

**OBJECTIF GÉNÉRAL :**

A travers l'exemple de la SNCF, montrer la difficulté actuelle de concilier lutte contre les inégalités et efficacité économique.

**OBJECTIFS INTERMÉDIAIRES :**

- ✓ Réinvestir les différents types d'égalité (de droit, de situation) et d'inégalités (économiques et sociales)
- ✓ Être capable de définir : services publics, services collectifs
- ✓ Être capable de montrer comment la SNCF, en assurant un service public, lutte contre les inégalités
- ✓ Comprendre les enjeux et l'impact de l'évolution de la tarification de la SNCF

**DURÉE DE LA SÉANCE :** à 2 heures (avec préparation maison)

**RESSOURCES MOBILISÉES POUR LA SÉANCE :** fiche + vidéoprojecteur (facultatif) + un manuel ou dictionnaire

**DOCUMENT 1 :** Les principes d'organisation du service public

[...] Le régime juridique du service public<sup>1</sup> est organisé autour de trois grands principes. Le premier est celui de la continuité du service public. Il constitue un des aspects de la continuité de l'État et a été qualifié de principe constitutionnel par le Conseil constitutionnel (1979). Il repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption. [...] Le deuxième principe est celui de l'égalité devant le service public, lui aussi principe à valeur constitutionnelle, est l'application à ce domaine du principe général d'égalité de tous devant la loi, proclamé par la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789. Il signifie que toute personne a un droit égal à l'accès au service, participe de manière égale aux charges financières résultant du service (égalité tarifaire sauf pour les services facultatifs, tels que les écoles de musique), et enfin doit être traitée de la même façon que tout autre usager du service. Ainsi, le défaut de neutralité – principe qui est un prolongement du principe d'égalité – d'un agent du service public, par exemple une manifestation de racisme à l'encontre d'un usager, constitue une grave faute déontologique. Enfin, le dernier principe de fonctionnement du service public est celui de l'adaptabilité ou mutabilité. Présenté comme un corollaire du principe de continuité, il s'agit davantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face aux évolutions de la société ; il doit suivre les besoins des usagers (ex : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions techniques (ex : passage, au début du XXe siècle, du gaz à l'électricité).

<http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/approfondissements/notion-service-public.html>

1. services publics : activités d'intérêt général qui s'exercent sous l'égide des pouvoirs publics et sont gérées par les trois fonctions publiques – d'Etat, territoriale et hospitalière.

**DOCUMENT 2 :** Rendre la gare plus facile pour tous

<http://www.sncf.com/fr/rse/mobilite>



Pour mieux accueillir les personnes à mobilité réduite, nous travaillons à rendre nos gares accessibles selon trois principes :

- depuis n'importe quel lieu de dépose (bus, taxis, tramways...) jusqu'au point d'accueil
- en toute autonomie
- quelle que soit la nature du handicap

Pour y parvenir, nous collaborons depuis 2007 avec différentes associations. A ce jour, 40 de nos gares respectent ces principes d'accessibilité. Notre objectif ? Poursuivre au rythme de 25 à 30 gares traitées chaque année.

Nous améliorons aussi l'accompagnement des personnes à mobilité réduite grâce à des services qui facilitent leurs déplacements.

Un exemple ? Le conseiller Accès Plus informe du niveau d'accessibilité tout au long du parcours et procède à la réservation.

Autre exemple, à Nancy, l'arrivée du tram est annoncée par message

audio sur les smartphones. Le même service est proposé pour les horaires des trains en gare. Le résultat ? Une solution simple pour permettre aux personnes non-voyantes d'associer en toute autonomie deux modes de transports, le tram et le train. Une visite en Lorraine, ça vous tente ?

**DOCUMENT 3 :** Mode de calcul du prix de base SNCF 2ème CLASSE au 1 juillet 2011 (du 01/07/2011 au 30/06/2012)

Le prix de base seconde classe est calculé selon la formule: **Prix = a + bd**.

a étant une constante, b le prix kilométrique et d la distance kilométrique. Le montant obtenu est arrondi au décime d'euro supérieur.

Distance km (d)		Prix kilométrique (b)	Constante (a)
de	à	2 <sup>ème</sup> classe	2 <sup>ème</sup> classe
1	16 km	0.1742	0.6971
17	32 km	0.1940	0.2243
33	64 km	0.1432	1.8551
65	109 km	0.1333	2.5883
110	149 km	0.1277	3.6609
150	199 km	0.1069	7.2445
200	300 km	0.1083	6.9501
301	499 km	0.0924	12.2328
500	799 km	0.0825	16.5280
800	9999 km	0.0676	28.8546

## DOCUMENT 4 : La SNCF et le yield management

<http://videos.tf1.fr/jt-20h/l-image-de-la-sncf-se-degrade-aupres-des-usagers-6663435.html>

## DOCUMENT 5 : L'évolution de la politique tarifaire de la SNCF

Extrait n° 1 p. 25 :

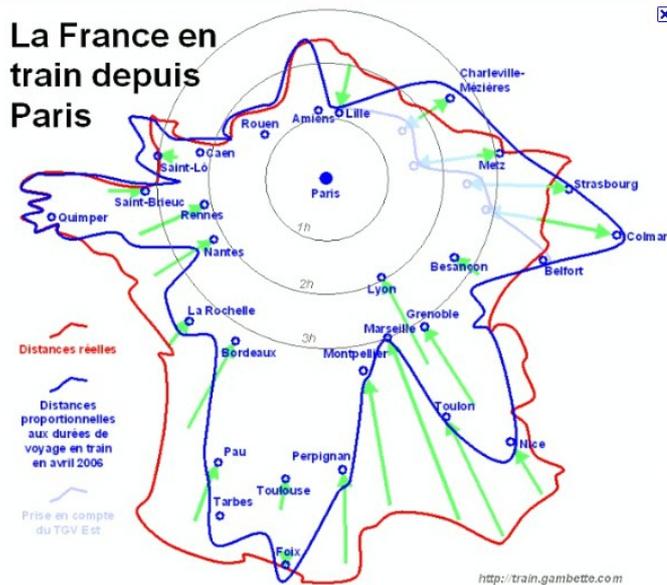
Par-delà les multiples réformes de la tarification tarifaire, instaurées de manière incrémentale au cours de la période 1938-2011, se dégagent trois paradigmes de prix. Le premier modèle — qui préexiste à la SNCF — repose sur un principe simple : le prix doit être proportionnel à la distance parcourue. À partir des années 1960, face à l'intensification de la concurrence routière et pour faire front aux déficits croissants de la SNCF, la tarification kilométrique est lentement abandonnée au profit d'un nouveau principe : le prix d'un billet doit désormais s'approcher le plus possible du coût marginal. La construction du projet TGV, comme réponse à l'intensification de la concurrence aérienne, puis le processus de libéralisation du transport ferroviaire s'accompagnent de l'émergence d'un troisième paradigme dans les années 1980-1990. L'objectif de la nouvelle tarification, incarnée par le système *yield management*, est de capter le prix maximum que sont prêts à payer les voyageurs, indépendamment de tout prix de revient.

Extrait n° 2 p. 23 :

Lors de la mise en place de SOCRATE et de la nouvelle politique de tarification de la SNCF, les syndicats s'insurgent contre ce qu'ils estiment être une «tarification de classe ». En effet, le nouveau système tarifaire empêche les clients les moins fortunés de voyager durant les heures de pointe, favorisant ainsi la segmentation sociale. Certains syndicats soulignent par ailleurs que la suppression de l'étalon kilométrique revient à saper les fondements historiques du principe de justice en matière de transport ferroviaire. Les critiques de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) portent quant à elles sur le manque de transparence et de lisibilité des tarifs de la SNCF. Avec le *yield management* les voyageurs se trouvent dans l'incapacité de déterminer à l'avance ce qu'ils payeront. La complexité du système tarifaire entraîne ainsi une perte de sens des tarifs de la SNCF. En mettant au centre de ses intérêts l'optimisation des recettes, l'entreprise publique a «oublié» de s'intéresser à ses usagers. La FNAUT pose en outre la question de la compatibilité du nouveau système de tarification avec les principes de service public de transport tels qu'ils sont définis dans la LOTI (loi sur l'orientation des transports intérieurs) et dans le cahier des charges de la SNCF. Le *yield management* est-il conciliable avec l'obligation de transporter et l'égalité de traitement ?

Jean FINEZ, « Les métamorphoses de la tarification à la SNCF, de la péréquation au *yield management* (1938-2011) », Documents de travail du CLERSE (Working Papers), n° 10 juin 2012. URL : <http://clerse.univ-lille.fr>

## DOCUMENT 6 :



## DOCUMENT 7 : SNCF : bénéficiaires en 2010, prix en hausse pour le TGV en 2011 Créé le 10-01-2011 par Challenges.fr

La SNCF a été bénéficiaire en 2010 et des dividendes seront versés aux cheminots et à l'Etat, a annoncé dimanche 9 janvier son président, Guillaume Pépy. En 2009, l'entreprise ferroviaire avait enregistré des pertes de près d'un milliard d'euros. "En 2010, je suis en mesure de vous l'annoncer même si les comptes ne seront publiés que dans quatre à six semaines, nous serons très probablement dans le vert", a déclaré Guillaume Pépy au Grand Jury RTL-LCI-Le Figaro. Pour expliquer ces meilleurs résultats, le président de la SNCF a mis en avant la gestion du groupe. "On a serré la gestion, les investissements, le cash, les achats et on a eu aussi le début de la reprise. Le chiffre d'affaires a augmenté en 2010 de 4%, "c'est un peu moins qu'avant la crise", a-t-il précisé. "S'il y a bénéfice, il y a aura dividende à l'Etat et dividende aux salariés pour partager la performance de l'entreprise", a-t-il ajouté. Guillaume Pépy a prédit par ailleurs une hausse "raisonnable" des prix des billets de TGV en janvier. Selon des sources syndicales, la hausse pourrait se situer entre 2% et 3%. Le gouvernement a concédé en octobre à la SNCF la possibilité de fixer plus librement les tarifs de ses TGV. A charge pour elle de financer en contrepartie notamment les liaisons déficitaires qu'elle est tenue d'assurer au nom du service public.

Fin 2010, le secrétaire d'Etat aux Transports, Thierry Mariani, s'était dit favorable à une hausse "tout à fait raisonnable", tenant compte de l'inflation, des prix des billets de trains, ceux-ci devant en outre financer l'entretien et la remise à niveau du réseau ferré. Dans la foulée, le président de la SNCF s'était prononcé pour une hausse limitée des tarifs TGV, afin qu'ils restent "accessibles à tous".

## TRAVAIL À RÉALISER :

Vous utiliserez les réponses aux questions pour compléter le tableau ci-dessous.

## QUESTIONS :

1. Quels sont les trois grands principes auxquels doit se soumettre la SNCF en tant que service public ? (Doc 1)
2. En quoi la SNCF produit-elle un service collectif ? (Dictionnaire ou manuel)
3. Comment la SNCF assure-t-elle le principe d'égalité entre ses usagers ? (Doc 2, 3 et 5)
4. En quoi consiste le *yield management* et pourquoi a-t-il été mis en place ? (Doc 5)
5. Quelles sont les contraintes financières pesant sur la SNCF ? (Doc 7)
6. Le *yield management* est-il en adéquation avec le principe d'égalité ? (Doc 5)
7. Quelles conséquences les choix ferroviaires effectués en matière d'aménagement du territoire ont-ils sur les usagers ? (Doc 6)

## SYNTHÈSE :

Le transport ferroviaire, un service collectif :

Types d'égalité visés (égalité de droit, égalité de situation, égalité des chances ?) Illustrer	Moyens mis en œuvre pour réduire les inégalités (économiques et sociales ?)	Quelles sont les contraintes de la SNCF dans la production de ce service collectif (économiques, juridiques, autres)	Les contraintes rencontrées limitent-elles la réduction des inégalités ?

## Approfondissement :

1. Continuité du service public
2. Montrez que l'égalité est un principe intemporel mais dont la concrétisation évolue dans le temps. (facultatif)
3. Connaissez-vous d'autres services collectifs permettant de réduire les inégalités ? (important cf. programme)

Éléments de réponse

- Services collectifs gratuits (école)
- Services collectifs marchands (la Poste)

Autres sites et documents pour compléter le TD :

- sur le site de la SNCF : relier la diversité des réductions proposées et la notion de discrimination des publics
- documents sur la notion de biens collectifs : 1 p. 340 (Hachette Education)
- M. Rocard (vidéo sur le service public) : [http://www.canal-u.tv/video/universite\\_de\\_tous\\_les\\_savoirs/le\\_service\\_public\\_et\\_ses\\_missions.1013](http://www.canal-u.tv/video/universite_de_tous_les_savoirs/le_service_public_et_ses_missions.1013)
- SNCF : délivrance des cartes « enfant famille » (26/03/2009) [www.servicepublic.fr](http://www.servicepublic.fr)

Depuis le 25 mars, la carte "enfant famille" est délivrée aux guichets des gares et en boutiques SNCF, les familles éligibles devant obtenir néanmoins au préalable une attestation de droit à ce type de carte auprès de leur Caisse d'allocations familiales ou de leur Caisse de la mutualité sociale agricole. D'une validité de 1 an, cette carte personnelle qui s'adresse aux familles modestes ayant en charge 1 ou 2 enfants de moins de 18 ans donne droit à des réductions de 25 % à 50 % sur certains trains. Pour en bénéficier, les ressources 2007 ne doivent pas dépasser 22 321 euros pour les familles avec 1 enfant et 27 472 euros pour les familles avec 2 enfants.