



Associations Familiales Catholiques

Confédération Nationale

PROPOSITIONS
pour moderniser
LA CARTE FAMILLE NOMBREUSE

Février 2003

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	3
2	LA CARTE FAMILLE NOMBREUSE : UN ETAT DES LIEUX.....	4
2.1	Quelques chiffres sur les familles nombreuses	4
2.2	Les modalités d'accès et d'utilisation	4
2.3	Usages et considérations financières.....	5
3	NOS PROPOSITIONS.....	8
3.1	Faire rapidement évoluer les règles.....	8
3.2	Recentrer et communiquer	8
3.3	Labelliser et dynamiser	9
3.4	Proposition de décret.....	9
4	ANNEXES	11
4.1	Le décret du 1 ^{er} décembre 1980	11
4.2	Un label	13
4.3	Les tarifs sociaux de la SNCF.....	14

1 INTRODUCTION

Dispositif ancien prévu par le législateur, la Carte Famille Nombreuse était à l'origine une mesure dont le champ d'application était la SNCF et qui a connu, à côté de la loi, une période d'élargissement vers d'autres champs, culturels en particulier et économiques dans certains cas.

La dilution progressive des droits et des usages, par le développement et la complexification des règles commerciales, y compris dans le secteur public,

L'absence de prise en compte de la dimension familiale, par des approches client, tendant à se résumer à des approches individualistes des personnes

L'oubli croissant généré par l'absence de communication effective autour d'un dispositif relevant des tarifs « sociaux », centrés essentiellement sur la SNCF,

ont pour conséquence une stagnation de plus en plus grande des usages possibles de cette Carte Famille Nombreuse.

Alors même que la politique familiale tend à devenir un enjeu de plus en plus visible au niveau national comme européen, la reconnaissance, la valorisation du rôle des familles nombreuses doivent trouver des instruments clairs dans lesquels s'incarner.

Sans évoquer de dispositifs nouveaux, la CNAFC pense que la carte de famille nombreuse en tant que dispositif existant et, encore relativement connu, pourrait redevenir un véritable outil au sein de la politique familiale en France (de l'échelon local à l'échelon national) comme en Europe.

L'objectif de ce document est de présenter diverses propositions, dans un réel esprit de reconnaissance, d'ouverture à la générosité et à l'accueil de la vie.

Ces propositions ont été établies en vue de satisfaire 3 objectifs :

- Un objectif de **visibilité** des tarifs et services familiaux,
- Un objectif d'**adaptation** aux réalités familiales d'aujourd'hui,
- Un objectif de **promotion et de développement** des usages de cette carte, auprès des acteurs publics et privés

2 LA CARTE FAMILLE NOMBREUSE : UN ETAT DES LIEUX

Le dispositif communément appelé sous le nom de « carte de famille nombreuse » est à l'origine un dispositif de réduction tarifaire lié à la SNCF.

Ce dispositif est ancien puisqu'il a été initié par la loi du 29 octobre 1920, modifié par la loi du 24 décembre 1940 et précisé par un décret du 1^{er} décembre 1980 (voir annexe). Cette carte permet aux familles d'accéder à des réductions tarifaires SNCF (tarifs « sociaux » compensés forfaitairement par l'Etat) et RATP et, par extension, d'obtenir des réductions notamment dans le domaine culturel ; ces réductions ne s'inscrivent néanmoins dans aucune politique cohérente, volontariste et identifiée.

2.1 Quelques chiffres sur les familles nombreuses

La France comptait en 1999 environ 7 400 000 familles.

- 18 % de ces familles sont des familles nombreuses (3 enfants et plus) (1 million de familles)
- 13,5 % de ces familles comptaient 3 enfants âgés de 0 à 18 ans.

Au 1^{er} janvier 2002, 2.800.000 personnes environ détenaient une carte « Familles Nombreuses ».

900.000 cartes « Familles nombreuses » environ sont délivrées en moyenne par an.

2.2 Les modalités d'accès et d'utilisation

2.2.1 Les catégories de famille

La carte de famille nombreuse est attribuée à différentes catégories de familles :

1. les familles ayant eu ou élevé 5 enfants simultanément
 - chacun des parents a droit au taux de réduction de 30% à vie sur le prix d'un billet de seconde classe (en banlieue de Paris, réduction de 50% en 1^{ère} et 2^{nde} classe sur le réseau SNCF et RATP)
2. les familles d'au moins 3 enfants de moins de 18 ans
 - le taux de réduction varie selon le nombre d'enfants mineurs à charge :
 1. avec 3 enfants, le taux de réduction est de 30% pour les parents et les enfants
 2. avec 4 enfants, le taux de réduction est de 40%
 3. avec 5 enfants, le taux de réduction est de 50%
 4. avec 6 enfants et plus, le taux de réduction est de 75%
 - (en banlieue de Paris, réduction uniforme de 50% en 1^{ère} et 2^{nde} classe sur le réseau SNCF et RATP)
3. les familles ayant bénéficié ou ayant été en mesure de bénéficier, à un moment quelconque, d'une réduction « Familles Nombreuses »
 - le taux de réduction est de 30% pour chacun des parents et des deux enfants de moins de 18 ans jusqu'à ce que le dernier atteigne 18 ans (banlieue de Paris exclue)

On peut s'interroger sur :

- **Le maintien à 18 ans de la limite des droits alors que les allocations familiales sont perçues jusqu'à 20 ans et que les jeunes adultes restent de plus en plus longtemps à charge de leurs parents.**
- **L'octroi d'un droit à vie seulement à partir de 5 enfants alors que les familles très nombreuses tendent à se raréfier.**

2.2.2 Les conditions d'accès

La carte de famille nombreuse est délivrée aux familles de nationalité française ou originaires d'un territoire placé sous administration française au 22 mars 1924, ou ressortissantes d'un pays ayant passé un accord de réciprocité avec la France ou d'un pays membre de l'Union européenne et résidant en France.

L'appréciation de la condition des 3 enfants est particulière dans certaines situations :

- parents remariés : les enfants de chacun des conjoints, à condition qu'ils aient la garde de leurs enfants, ainsi que les enfants nés de la nouvelle union, sont pris en considération pour la détermination du taux de réduction.
- parents divorcés : chacun des parents est considéré comme chef d'une famille distincte composée des enfants dont le tribunal lui a confié la garde.
En cas de garde conjointe, le bénéficiaire de la carte est celui dont la résidence des enfants a été indiquée sur le jugement ou, à défaut, celui qui perçoit les allocations familiales.
- parents non mariés : la réduction est accordée dans les mêmes conditions que celles de parents mariés sur présentation du livret de famille de père célibataire ou/et de mère célibataire et d'un certificat de vie maritale. A défaut, les deux familles sont considérées comme distinctes (chaque parent avec ses propres enfants)

La carte est délivrée moyennant le paiement de 14,03 euros par demande, quelque soit le nombre de cartes attribuées (pour mémoire : l'ensemble des sommes reçues équivaut sensiblement au coût de fabrication de la carte).

A noter : le refus d'accorder la carte « Familles Nombreuses » aux étrangers vivants de manière stable et régulière en France semble aujourd'hui illégal (cf. les jurisprudences du Conseil d'Etat et du Conseil Constitutionnel). En cas d'extension de la carte aux étrangers résidant en France, le nombre de cartes délivrées serait augmenté d'environ 10%.

On peut s'interroger sur :

- **L'absence de possibilité pour les DOM d'accéder à la carte de famille nombreuse, en particulier quand les enfants séjournent en métropole, pour des congés ou des études par exemple.**
- **Le peu de visibilité et d'emphase mise sur le développement des accords de réciprocité au sein de l'UE et leur bilan.**

2.3 Usages et considérations financières

Aucune étude complète et documentée n'a été réalisée sur le thème de la prise en compte du statut de famille nombreuse dans les politiques tarifaires et d'accueil des structures publiques ou privées.

Au cœur de la loi, la SNCF a toujours appliqué avec diligence la tarification légale.

Les pratiques des TER demandent cependant une analyse plus détaillée.

Les musées nationaux appliquent également , pour partie, une tarification adaptée.

Certaines collectivités territoriales développent également des tarifications adaptées (notamment en matière de transport en commun et d'équipements sportifs) mais aucune politique systématique n'est constatée.

Certaines entreprises ou commerces développent des tarifications prenant en compte la carte de famille nombreuse (certaines chaînes de cinéma, chaussures André, ...) mais la tendance est à la raréfaction de ces offres (au profit d'une classification plus individualiste).

Si l'approche peut être différenciée entre les acteurs du secteur public et les acteurs du secteur privé, on ne peut que regretter une absence d'informations consolidées sur le sujet.

On peut donc s'interroger sur :

- **Le manque d'informations et d'études compilées sur le sujet**

2.3.1 Le trafic SNCF

En 2000, le trafic concerné par le tarif « Familles Nombreuses » était de 2.273 Millions de voyageurs-kilomètres, pour un trafic total intérieur de 60.286 Millions de voyageurs-kilomètres, soit 4% du trafic total intérieur.

L'ensemble des tarifs sociaux représentait, en 1990, 19,5% du total du trafic grandes lignes). Le tarif « Familles Nombreuses » était, en 1990, le tarif social le plus utilisé, parmi les 6 tarifs sociaux principaux (voir Annexe sur les tarifs sociaux).

Le trafic concerné par le tarif « Familles Nombreuses » a diminué de 33% entre 1979 et 1999 alors que le trafic voyageurs total a augmenté de 24% dans le même temps.

Cette réduction est imputable en partie au report sur d'autres tarifs commerciaux plus avantageux : cartes 12-25 et surtout cartes enfants plus. Cette réalité démontre le flou croissant entre deux logiques imbriquées : celle d'une « tarification sociale » et celle d'une « tarification commerciale ».

Les tarifs sociaux représentent seulement aujourd'hui 1% des déplacements de voyageurs.

Un reproche fait par la SNCF à ce dispositif porte sur son usage à titre professionnel, sur certaines lignes réputées (Paris-Lyon ou Paris-Lille par exemple). Un recentrage sur le périmètre privé permettrait une meilleure prise en compte des éléments constitutifs du prix du voyage non professionnel.

On peut donc s'interroger sur :

- **La grande hétérogénéité des pratiques,**
- **Le trafic pris en compte, en particulier par rapport aux réseaux régionaux et aux réseaux transfrontaliers (cas de Thalys par exemple),**
- **La « concurrence » entre tarification « sociale » et tarification « commerciale » dans le secteur public,**
- **La non-prise en compte des suppléments et autres réservations pourtant obligatoires,**
- **L'utilisation de cette carte dans un cadre professionnel.**

2.3.2 Considérations financières

Depuis 1996, la compensation versée par l'Etat à la SNCF pour la prise en compte des tarifs sociaux est forfaitisée et représente un coût annuel pour l'Etat de 305 M d'euros (2 Mds de Francs). L'avantage

procuré par le tarif « Familles Nombreuses » a été évalué par la mission de l'inspection générale des finances à 56 M d'euros (368 M de francs) en 2000 pour 7,6 millions de voyages, soit moins de 50 F par voyage.

On peut donc s'interroger sur :

- **L'identification, la négociation et la gestion des fonds spécifiquement consacrés au dispositif « Famille nombreuse ».**

2.3.3 La situation en Europe

Les réductions de chemin de fer pour les familles nombreuses existent dans plusieurs pays de la Communauté européenne : Belgique, Allemagne, Espagne, Luxembourg, Grèce, Pays-Bas et Royaume-Uni.

On peut donc s'interroger sur :

- **L'absence de carte famille nombreuse européenne, consacrant des accords de multi-réciprocité.**

3 NOS PROPOSITIONS

Ces propositions relèvent d'une dynamique en 3 phases distinctes :

- **A court terme** (6 mois) : conserver la gestion actuelle de la carte de famille nombreuse , tout en étendant l'accès aux droits et en modifiant les règles d'utilisation pour la SNCF.

Cette évolution doit être marquée par une redéfinition de la vocation et du rôle de la carte de famille nombreuse au sein de la politique familiale.

- **A moyen terme** (12 mois) : la gestion pourraient être confiés à la Caisse Nationale d'Allocations Familiales et une nouvelle maquette de la Carte Famille Nombreuse établie (avec un nouveau nom, carte « FAN » par exemple), consacrant ainsi cette carte en tant qu'outil de politique familiale. La prochaine Convention d'Objectifs et de Gestion (COG) pourrait par exemple consacrer ce transfert de la SNCF vers la CNAF, dans des conditions devant être négociées.
- **A moyen et long terme** (12-18 mois) : une labellisation, une communication événementielle ainsi qu'une incitation financière des acteurs publics et privés permettront d'instaurer dans les politiques marketing et commerciales un regard nouveau vers les familles nombreuses, en ouvrant beaucoup plus largement le potentiel des utilisations.

3.1 Faire rapidement évoluer les règles

Nos propositions portent sur :

- Le glissement de **18 à 20 ans** des limites d'accès de la carte de famille nombreuse.
- Le glissement de **5 à 4 du nombre d'enfants** permettant aux parents d'obtenir à vie la carte de famille nombreuse 30% pour les parents (et de 5 à 3, si l'un des enfants est handicapé).
- La prise en compte de la carte de famille nombreuse par la Direction des Transports pour déroger aux règles de tarification autoroutière liées à la hauteur du véhicule (cas des familles en mini-bus).

3.2 Recentrer et communiquer

Nos propositions portent sur :

- Le portage du dispositif de **la SNCF vers la CNAF** (en conservant le principe d'une carte payante)
- L'identification dans chaque ministère et chaque entreprise publique d'un « **Correspondant familles** » en charge de développer un programme de mesures orientées vers les familles nombreuses.
- Ouvrir le dialogue avec les organisations professionnelles afin de promouvoir la mise en place de mesures prenant en compte les familles nombreuses (à l'exemple de certaines chaînes de cinéma)
- Ouvrir le dialogue avec les associations de collectivités territoriales (AMF et ADF) pour promouvoir l'étude et la prise en compte des réalités des familles nombreuses au plan local.

3.3 Labelliser et dynamiser

Nos propositions portent sur :

- La mise en place d'un label « FAN » (voir annexe), distribué par une commission départementale placée sous la responsabilité du préfet, garantissant pour la structure concernée la prise en compte concrète de la carte de famille nombreuse (au plan du service ou au plan financier).
- Une animation événementielle nationale, en partenariat, permettant de valoriser les acteurs publics ou privés ayant développé durant l'année une action particulièrement remarquable au service des familles et des familles nombreuses en particulier (à l'exemple du Prix de l'audace créative ou de la réception récente des entreprises au Sénat).

3.4 Proposition de décret

Décret n° 03-nnn du xx xx 2003

Décret relatif aux réductions accordées aux familles nombreuses sur les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français

Article 1

- Dans les familles comprenant au moins trois enfants de moins de **vingt** ans, y compris les enfants recueillis à la condition qu'ils soient à la charge effective et permanente de la famille, le père, la mère et chacun des enfants de moins de **vingt** ans reçoivent sur la demande d'un des parents, une carte d'identité strictement personnelle leur donnant droit à une réduction de :

30 % pour les familles comprenant trois enfants de moins de **vingt** ans ;

40 % pour les familles comprenant quatre enfants de moins de **vingt** ans ;

50 % pour les familles comprenant cinq enfants de moins de **vingt** ans ;

75 % pour les familles comprenant six enfants et plus de moins de **vingt** ans ;

Cette réduction, quelle que soit la classe utilisée, est calculée sur le prix de la 2ème classe du tarif de la Société nationale des chemins de fer français **en vigueur au moment de l'achat du titre de transport ainsi que des éventuels suppléments et réservations associés.**

Cette réduction ne s'applique pas aux trajets professionnels, pris en charge par les entreprises.

Toutefois, sur les lignes de la région des transports parisiens la réduction prévue au présent article est remplacée par une réduction uniformément fixée à 50 %, applicable sur les tarifs de 2e classe.

Article 2

- En ce qui concerne les familles ayant rempli les conditions définies à l'article 1 (1er alinéa) ou ayant bénéficié antérieurement à l'entrée en vigueur du présent décret d'une réduction au titre des familles nombreuses, une réduction de 30 % est accordée au père, à la mère et à chacun des enfants ~~mineurs~~ jusqu'à ce que le dernier enfant ait atteint **vingt** ans.

Cette réduction valable sur les lignes de la Société nationale des chemins de fer français, à l'exclusion de celles de la région des transports parisiens, est calculée sur le prix de la 2e classe du tarif de la Société nationale des chemins de fer français **en vigueur au moment de l'achat du titre de transport ainsi que des éventuels suppléments et réservations associés.**

Article 3

- Les dispositions du présent décret, qui ne pourront être modifiées que par décret en Conseil d'Etat, prendront effet à compter du xx xxx 2003 .

Article 4

~~—Les décrets du 3 novembre 1961 et du 30 juillet 1975 susvisés sont abrogés.~~

Le décret du 1^{er} décembre 1980 susvisé est abrogé.

Article 5

Le ministre délégué auprès du ministre **des affaires sociales**, chargé de la famille, le ministre du budget, le ministre du travail et le ministre des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

4 ANNEXES

4.1 Le décret du 1^{er} décembre 1980

© Direction des Journaux Officiels

Décret n° 80-956 du 1er décembre 1980

Décret relatif aux réductions accordées aux familles nombreuses sur les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français

Le Premier ministre.

Sur le rapport du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la famille et de la condition féminine, du ministre du budget, du ministre du travail et de la participation et du ministre des transports ;

Vu la Constitution, notamment son article 37 ;

Vu la loi du 29 octobre 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer, notamment son article 8, modifié par l'article 1 de la loi du 24 décembre 1940, relative aux réductions de tarifs accordées aux familles nombreuses et aux militaires réformés ;

Vu le décret n° 61-1216 du 3 novembre 1961 modifiant l'article 8 de la loi du 29 octobre 1921 relatif aux réductions sur les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français accordées aux familles nombreuses ;

Vu le décret n° 75-682 DU 30 juillet 1975 complétant l'article 8 de la loi du 29 octobre 1921 relatif aux réductions sur les tarifs de la société nationale des chemins de fer français accordées aux familles nombreuses ; Vu le décret n° 63-766 du 30 juillet 1963 relatif à l'organisation et au fonctionnement du Conseil d'Etat, notamment son article 21 (alinéa 2) ;

Le conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Article 1

- L'article 8 de la loi du 29 octobre 1921 modifié est abrogé en tant qu'il règle les taux et les modalités des réductions accordées aux familles nombreuses sur les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français.

Article 2

- Dans les familles comprenant au moins trois enfants de moins de dix-huit ans, y compris les enfants recueillis à la condition qu'ils soient à la charge effective et permanente de la famille, le père, la mère et chacun des enfants de moins de dix-huit ans reçoivent sur la demande d'un des parents, une carte d'identité strictement personnelle leur donnant droit à une réduction de :

30 % pour les familles comprenant trois enfants de moins de dix-huit ans ;

40 % pour les familles comprenant quatre enfants de moins de dix-huit ans ;

50 % pour les familles comprenant cinq enfants de moins de dix-huit ans ;

75 % pour les familles comprenant six enfants et plus de moins de dix-huit ans ;

Cette réduction, quelle que soit la classe utilisée, est calculée sur le prix de la 2^{ème} classe du tarif général de la Société nationale des chemins de fer français.

Toutefois, sur les lignes de la région des transports parisiens la réduction prévue au présent article est remplacée par une réduction uniformément fixée à 50 %, applicable sur les tarifs de 1^{re} et de 2^e classe.

Article 3

- En ce qui concerne les familles ayant rempli les conditions définies à l'article 2 (1er alinéa) ou ayant bénéficié antérieurement à l'entrée en vigueur du présent décret d'une réduction au titre des familles nombreuses, une réduction de 30 % est accordée au père, à la mère et à chacun des enfants mineurs jusqu'à ce que le dernier enfant ait atteint dix-huit ans.

Cette réduction valable sur les lignes de la Société nationale des chemins de fer français, à l'exclusion de celles de la région des transports parisiens, est calculée sur le prix de la 2e classe du tarif général de la Société nationale des chemins de fer français.

Article 4

- Les dispositions du présent décret, qui ne pourront être modifiées que par décret en Conseil d'Etat, prendront effet à compter du 1er janvier 1981.

Article 5

- Les décrets du 3 novembre 1961 et du 30 juillet 1975 susvisés sont abrogés.

Article 6

Le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la famille et de la condition féminine, le ministre du budget, le ministre du travail et de la participation et le ministre des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

4.2 Un label



Ce label pourrait être repris :

- Dans les documents et supports de communication des structures labellisées
- Apposé sur les devantures des magasins labellisés
- ...

4.3 Les tarifs sociaux de la SNCF

Janvier 2002

TARIFS SOCIAUX
RÉSEAU PRINCIPAL - TRAFIC INTÉRIEUR

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction et conditions d'application	Base légale	Observations
<p>1 TARIFS IMPOSES PAR DECISION MINISTERIELLE</p> <p>Abonnement pour élèves, étudiants et apprentis</p> <p>Abonnement libre circulation pour emprunt de lignes autres que TGV</p>	<p>. Elèves âgés de moins de 21 ans</p> <p>. Etudiants âgés de moins de 26 ans</p> <p>. Apprentis âgés de moins de 23 ans</p>	<p>Variable, voisin et légèrement supérieur à 50 % du prix d'un forfait modulopass</p>	<p>Décision ministérielle du 29/12/1951</p>	<p>. Pour des parcours du domicile au lieu des études ou de l'apprentissage</p> <p>. En 1ère classe, avec surclassement possible au prix plein tarif</p> <p>. Extension aux apprentis se rendant dans un pays de la 'CEE: réduction accordée jusqu'à la frontière (lettre du Ministère des Transports au 02/11/1978)</p>
<p>Abonnement TGV à nombre limité de voyages</p>	<p>. Elèves âgés de moins de 21 ans</p> <p>. Etudiants âgés de moins de 26 ans</p> <p>. Apprentis âgés de moins de 23 ans</p>	<p>Prix établis sur la base de ceux applicables sur lignes classiques majorés de 15 % pour le parcours sur ligne à grande vitesse</p>	<p>Décision ministérielle du 05/01/1982</p>	<p>. Application des dispositions reprises ci-dessus</p> <p>. Sur les relations desservies par TGV circulant signe à grande vitesse, complétées éventuellement par des parcours sur lignes classiques, l'abonnement permet d'effectuer 9 trajets simples par mois après paiement du montant de la réservation d'une place assise (20F)</p>

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction et conditions d'application	Base légale	Observations
Promenades d'enfants (Tarif de groupes)	<ul style="list-style-type: none"> . Groupe de 10 personnes minimum. Age inférieur à 15 ans 	75% - dans tous les trains à l'exception des TGV. la réduction est appliquée pour tout trajet commencé en période bleue du calendrier voyageurs - dans les TGV. la réduction est appliquée dans la limite des places réservées aux groupes	Décision ministérielle du 29/12/1951 .. Décision ministérielle du 29/04/1988	<ul style="list-style-type: none"> . Billets d'aller et retour. . 1 accompagnateur au maximum par 10 enfants ou fraction de 10. . Période d'utilisation du billet: 72 heures . Depuis le 1er septembre 1988. la réduction accordée aux enfants de 4 à moins de 12 ans ne se cumule plus avec la réduction "Promenades d'enfants".

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction et conditions d'application	Base légale	Observations
<p><u>Billet d'aller et retour populaire</u></p> <p>Billet d'aller et retour de congé annuel</p>	<p>Salariés immatriculés à la Sécurité Sociale</p> <p>Petits agriculteurs français ou originaires de l'UE</p> <p>Exploitant en France (revenu cadastral < 200 F).</p> <p>Artisans et travailleurs à domicile sous certaines conditions.</p> <p>· Demandeurs d'emploi sous certaines conditions.</p> <p>· Stagiaires de la formation professionnelle.</p> <p>· Salariés en cessation anticipée d'activité.</p> <p>Ayants droit (si le titulaire voyage effectivement) :</p> <p>· Le conjoint,</p> <p>· Les enfants âgés de moins de 21 ans.</p> <p>· Le père et/ou la mère du célibataire.</p> <p>A la condition que ces personnes habitent chez le demandeur</p>	<p>25 % sur l'aller-retour dans tous les trains et en toute période</p> <p>Ce taux est porté à 50 % lorsque le bénéficiaire règle au moins la moitié du montant du billet au moyen de Chèques-vacances</p>	<p>Décision Ministérielle du 12/01/1951</p>	<p>· En 2e classe (surclassement possible au prix plein tarif).</p> <p>· Billets d'aller et retour ou circulaires.</p> <p>· Réduction accordée une fois par an au titre de congés payés ou de congés exceptionnels.</p> <p>· Extension aux agriculteurs de la CEE (lettre du 28/08/1978).</p> <p>- Extension aux congés exceptionnels: lettre du Ministère des Transports du 16/10/1981.</p> <p>· Extension aux demandeurs d'emploi: lettre du Ministère des Transports du 28/08/1981.</p> <p>- Extension aux stagiaires de la formation professionnelle: lettre du Ministère des Transports du 13/10/1981.</p> <p>- Extension à l'époux.</p> <p>- Extension au père du célibataire (lettre du Ministère des Transports 31/08/1981).</p> <p>- Extension aux salariés en cessation anticipée d'activité: lettre du 22/09/1983 (sous condition d'un plafond maximum de revenu).</p> <p>· La réduction n'est pas appliquée en cas d'emprunt de certains trains repris à l'indicateur Horaires.</p>

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction et conditions d'application	Base légale	Observations
2.5 Familles <u>nombreuses</u> * Familles ayant eu ou élevé 5 enfants simultanément	Chacun des parents	30% à vie	Décision ministérielle du 21 juillet 1923.	
2.6 Handicapés civils ayant un taux d'incapacité égal ou supérieur à 80 %	<ul style="list-style-type: none"> . Guide d'aveugle titulaire de la carte de cécité comportant la mention CECITE et l'étoile verte ou l'une de ces deux caractéristiques. . Accompagnateur d'un handicapé ayant droit à une tierce personne. Personne handicapée en fauteuil roulant. 	Gratuité Gratuité Surclassement gratuit	Décision Ministérielle du 30/03/1955 Décision Ministérielle du 21/03/1983	<ul style="list-style-type: none"> . Applicable sans restriction. En période bleue du calendrier voyageurs. Applicable sans restriction.

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction	Base légale	Observations
<p>2.1 TARIFS IMPOSES PAR VOIE LEGISLATIVE OU REGLEMENTAIRE</p> <p>3 Familles nombreuses</p> <ul style="list-style-type: none"> . Familles d'au moins 3 enfants de moins de 18 ans. . Familles ayant bénéficié ou ayant été en mesure de bénéficier, à un moment quelconque, d'une réduction consentie en vertu des dispositions indiquées ci-dessus. 	<ul style="list-style-type: none"> Parents + 3 enfants Parents + 4 enfants Parents + 5 enfants Parents + 6 enfants et plus Chacun des parents et des deux enfants de moins de 18 ans jusqu'à ce que le dernier atteigne 18 ans. 	<ul style="list-style-type: none"> 30% 40% 50% 75 % 30% 	<p>Lois du :</p> <p>29/10/1921 (article 8), 22/03/1924 24/12/1940. Décret du 03/11/1961.</p> <p>Décret n° 80956 du 1/12/1980</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Depuis le 1^{er} janvier 1981, les réductions sont appliquées sur le prix d'un billet de 2^e classe (surclassement au prix plein tarif). . Extension aux ressortissants de la CEE: lettre du Ministère des Transports du 11/06/1976.

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction	Base légale	Observations
<u>Réformés,</u> <u>pensionnés de</u> <u>guerre</u>	<ul style="list-style-type: none"> . Réformés, pensionnés ayant au moins 25 % d'invalidité: <ul style="list-style-type: none"> - de 25 % à 45 % d'invalidité, - de 50 % et plus d'invalidité. . Guide (personne ou chien). 	<p style="text-align: center;">50%</p> <p style="text-align: center;">75%</p> <p style="text-align: center;">75 % ou gratuité</p>	<p style="text-align: center;">loi du 29/10/1921 (article 9)</p> <p style="text-align: center;">loi du 24/12/1940</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Carte avec cadre bleu ou barre bleue en diagonale. - Carte avec cadre rouge et barre rouge en diagonale. - Carte d'invalidé avec cadre bleu et double barre bleue en X des réformés à 100 % (art. 10 de la loi du 31/03/191) : 75 % pour l'invalidé et gratuité pour le guide. . Carte d'invalidé avec cadre rouge et double barre rouge en X (certains GIG) : 75 % pour l'invalidé et pour le guide. - Ces cartes sont délivrées par l'Office National des Anciens Combattants. - Extension à certaines autres catégories de bénéficiaires par convention du 25/03/1947.

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction	Base légale	Observations
<p><u>Abonnement de travail</u></p> <p><u>Billet d'aller et retour populaire</u></p> <p>Billet d'aller et retour annuel des retraités, pensionnés, allocataires, veuves et orphelins de guerre préretraités</p>	<p>- Employés et ouvriers</p> <p>- Retraités, pensionnés et allocataires de la Sécurité Sociale et Assimilés. - Titulaires de l'allocation spéciale de vieillesse (loi du 10/07/1952). - Titulaire du Fonds National de l'Emploi (loi du 18/02/1963) - Titulaires de l'allocation viagère aux rapatriés âgés (loi du 02/07/1963). - Titulaires de rentes d'incapacité permanente au travail (loi du 09/04/1898). Orphelins de guerre de père et de mère âgés de moins de 21 ans. Veuves de guerre non remariées ayant à leur charge au moins 2 enfants de moins de 15 ans et derniers</p> <p>- Titulaires de l'avis d'administration à la garantie de ressources.</p>	<p>Réduction suivant distance</p> <p>25 %</p> <p>50 % si au moins la moitié du billet est réglée par chèque-vacances et si aller et retour en période bleue.</p>	<p>loi du 29/10/1921 article 7</p> <p>loi du 01/08/1950</p> <p>lettre du 28/11/1950</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Distance maximum: 75 km. . Valable en 2e classe entre domicile et lieu de travail. . Surclassement autorisé dans certains trains. . Validité hebdomadaire ou mensuelle. Attestation d'employeur valable 6 mois. <p>Certains trains non autorisés.</p> <p style="text-align: center;">-</p> <p>En 2e classe uniquement (surclassement au prix plein tarif).</p> <p>Billets d'aller et retour ou circulaires. Réduction accordée une fois par an. 2 régimes d'utilisation des billets: REGIME 1 : billet d'aller et retour utilisable dans un délai de 2 mois. REGIME II: un billet aller utilisable pendant 1 mois et remise d'un bon valable 6 mois à échanger contre un billet retour utilisable pendant 1 mois. Extension du tarif aux conjoints et enfants (loi du 27/06/1957).</p> <ul style="list-style-type: none"> . Extension aux préretraités âgés de plus de 60 ans: Décision Ministérielle du 16/07/1979 et 03/08/1983 sous condition d'un plafond minimum de revenu: Décision Ministérielle du 09/10/1981 . Extension aux préretraités âgés d'au moins 55 ans: Décision Ministérielle du 22/09/1983 (sous condition

	Préretraités de 60 ans et plus . Titulaires de la notification d'admission soit à l'allocation du Fonds National de l'Emploi (FNE), soit à l'allocation conventionnelle de solidarité (contrat de solidarité).			d'un plafond maximum de revenu) La réduction n'est pas appliquée en cas d'emprunt de certains trains repris à l'Indicateur Horaires
--	---	--	--	--

Tarifs	Catégories de bénéficiaires	Taux de réduction	Base légale	Observations
Visites aux tombes des Militaires	Familles des militaires	Gratuité	Loi du 29/10/1921 (article 10)	En 1re classe pour un voyage une fois par an.