

Communiqué du 21 novembre 2022

SNCF : des augmentations tarifaires nationales adaptées aux différentes clientèles mais une offre insuffisante et des mesures commerciales pénalisantes

Pour répondre à la demande du ministre chargé des transports, face à l'inflation générale et à l'augmentation très forte des prix de l'énergie, la SNCF met en place un « bouclier tarifaire » pour les voyageurs les plus sensibles au prix. Mais les usagers constatent simultanément que l'augmentation des autres prix reste floue, que la qualité de service se dégrade et que le niveau de l'offre TGV baisse.

Tarification : un effet bouclier intéressant...

Les prix des Ouigo, des prix minimums des TGV Inoui et des abonnements MAX restent inchangés. Plus intéressantes car elles couvrent l'ensemble des relations nationales TGV et Intercités, les cartes Avantage accordant 30 % de réduction n'augmentent pas et les plafonds de prix selon les durées de voyage (39 € si < 1h30, 59 € de 1h30 à 3 h, 79 € si >3h) sont bloqués jusqu'en septembre 2023. Ces mesures sont bien adaptées car elles concernent d'abord les jeunes et les déplacements personnels.

...accompagné d'augmentations proches de l'inflation mais difficilement chiffrables...

L'augmentation des prix les plus élevés conduira à une augmentation « moyenne » de 5 % (inflation : 6,2%). Mais les usagers constatent depuis les « années covid » une augmentation du prix moyen payé, même si le prix maximum n'augmente pas, induite par un sous-dimensionnement chronique de l'offre.

... de réductions du niveau de service...

La réduction des fréquences est quasi-générale, en dehors de quelques grands axes radiaux, aboutissant à de vastes « trous horaires » et des suppressions de trains directs remplacés par des correspondances, source d'aléas, d'inconfort, d'allongement de temps de parcours et d'augmentation de prix liée à des trains plus rares.

...et de mesures commerciales très pénalisantes.

Les évolutions tarifaires concernent aussi les conditions d'échange et de remboursement qui se dégradent fortement. Il convient d'examiner séparément les 2 cas. Leur prix passe de 15 € pour les TGV (limité à 12 € à la demande de l'État pour les Intercités) à 19 € pour les TGV et les Intercités. Le délai pour l'échange et le remboursement sans frais passe de J-3 à J-6 (l'échange à J-1 avec les cartes coûtait 5 € en 2019) ! La politique de la SNCF se calque de plus en plus sur celle de l'avion alors que la FNAUT demande des conditions d'échange et de remboursement beaucoup moins pénalisantes pour le voyageur. Le concurrent du train est d'abord la voiture particulière. **Ces mesures pénalisent fortement les trajets à moyenne distance et particulièrement les Intercités qui assurent un service public d'aménagement du territoire.**

Ce que souhaite la FNAUT :

La FNAUT note un effort sensible pour ménager le pouvoir d'achat pour les déplacements personnels. Mais une augmentation des prix ne peut être acceptable que si le niveau et la qualité de service sont au moins maintenus sur l'ensemble du territoire. La demande est aujourd'hui supérieure à l'offre, qui doit être renforcée et permettre de modérer les niveaux de prix.

Pour la FNAUT, les conditions d'échange et de remboursement sont à distinguer et à reprendre rapidement et complètement, les frais de 19 € ne devant porter que sur l'annulation. La FNAUT demande à l'État actionnaire de la SNCF, dans le cadre de la convention d'exploitation 2022-2031 (art. 12-2.), d'exclure les Intercités de ces modifications avant la mise au point de formules d'échange et de remboursement plus souples.

L'État doit prendre ses responsabilités : définir un schéma national des dessertes TGV, et demander à la SNCF de proposer une offre en accord avec la demande.

Contacts presse	Bruno Gazeau, président de la FNAUT	tél. 06 76 73 31 09
	Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT	tél. 06 80 64 05 60
	Michel Quidort, vice-président de la FNAUT	tél. 06 12 22 35 54
	Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT	tél. 06 19 09 78 89