

Capital/travail

SNCF

Ce que cachent les nouveaux tarifs

Entrées en vigueur le 17 juin, la grille de prix et ses réductions révisées font la part belle aux cadres télétravailleurs et créent des inégalités de traitement entre régions plus ou moins bien desservies.

La colère monte chez les cheminots. Ce lundi, les conducteurs de train d'Île-de-France sont appelés à faire grève par SUD rail et, selon les lignes, par la CGT, l'Unsa et la CFDT. Mardi, la CGT manifeste devant le siège de la SNCF avant d'appeler à une grève nationale le 1^{er} juillet. Dans le viseur : la dégradation des conditions de travail et les conséquences de l'ouverture à la concurrence (voir notre édition de mercredi). Mais le mécontentement n'est pas l'apanage des agents du rail. Les usagers pourraient eux aussi se sentir floués. En cause : la nouvelle grille tarifaire et ses promesses. « *Carte Avantage simplifiée, tarifs plafonnés, conditions d'échange et de remboursement allégées* », assure l'entreprise ferroviaire publique. Entrés en vigueur jeudi dernier, ces nouveaux tarifs cachent des inégalités de traitement.

Exit les trois cartes de réduction (12-27 ans, adultes et seniors). Pour 49 euros, une seule carte donne accès à des prix plafonnés en seconde classe pour toutes les destinations.

« *Ce sera plus simple pour les voyageurs de s'y retrouver* », estime Bruno Gazeau, président de la Fnaut, fédération d'usagers. Mais, pour bénéficier des réductions sur les billets, il faudra toujours avoir moins de 26 ans, plus de 60 ans, voyager le week-end ou en famille. Mais seulement avec moins de trois enfants. Plus clair, vraiment ?

Une « tarification de classe »

Autre limite : l'encadrement des prix est fonction des temps de trajets. Pour les voyages de moins d'une heure trente, et sur présentation de cette nouvelle carte, les tarifs sont inférieurs à 39 euros. Il faudra déboursier au maximum 59 euros pour des trajets d'une heure trente à trois heures et 79 euros pour les voyages les plus longs. Ainsi, un Paris-Le Havre à 200 kilomètres peut coûter jusqu'à 59 euros alors qu'un Paris-Tours, légèrement plus loin mais en TGV et en moins d'une heure trente, est à 39 euros. Pour les régions les moins bien desservies, ces nouveaux tarifs créent une

double peine : trajet plus long et plus cher pour de plus courtes distances.

Un forfait aux tarifs très avantageux (jusqu'à 40 % de réduction) vient compléter la gamme, mais ne sera accessible que du lundi au jeudi : clairement destiné aux cadres télétravailleurs. Les personnes âgées également vont bénéficier d'un nouvel abonnement préférentiel. Mais toutes ces cartes ne seront pas nécessairement reconnues par les régions, qui, elles aussi, proposent des réductions.

Reste que la variation des prix connue jusqu'ici va continuer pour les clients ne disposant pas de carte. Cette fluctuation selon le taux de remplissage, appelé « yield management », avait été mise en place dans les années 1990 sur le modèle du secteur aérien. « *Avant, on payait au kilomètre*, rappelle Laurent Quessette, chargé d'enseignement à l'université du Mans en droit

des services publics et membre du réseau Ferinter. *La SNCF s'est rendu compte que c'était plus rentable de faire varier le prix.* »

Les syndicats reprochent à cette « *tarification de classe* » d'empêcher les

moins fortunés de voyager pendant les heures de pointe.

Laurent Quessette s'étonne aussi de la multiplication par trois de la pénalité pour modifier son billet dans les trois jours avant le départ : « *Ce n'est pas en phase avec la réalité, notamment des jeunes. Ça vient les pénaliser,*

parce qu'avec le covoiturage ou le transport en bus, la mobilité est plus flexible. Un des grands principes du service public est pourtant l'adaptabilité. »

La nouvelle direction de la SNCF espère doubler la part du train dans les modes de transport des Français. Pas sûr que ces nouveaux prix y participent. ●

LA SNCF ESPÈRE FAIRE PASSER DE 10 % À 20 % LA PART DU TRAIN DANS LES MODES DE TRANSPORT DES FRANÇAIS D'ICI DIX ANS.