



POURQUOI LE TRAIN COÛTE-T-IL SI CHER ?

VOYAGER AVEC LA SNCF, SURTOUT EN TGV, A UN PRIX. NOUS AVONS DÉCRYPTÉ CETTE TARIFICATION PAS TOUJOURS CLAIRE ET EXPLORÉ LES POSSIBLES PISTES D'ÉVOLUTION.

Prudence si vous demandez à vos compagnons de voyage, dans une voiture de TGV, combien ils ont payé leur Paris-Lyon, car cette question pourrait susciter certaines crispations, voire jalousies. Votre voisin, installé côté fenêtre, a peut-être payé son billet un peu moins cher que vous, tandis que le couple de l'autre côté du couloir aura déboursé quelques dizaines d'euros de plus par personne. Ou vice versa. Et si vous continuez votre enquête dans ce wagon fictif, vous verrez que Jacques circule pour 29 euros, Léa pour 65, Jeanne pour 38, Léon pour 109 et Dominique pour 70. Alors que tout le monde bénéficie de conditions de confort identiques et arrivera à la même heure à la gare de Lyon-Part-Dieu. Mais aucun de ces voyageurs n'a acheté son billet au même moment.



Records d'affluence En 2023, le TGV a transporté 122 millions de passagers (+ 4 % en un an). Pourtant, avec plus d'une centaine de rames mises au rebut en dix ans, la SNCF a admis ne pas toujours

disposer de suffisamment de trains pour satisfaire la demande.

LA FAUTE À LA TARIFICATION DYNAMIQUE !

En effet, on peut trouver une quinzaine de prix différents pour un même trajet, et cela ne relève pas d'un quelconque bug. Cette pratique tarifaire, le *yield management*, soit la « tarification en temps réel », a été lancée dans les années 1980 par des compagnies américaines à la suite de la déréglementation du secteur aérien. Particulièrement profitable (American Airlines avait généré 1,4 milliard de revenus supplémentaires entre 1989 et 1991), la méthode a été importée par la SNCF en 1993 lors de l'inauguration de la ligne à grande vitesse Nord, reléguant ainsi l'antique tarif kilométrique aux oubliettes. À l'origine, l'idée était de mieux gérer le remplissage des rames, avec des prix plus attractifs afin d'orienter les passagers vers les TGV moins sollicités. Désormais, le *yield management* maximise les profits sur ces trains, au risque de rendre la politique tarifaire complètement illisible pour le commun des mortels.

UN ALGORITHME AU CŒUR DU SYSTÈME

Le processus déterminant les prix est complexe. Un algorithme, piloté humainement depuis La Défense (Hauts-de-Seine), ajuste les montants en fonction d'une multitude de facteurs. Certains paraissent évidents : les TGV circulant les jours ou heures de pointe sont généralement plus chers, selon le principe de l'offre et de la demande. Mais d'autres facteurs le sont moins. Le moment où vous effectuez la réservation, les prix de la concurrence (avion, bus), le profil des voyageurs, l'historique des ventes, etc., font osciller le tarif d'un instant à l'autre (en période de pointe, 30 billets peuvent être achetés par seconde). Une carte de réduction, la possibilité ou non d'échanger ou d'annuler un trajet font aussi varier le coût. On comprend ainsi pourquoi notre voisin du Paris-Lyon n'a pas déboursé la même somme que nous. Et s'il s'en sort pour beaucoup moins cher, c'est certainement qu'il a réservé en avance (jusqu'à trois ou quatre mois, selon le calendrier d'ouverture des réservations). Pourtant, cette règle est loin d'être immuable, comme on peut le voir en simu-

lant un Paris-Bordeaux. Le départ à la dernière minute le mercredi 11 septembre coûte 123 euros. Si vous choisissez de reporter votre voyage de deux jours, mais en réservant tout de suite, vous payez 99 euros. Pour une escapade deux semaines plus tard, le billet s'affiche à 55 euros, tandis que dans cinq, il est à... 76 euros.

DES TARIFS QUI LAISSENT DES VOYAGEURS À QUAI

Pour se défendre, la SNCF avance qu'avec la tarification dynamique 89 % des billets sont vendus moins cher que si les prix étaient fixes. Problème, « le *yield management* entretient cette impression du train cher », assène François Delétraz, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Selon une étude de l'Ifop, réalisée pour son organisation en 2024, « la forte volatilité des prix constitue un frein majeur aux déplacements imprévus ou de "dernière minute", beaucoup trop chers par rapport à l'automobile ». Et 84 % des non-utilisateurs de train perçoivent les tarifs du TGV comme trop élevés, contre 70 % chez les usagers.

« La cherté du train est à nuancer, précise Patricia Perennes, experte du ferroviaire. Le TGV coûte cher en famille ; si vous êtes seul, il est souvent plus intéressant que la voiture. De plus, les débats concernant le *yield management* se focalisent sur le prix maximum payé, on ne pense jamais au minimum. »

DES COÛTS D'EXPLOITATION QUI PLOMBENT L'ADDITION

Au-delà des variations tarifaires, qu'est-ce que comprend le prix d'un billet de TGV ? Contrairement aux trains express régionaux (TER), dont les régions absorbent les deux tiers du coût, les TGV ne bénéficient pas de subventions. Les usagers paient l'intégralité du coût d'exploitation. Et notamment le péage d'infrastructure, principale charge d'un billet (voir infographie page précédente) : 30 à 40 % du coût, contre 15 % pour le TER ! De quoi s'agit-il ? En France, l'infrastructure ferrée est entretenue par SNCF Réseau. Avec ce péage appliqué à tous les trains, la filiale du groupe SNCF finance l'entretien et la rénovation de 27 500 kilomètres de voies. Or ce tarif n'a pas fini d'augmenter. En septembre, l'Autorité de régulation des transports (ART) a approuvé des hausses du péage pour 2024, 2025 et 2026. Ses recettes, comme les bénéfices de la SNCF (1,3 milliard d'euros en 2023), doivent également financer le plan à 100 milliards d'euros de modernisation du ferroviaire, acté par le gouvernement Borne en 2023.

UNE AIDE DE L'ÉTAT POUR RÉDUIRE LA NOTE ?

Existe-t-il des possibilités de faire baisser les prix du TGV pour les voyageurs

(122 millions en 2023) ? Selon François Delétraz, la suppression de la TVA de 10 % sur les billets de train serait un premier levier. Surtout, l'unique actionnaire de la SNCF pourrait dupliquer la règle de financement des routes nationales au ferroviaire. Si leur entretien est assumé par l'État, pourquoi n'en serait-il pas de même pour le réseau ferré ? Tous les contribuables, et non plus les seuls usagers du train, prendraient alors en charge la maintenance du réseau. Le tarif du péage diminuerait, le billet aussi, une partie du manque à gagner pour l'entretien des voies pouvant être compensée par une hausse de circulation des trains, argumentent les défenseurs de cette option. Une fausse bonne solution pour la spécialiste Patricia Perennes : « Un TGV est occupé à 80 % par des cadres, pour des motifs professionnels ou personnels (vacances...). Ce sont majoritairement des personnes qui ont les moyens de payer le TGV, dont le taux de remplissage, de surcroît, va grandissant [aux alentours de 80 %, ndlr]. » Faire payer la facture des travaux ferroviaires à des non-usagers serait donc injuste.

LA CONCURRENCE, UN AUTRE LEVIER ?

Augmenter l'offre globale de trains pourrait faire baisser la facture. Plus de cadence, moins de tension sur les prix et des tarifs attractifs si les opérateurs veulent les remplir. Dans cette perspective, l'ouverture à la concurrence

depuis 2019 (sur Barcelone-Lyon et Madrid-Marseille par l'espagnole Renfe, et Paris-Milan via Lyon avec Trenitalia) serait une bonne chose. Ce qui se confirme sur Paris-Lyon : la note y a baissé de 10 %, a analysé l'ART. Mais si les « prix diminuent sur les deux ou trois lignes où il y a de la concurrence, ils augmenteront sur d'autres », modère François Delétraz. En 2023, les tarifs moyens des TGV ont augmenté de 5 % selon la SNCF, 7 % selon l'ART. Les augmentations les plus sensibles des dernières années concernent d'ailleurs les Ouigo, l'offre low cost de la SNCF : le prix moyen est passé de 23 à 31 euros entre 2018 et 2022 (FNAUT).

OIS



es e f-ISTOCK ; SNCF Des cartes pour tousLa SNCF propose de nombreuses formules d'abonnement ou de réduction. Pensez à vérifier les offres régionales !

LES BONS PLANS DES CARTES ANNUELLES ET TER
Les prix du train ne semblent pas près de baisser, c'est à l'utilisateur de trouver des solutions. Principale difficulté : il n'existe pas de guichet unique, compilant toutes les possibilités de réduction. En plus de réserver son TGV en avance et hors période de pointe, un utilisateur occasionnel peut opter pour une carte annuelle Avantage. Destinée aux jeunes (12-27 ans), mais aussi aux adultes ou aux plus

de 60 ans, elle coûte 49 euros (parfois moins en promotion). Le détenteur peut bénéficier de 30 % de remise sur les voyages et ceux de son accompagnant, ainsi que de 60 % sur les billets de trois enfants (jusqu'à 11 ans). Le sésame, qui garantit un prix plafond sur les billets (variable selon la longueur du trajet), serait rentabilisé à partir du troisième voyage, promet la SNCF. Attention cependant à bien lire les petites lignes. Selon les cas, la carte Avantage s'applique en aller simple uniquement le week-end ou en aller-retour avec une nuit sur place...

« Lorsque le trajet comporte des passages en TER, il peut être intéressant d'aller fouiner sur les sites des régions », glisse Patricia Perennes. Rémi liberté en Centre-Val-de-Loire, Mezzo en Pays-de-la-Loire, TER Hauts-de-France... Ces cartes vendues 30 euros (hors promotion) permettent d'obtenir des billets à moitié prix sur des trajets intrarégionaux et vers les régions limitrophes. Des réductions peuvent s'appliquer aux accompagnants. Comme il n'est pas nécessaire d'habiter sur place, l'achat peut vite être avantageux. Mieux encore : des collectivités, telle l'Occitanie, proposent parfois des billets à un euro.



L'essor de OuigoDepuis dix ans, le succès de cette offre low cost ne se dément pas. Mais si le prix d'appel d'un aller simple est de

10 euros, dans les faits il est ardu de dénicher un billet à ce tarif.



Des tarifs contestésLa différence de tarifs train-avion fait souvent grincer des dents. D'après les défenseurs de l'environnement, elle s'explique largement par la fiscalité avantageuse dont bénéficie le transport aérien en Europe.

Ajoutons à cette liste non exhaustive le billet « congé annuel » (BPCA) mis en place... sous le Front populaire, en 1936. Il offre 25 % de réduction une fois par an, mais il faut remplir un formulaire et le

faire signer par son employeur.

C ■

par Nicolas Montard

Sources : Fnaut-Ifop, juin 2024 ; ART.

ÇA FAIT L'ACTU

D Le prix du train est un frein à la mobilité, d'après une étude (2024) de la FNAUT.

D Cet été, le Pass Rail permettait aux 16-27 ans, pour 49 euros, de voyager pendant un mois sur les TER et Intercités.

235 000 pass ont été vendus, pour un objectif de 700 000.

D En 2023, le gouvernement a annoncé un plan à 100 milliards d'euros d'ici à 2040 pour augmenter les trains de nuit, entretenir les gares, rajeunir le réseau... Il sera en partie financé par les recettes du TGV.







“ **9,60€** C'est le prix moyen hors taxe d'un trajet de 100 km en Ouigo.








“ **74%** des non-usagers du train seraient incités à prendre le TGV avec des prix moins élevés.

“ **43€** C'est le prix moyen hors taxe d'un billet de TGV (hors Ouigo).

Train, voiture, car...





Pas toujours facile de choisir son mode de transport. On a comparé les différentes solutions pour vous aider à y voir plus clair.

PARIS-NICE			
<input checked="" type="checkbox"/>			
	Easy Jet Air France	90 € 172 €	1h30 1h30
	TGV Ouigo TGV Inoui Train de nuit	55 € 61 € 104 €	5h40 5h35 12h36
	FlixBus	28,48 €	15h35
	Voiture (essence et péages)	221 € (péages: 89,10 €)	9h46

LYON-TOULOUSE			
<input checked="" type="checkbox"/>			
	Easy Jet Air France	66 € 324 €	1h 1h
	TGV	47 €	4h15
	FlixBus	20 €	5 h 35
	Voiture (essence et péages)	133 € (péages: 57 €)	5h10
	Voiture (essence sans péages)	64 €	6h30

Simulations réalisées le 9 septembre, sans carte de réduction, pour un aller le samedi 28 septembre. Avec un tarif kilométrique pour une voiture à essence estimée à 1,78 euro le litre (sur le site ViaMichelin).
Simulation réalisée le 20 septembre pour un aller le jeudi 10 octobre.

C'est quoi le plus économique ?

PARIS-BARCELONE			
	✓	€	🕒
 Easy Jet		36 €	1h50
 TGV		85 €	6h45
 FlixBus		34 €	12h55
 Voiture (essence et péages)		217 € (péages:71€)	10h

Comment se décompose le prix d'un billet ? *



Et ailleurs, le train c'est moins cher ?



Prix moyen par passager pour 100 km en France et chez nos voisins européens en 2021 (ART).

“ **AU MOINS 30 % DU BILLET DE TGV FINANCE L'ENTRETIEN DES 27 500 KM DE VOIES.**

BONS PLANS Si vous n'êtes pas pressé, il existe des solutions !



Parmi les alternatives au TGV, citons les Intercités de nuit. En 2024, ces trains circulent depuis Paris vers Toulouse, Rodez, Latour-de-Carol, Cerbère, Tarbes, Briançon, Nice et Aurillac. Ces lignes ne sont pas systématiquement moins onéreuses que les TGV en journée, il faut prendre le temps... de comparer. Des TER disparus avec l'avènement de la grande vitesse reprennent aussi du service. Depuis 2020, on peut relier Paris et Lille deux fois par jour les samedi et dimanche, en 2 h 10 au lieu d'une heure sur la ligne à grande vitesse, mais pour un prix généralement moindre. D'autres TER circulent sur les lignes Paris-Strasbourg et Paris-Le Mans, tandis que des Ouigo train classique, soit d'anciens trains Corail, opèrent sur des trajets comme Paris-Lyon ou Paris-Nantes.

CE QU'IL FAUT RETENIR

D Avec ses tarifs illisibles, la pratique de la tarification dynamique entretient l'image du TGV cher.

D Les bénéficiaires du groupe SNCF, à 100% détenu par l'État, sont réinvestis dans l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire, le fonctionnement et l'achat de rames.

D Une solution pour faire baisser le prix du TGV serait que l'État prenne en charge les travaux ferroviaires.

Le contribuable paierait, et non plus l'utilisateur.

D Pour réduire la facture, pensez à surveiller les prix, partir en dehors des heures de pointe, vous procurer une carte de réduction, etc.

