un peu moins de 30 % pour la carte 12 25). Notons cependant que le « désavantage » de la carte famille nombreuse est moins important pour notre panel hivernal que pour notre panel estival. (Notre étude montrait que la réduction famille nombreuse ne dépassait pas les 12 % pour l'été).

LES TARIFS ET LA RÉDUCTION OFFERTE SUR LES TARIFS SPÉCIFIQUES Moyenne sur toutes les périodes (3 mois, 2 mois, 1 mois)

	Tarif « moins cher » en euros % de réduction /tarif normal	Tarifs moyen % de réduction/tarif normal
Normal	64,8 euros	90,7 euros
Jeunes « 12-25 »	45,4 euros 29,9 % de réduction par rapport au tarif le moins cher hors réductions spécifiques	66,6 euros 26,6 % de réduction par rapport au tarif moyen hors réductions spécifiques
Carte sénior	46,6 euros 26,8 % de réduction par rapport au tarif le moins cher hors réductions spécifiques	67,5 euros 25,6 % de réduction par rapport au tarif moyen hors réductions spécifiques
Famille Nombreuse	51,2 euros 21,0 % de réduction par rapport au tarif le moins cher hors réductions spécifiques	71,2 euros 21,5 % de réduction par rapport au tarif moyen hors réductions spécifiques
fréquence	41,5 euros 35,9 % de réduction par rapport au tarif le moins cher hors réductions spécifiques	56,0 euros 38,2 % de réduction par rapport au tarif moyen hors réductions spécifiques

LES TARIFS ET LA RÉDUCTION OFFERTE SUR LES TARIFS SPÉCIFIQUES

Créneau du « tarif moins cher » à 3 mois

	Tarif « moins cher » à trois mois en euros % de réduction tarif normal
Normal	54,4 euros
Jeunes « 12-25 »	39,5 euros 27,8 % de réduction sur le tarif normal
Carte senior	40,2 euros 26,1 % de réduction sur le tarif normal
Famille Nombreuse	46,4 euros 14,7 % de réduction sur le tarif normal
Fréquence	39,1 euros 28,1 %

Nous constatons aussi que la faible réduction de la carte famille nombreuse est spécifiquement prononcée sur le créneau du tarif moins cher pris trois mois à l'avance : elle n'est que 14,7 % (alors qu'il s'agit d'une carte de famille nombreuse « - 30 % ») contre plus de 25 % pour les autres cartes. Ce fait importe si on considère que nombre de ménages (notamment les familles nombreuses) effectuent leur réservation longtemps à l'avance pour chercher le meilleur tarif. La SNCF pourra objecter qu'elle propose des tarifs plus bas à 3 mois et qui profitent à tout le monde. Mais ces tarifs sont assortis de conditions et il ressort plus généralement que la politique tarifaire tend à faire disparaître les avantages historiquement reconnus à la carte famille nombreuse.

Plus encore, on s'aperçoit que cette banalisation concerne spécifiquement les familles nombreuses tandis que les autres catégories (senior, jeunes) continuent de bénéficier de réductions très correctes. Notre intuition, sur laquelle la SNCF peut se positionner, revient à estimer que l'opérateur cherche à orienter les familles vers ses formules d'abonnement (enfant +) dont la souscription initiale est plus payante et qui induisent donc une plus grande fidélité.

Quels que soient les facteurs, la banalisation de la carte famille nombreuse est un fait critiquable. Pour les usagers d'abord, car cet avantage est jugé légitime et il constitue d'ailleurs un consensus constant de la politique publique. En outre, il convient de remarquer que nombre de familles nombreuses, notamment les plus modestes, ne disposent pas nécessairement d'un véhicule. Enfin, ce fait va à l'encontre de l'intérêt général, car il restreint les possibilités de report modal (de la voiture vers le train) qui sont positives sur le plan environnemental (émissions de CO2) et sur le plan de la santé publique (sécurité routière). On notera aussi que cette banalisation de la famille nombreuse témoigne d'une volonté de globaliser le tarif (en gros un éclatement tarifaire avec des hauts et des bas pour tout le monde) et, peut-être, de faire disparaître les tarifs spéciaux reconnus par la collectivité.

Une telle situation est-elle compatible avec une mission de service public devant rendre accessible le train à tous dans des conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité ? Si tel est le cas, la politique tarifaire doit satisfaire en priorité aux besoins des catégories les plus modestes, ainsi qu'aux besoins de ceux qui utilisent encore trop peu les transports ferroviaires actuellement et non poursuivre un seul objectif de remplissage.

Plus largement, la mise en place d'une politique de « tarifs éclatés » en vigueur nécessite préalablement de segmenter la clientèle selon ses caractéristiques (socioprofessionnelles, démographiques, géographiques), selon les caractéristiques de sa demande (capacité à payer, flexibilité, besoins...), mais aussi selon les objectifs visés par la tarification (taux de remplissage et/ou objectifs sociaux, droit au transport, aménagement du territoire, désenclavement...). Les offres sont alors créées afin de répondre aux besoins de la clientèle mais aussi aux objectifs. Peuvent être instaurées des conditions restrictives d'identification pour chaque segment de clients afin d'assurer une étanchéité entre les segments d'offre pour empêcher un client de bénéficier de la promotion inférieure. Cette étanchéité peut être réalisée notamment par la demande de justificatifs pour obtenir un tarif ou encore par des restrictions portant sur la nature de l'offre (conditions d'annulation ou d'échange, services annexes...).

Concernant la politique tarifaire de la SNCF, notons d'emblée qu'il y a une véritable opacité quant à la construction de la tarification actuelle. Quels en sont les objectifs ? Quelle segmentation a guidé l'instauration de la politique tarifaire actuelle ? Combien de places sont attribuées à chacune des catégories ? Quel est le bilan en termes de ciblage ? Les prix les moins chers vont-ils vraiment à ceux qui en ont besoin ?

De plus, si l'on exclut les cartes de réduction, il n'existe pas de barrières entre les différents segments d'offre. Ainsi, rien n'empêche un usager professionnel d'obtenir les tarifs les plus bas et que ces derniers soient prioritairement réservés à ceux qui en ont besoin. Cette porosité entre les segments d'offres annihile le principe même de la politique tarifaire.

Il paraît souhaitable que la SNCF et les parties prenantes remettent à plat la politique familiale de l'opérateur. L'éclatement tarifaire rend moins clair le potentiel de réduction effective des cartes et profils spécifiques. La SNCF pourrait ainsi tendre, en concertation avec les parties prenantes, vers des valeurs cibles de réduction (exemple : au moins X % de réduction pour les seniors et familles nombreuses sur les tarifs estivaux, etc).

6- Les aspects hors prix : la disponibilité de réservation est malaisée pour les stations de ski

Alors que les trajets pour les vacances d'été ne présentaient aucun problème de disponibilité de sièges (même pour une réservation un mois à l'avance), cela n'est pas le cas pour les trajets vers les stations de ski.

Il apparaît que dès trois mois des créneaux sont déjà complets. Dans certains cas (Paris Moutiers, voir tableau ci-dessous), la plupart des créneaux du samedi matin sont déjà complets quand on souhaite réserver trois mois à l'avance ! L'opérateur entretient sur ce sujet un certain flou sur le moment d'ouverture des réservations et appelle d'ailleurs les usagers à être vigilants (le parti pris de cette étude était de réserver à trois mois et non à l'ouverture de la réservation).

PARIS - MOUTIERS, 3 MOIS À L'AVANCE, LE SAMEDI MATIN

	samedi 2 mars						
Départ A partir de	07h 49 109 €	08h 41 Train complet	08h 45 Train complet	09h 49 Train complet	10h 41 104,50 €	11h 37 Train complet	11h 41 Train complet
Durée	04h20 Direct	04h45 Direct	04h05 Direct	04h23 Direct	04h55 1 corresp	05h15 Direct	04h31 Direct
Voyagez avec	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV TER	TGV	TGV

NB : Les tarifs sont ici pour la catégorie normale et pour l'aller seulement

Cette indétermination de la date d'ouverture des réservations est critiquable au moins pour une raison : elle avantage les usagers « optimisateurs » (qui maîtrisent l'Internet ou qui ont du temps, etc) et peut en exclure d'autres (ceux qui ne savent pas utiliser internet : on peut aller tous les jours sur internet guetter l'ouverture de la réservation mais on ne peut pas aller tous les jours à un guichet pour effectuer cette démarche). Par ailleurs, il faut signaler que la SNCF propose des packages train et location dans les stations de ski. On peut se demander dans quelle mesure les meilleurs créneaux de trains ne sont pas réservés pour ceux achetant un package. La SNCF devrait se positionner sur ce sujet.

Un autre cas de figure plus courant concerne l'indisponibilité à un mois. L'exemple ci après de Bordeaux - Chamonix montre qu'il ne reste plus de place sauf à une heure difficile (5h40 du matin) ou à des tarifs très prohibitifs (173,6 euros juste pour l'aller !). Dans certains cas, on peut estimer que l'ouverture de rames supplémentaires se justifie. On notera ainsi que la difficulté d'accès était inexistante pour les trajets d'été, l'opérateur ajoutant des trains d'un mois sur l'autre en cas de forte affluence.

BORDEAUX - CHAMONIX, UN MOIS À L'AVANCE :

complet le vendredi... très cher le samedi matin !

	samedi 2 mars					
Départ A partir de	18h 18 Train complet	18h 23 Train complet	05h 40 137,90 €	06h 23 Train complet	07h 23 173,60 €	09h 18 210,10 €
Durée	13h 32 2 corresp.	15h 27 2 corresp.	11h 10 2 corresp.	11h 27 2 corresp.	11h 27 2 corresp.	11h 32 2 corresp.
Voyagez avec	TGV TER	TGV* TER	TGV TER	TGV TER	TGV TER	TGV TER

* Intercités de nuit

NB : Les tarifs sont ici pour la catégorie normale et pour l'aller seulement

NOS DEMANDES

- mettre en place - et en informer le public - une politique de tarif social claire, uniforme, en plus des systèmes de subventions régionales actuels trop souvent confidentiels pour le grand public ;
- simplifier la grille tarifaire afin de permettre une meilleure lisibilité et développer une présentation des offres permettant à l'ensemble des usagers de comparer les tarifs proposés ;
- indiquer sur les billets le prix/kilomètre et préciser les facteurs qui justifient les écarts ;
- communiquer lors de l'achat d'un billet le prix médian hors cartes d'abonnement ;
- remettre à plat la politique familiale ;
- limiter les écarts de tarifs au kilomètre et faire la transparence sur les critères justifiant les différences de tarifs pendant et hors vacances scolaires ;
- accroître la lisibilité sur les dates d'ouverture des réservations lors des départs des vacances d'hiver.

Annexes

Les 720 tarifs classés par types de profils et de trajets

TARIF NORMAL

	Trois mois		Deux mois		Un mois	
	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher
Paris Annecy	97,8	67,2	104,7	75,0	107,6	84,0
Paris Chamonix	103,2	75,5	116,0	75,5	113,5	93,4
Paris Boug Saint Maurice	101,6	35,0	118,1	69,0	95,7	88
Paris Moutiers	90,7	35,0	95,9	66,0	101,7	86,0
Paris Font Romeu	98,8	57,8	134,4	92,2	116,5	97,7
Paris Londres	79,8	50	91,1	76	86,1	44
Paris Luchon	95,7	67,2	110,75	89,9	118,3	95,4
Paris Rennes	47,75	25,0	61,7	35	74,5	51,0
Paris Toulouse	74,7	30,0	85,1	30	103,6	30
Toulouse Paris	47,6	25	58,8	30,0	84,1	30
Bordeaux Chamonix	130,9	87,9	154,8	135,3	165,5	137,9
Bordeaux Annecy	123,9	79,2	136,5	93,1	152,0	126,1
Clermont Annecy	49,8	49,8	49,8	49,8	51,0	51,0
Clermont Montpellier	61,4	40,1	67,4	40,1	74,8	51,7
Lyon Chamonix	40,1	39,2	40,7	39,8	41,6	40,7
Montpellier Annecy	54,3	45	61,2	50	71,4	50,7
Montpellier Font Romeu	37,9	37,9	37,9	37,9	38,8	38,8
Montpellier Luchon	35,1	37,2	41,9	37,2	48,1	45,6
Montpellier Chamonix	74,1	50,2	87,5	55,2	84,4	74,6
Nancy Moutiers	130,2	102	128,8	87,3	151,9	129,2
Nancy Annecy	87,3	54,2	99,2	69,3	126,4	73,6
Rennes bourg saint maurice	129,4	106,1	132,2	120,7	173,8	137,9
Paris Annecy départ 22 mars	62,9	25,0	77,6	32	80,3	62
Clermont Annecy départ 22 mars	48,0	37,5	51	51	51	51

TARIF JEUNE « 12 - 25 »

	Trois mois		Deux mois		Un mois	
	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher
Paris Annecy	79,2	47,6	77,4	56	80,3	73
Paris Chamonix	83,3	56,9	85,5	69,70	93,8	67,8
Paris Boug Saint Maurice	72,9	56,0	74,5	41	79,6	65
Paris Moutiers	73,8	32	79,1	41	72,5	64
Paris Font Romeu	64,4	39,4	94,2	53,8	80,5	65,2
Paris Londres	81	48	92,2	76	79,6	42
Paris Luchon	62,2	44,9	71,4	41,1	80,0	41,4
Paris Rennes	37,1	25,0	42,4	22	44	28,5
Paris Toulouse	56,2	30,0	57,8	30,0	73,0	30
Toulouse Paris	37,8	25,0	41,8	30,0	59,4	30
Bordeaux Chamonix	92,9	54,1	104,5	89,8	123,7	92,9
Bordeaux Annecy	86,9	49,2	91,5	57,7	106,5	92,1
Clermont Annecy	36,0	24,9	36,0	24,9	36,9	25,5
Clermont Montpellier	46,5	27,6	47,0	27,6	52,6	28,3
Lyon Chamonix	28,9	20,1	28,9	20,1	29,5	20,6
Montpellier Annecy	40,9	32,2	38,9	34,4	49,4	34,9
Montpellier Font Romeu	23,7	19	23,7	19	24,2	19,4
Montpellier Luchon	28,6	22,7	27,9	22,7	31,4	25,4
Montpellier Chamonix	50,05	37,6	55,4	37,6	68,8	47,2
Nancy Moutiers	92,5	53,4	103,4	53,4	104,2	77,9
Nancy Annecy	87,3	54,2	99,2	69,2	110,6	73,6
Rennes bourg saint maurice	90,1	69,5	94,3	75,3	99	91,6
Paris Annecy départ 22 mars	46,1	25	51,3	29,5	66,1	38
Clermont Annecy départ 22 mars	27,2	24,9	29,7	25,5	35,5	25,5

TARIF CARTE SENIOR

	Trois mois		Deux mois		Un mois	
	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher
Paris Annecy	71,2	56	82,0	56	77,7	73
Paris Chamonix	81,9	56,8	81,0	56,8	85,6	67,8
Paris Boug Saint Maurice	72,6	35,0	81,1	52	74,6	65
Paris Moutiers	67,9	35,0	73,8	50	75,4	64
Paris Font Romeu	70,2	39,4	91,1	58,4	84,5	75,9
Paris Londres	81,5	48	91,1	76	87,6	42
Paris Luchon	73	54,9	77,0	41,1	81,9	41,4
Paris Rennes	39,5	20,0	47,0	28	50,1	33
Paris Toulouse	58,2	30,0	71,3	30,0	77,9	30
Toulouse Paris	47,7	25,0	47,8	30,0	65,4	30
Bordeaux Chamonix	92,9	54,1	105,9	91,5	117,2	92,9
Bordeaux Annecy	93,6	60,1	96,5	69,1	108,1	82,0
Clermont Annecy	36,0	24,9	36,0	24,9	36,9	25,5
Clermont Montpellier	46,5	27,6	49,4	27,6	53,4	27,8
Lyon Chamonix	28,9	20,1	28,9	20,1	29,4	20,4
Montpellier Annecy	41,9	35,3	43,3	37,8	52,2	38,3
Montpellier Font Romeu	23,7	19	23,7	19	24,2	19,4
Montpellier Luchon	33,8	22,8	28,6	24,8	37,8	35,5
Montpellier Chamonix	56,1	37,6	61,15	42,6	71,4	52
Nancy Moutiers	97,4	61,3	100,3	61,3	100,5	83,6
Nancy Annecy	82,11	42,50	74,4	56,3	88,8	55,9
Rennes bourg saint maurice	95,6	79,1	94,8	86,8	98,9	91,2
Paris Annecy départ 22 mars	69,3	25	52,8	32	64,1	47
Clermont Annecy départ 22 mars	27,2	24,9	29,7	25,5	34	25,5

TARIF FAMILLE NOMBREUSE

	Trois mois		Deux mois		Un mois	
	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher
Paris Annecy	67,9	55,3	77,6	55,3	80,7	72,9
Paris Chamonix	84,3	64,1	87,7	64,1	96,8	64,1
Paris Boug Saint Maurice	82,3	35,0	89,8	60,2	71,4	61,6
Paris Moutiers	71,1	35,0	71,2	58,9	71,5	60,2
Paris Font Romeu	74,7	43,3	102,9	62,3	88,4	78,1
Paris Londres	81,8	50	91,1	76	85,2	44
Paris Luchon	81,5	60,6	81	45,6	83,7	45,9
Paris Rennes	40,4	20,0	39,1	28	54,9	34
Paris Toulouse	65,6	30,0	66,14	30	79,9	30
Toulouse Paris	49,6	25	49,2	30	68,4	30
Bordeaux Chamonix	104,4	81,9	125,8	84,1	135,3	96
Bordeaux Annecy	99,6	71,7	100,3	86,4	118,4	87,6
Clermont Annecy	34,9	34,9	34,9	34,9	35,7	35,7
Clermont Montpellier	50,1	35,4	53,2	35,4	55,5	36,3
Lyon Chamonix	28,9	20,1	29,5	20,4	29,2	28,5
Montpellier Annecy	43,6	35,3	47,5	42,7	53,7	41,5
Montpellier Font Romeu	26,6	26,6	26,6	26,6	27,2	27,2
Montpellier Luchon	33,4	30,6	33,4	30,6	37,8	35,5
Montpellier Chamonix	65,8	42,7	69,7	47,7	73,3	61,4
Nancy Moutiers	105,3	91,8	111,3	93,2	119,2	95,2
Nancy Annecy	86,9	46,7	80,2	52,1	88,3	54,1
Rennes bourg saint maurice	96,8	85,4	98,8	84,9	101,8	86,7
Paris Annecy départ 22 mars	52,8	25	66,2	32	68,7	54,6
Clermont Annecy départ 22 mars	34,9	34,9	35,7	35,7	35,7	35,7

TARIF FRÉQUENCE

	Trois mois		Deux mois		Un mois	
	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher	Prix moyen	Prix moins cher
Paris Annecy	53,8	41	63,8	51	64,1	52
Paris Chamonix	64,7	48,9	69,6	48,9	69,6	48,9
Paris Bourg Saint Maurice	56,2	35	69,7	45	52,2	46
Paris Moutiers	53,4	35,0	59,3	44	53,4	45
Paris Font Romeu	59,3	38,4	83,8	58,4	65,2	58
Paris Londres	81,7	50	91,1	76	86,1	44
Paris Luchon	63,3	56,1	60,8	41,1	61,7	41,4
Paris Rennes	34,6	20,0	39,1	28	39,9	32
Paris Toulouse	50,3	30,0	54,8	30,0	71,1	30,0
Toulouse Paris	41,8	25,0	44,3	30,0	54,9	30
Bordeaux Chamonix	82,2	68,6	95,7	83,4	107,4	68,5
Bordeaux Annecy	78,4	64,1	77,6	63	89,4	64
Clermont Annecy	24,9	24,9	24,9	24,9	25,5	25,5
Clermont Montpellier	39,0	25,8	42,9	25,8	44,1	26,4
Lyon Chamonix	22,1	19,9	20,4	19,9	20,9	20,4
Montpellier Annecy	36,8	30	36,8	30,2	39,9	33,6
Montpellier Font Romeu	19	19	19	19	19,4	19,4
Montpellier Luchon	26,1	24,8	26,8	24,8	27,1	25,4
Montpellier Chamonix	51,6	37,6	60,5	42,6	62,3	45,3
Nancy Moutiers	79,2	66,4	97,8	66,4	91,2	67,5
Nancy Annecy	65,2	37,4	58,5	37,4	78,8	38,1
Rennes bourg saint maurice	70,6	62,5	72,9	62,5	75,0	63,6
Paris Annecy départ 22 mars	43,4	25	48,3	32	55,6	41
Clermont Annecy départ 22 mars	25,5	25,5	25,5	25,5	27,7	25,5