

Prix, retards, grèves... cinq ans après l'ouverture à la concurrence, les voyageurs sont-ils gagnants ?

Contestée par les cheminots qui appellent à la grève à Noël, la libéralisation du rail, soutenue par l'Union européenne et le gouvernement, déchaîne les passions. Prix, horaires, confort, petites lignes, Le Pèlerin passe au crible les avantages et inconvénients pour les passagers.

1. Plus de TGV et des billets moins chers ?

Une offre plus large et des prix plus bas. Telle est la promesse faite aux voyageurs, depuis le 3 décembre 2019 et la libéralisation du rail en France, par les entreprises souhaitant concurrencer la SNCF. Pour l'instant, trois opérateurs exploitent un gâteau ferroviaire alléchant : les Français n'ont jamais autant pris le train qu'en 2023, la fréquentation a augmenté de 6 % et atteint un niveau record pour la deuxième année consécutive. Mais le prix des billets de la SNCF, lui, ne cesse de grimper.

« Le problème général est simple, il y a trop de voyageurs et pas suffisamment de trains, notamment sur les grandes lignes et lors des vacances de Noël », explique Patricia Pérennes, économiste du transport ferroviaire. Sur les axes où la concurrence a été mise en place, les premiers effets sur le tarif des billets se font déjà sentir. L'arrivée de Trenitalia, la compagnie nationale italienne, sur la ligne Paris-Lyon s'est traduite par une baisse de 10 % des prix. Parisienne ayant pour habitude de rejoindre sa famille dans sa maison de campagne du Beaujolais, Isabelle a vite été tentée. « En prenant mon billet à l'avance avec mes enfants, je paie 39 euros, contre 69 euros au moins pour un TGV Inoui. » Les clients de Renfe font le même constat. L'opérateur espagnol propose des tarifs plus attractifs que ceux de la SNCF sur ses lignes reliant Barcelone à Lyon et Madrid à Marseille.

Comment font-ils ? Ils jouent sur une politique tarifaire à perte et une ristourne obtenue sur les péages pour lancer leurs trois premières années d'activité. En France, ces derniers sont les plus chers d'Europe et représentent 40 % du prix d'un billet TGV - chaque arrêt dans une gare finance les travaux et l'entretien des chemins de fer. Quand cette réduction arrivera à échéance, Trenitalia et Renfe ne pourront pas faire de miracle.

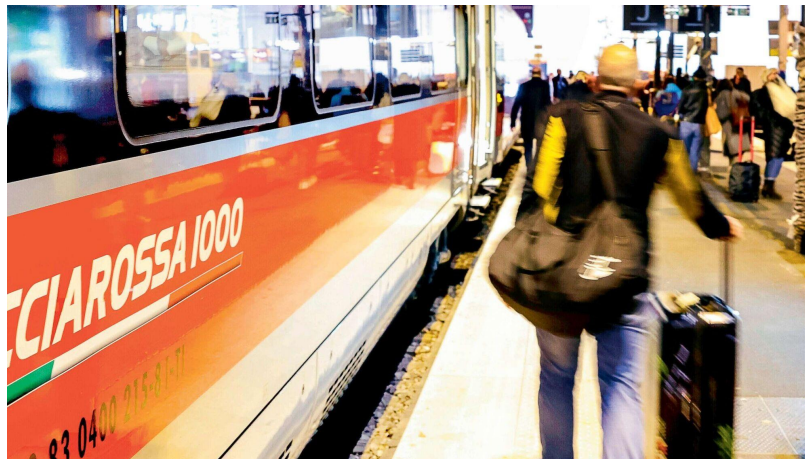
« La politique de transport ferroviaire française impose aux opérateurs de cotiser beaucoup pour entretenir les rails sur lesquels ils roulent », relève François Delétraz, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Tôt ou

tard, cette contrainte se répercute sur les billets, concurrence ou pas.

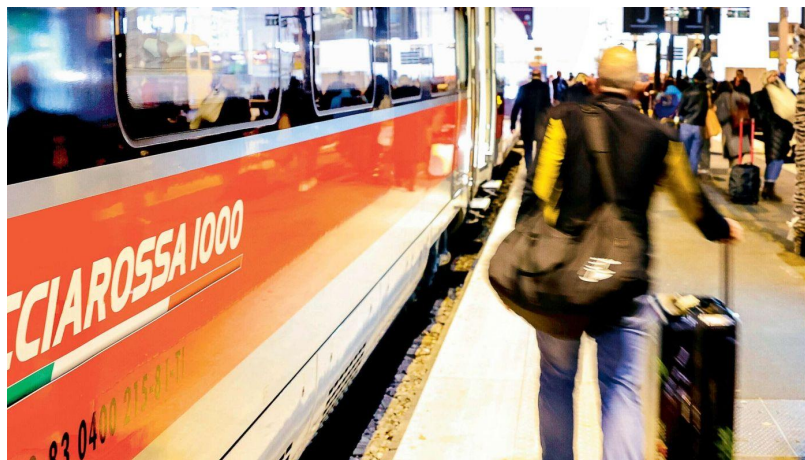
Dézoomer

2. Les petites villes seront-elles toujours desservies?

Le Creusot, Chambéry, Bar-le-Duc... Leur point commun? Le risque que le TGV n'y marque plus l'arrêt. Un épouvantail brandi par la SNCF



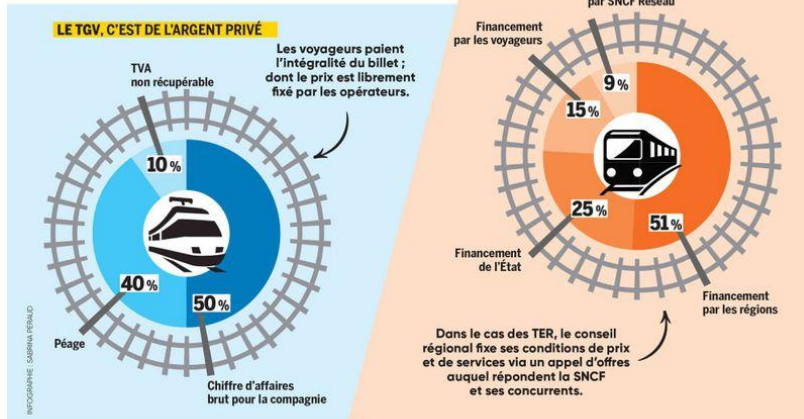
<https://i.lepelerin.com/2000x1125/smart/2024/11/26/un-plus-pour-les-voyageurs-4.jpg>



<https://i.lepelerin.com/1400x787/smart/2024/11/26/un-plus-pour-les-voyageurs-4.jpg>

TGV - TER : qui paie quoi

Lorsque l'on parle de train, on confond souvent les lignes à grande vitesse (LGV) et les trains express régionaux (TER). Pourtant, leur mode de financement diffère car il ne répond pas aux mêmes exigences de rentabilité et d'aménagement du territoire.



<https://i.lepelerin.com/800x0/smart/2024/11/26/un-plus-pour-les-voyageurs-3.jpg>

par Rémi Barbet

