

Communiqué du 8 janvier 2025

## L'offre en TGV toujours insuffisante

*Alors que l'engouement pour le train ne cesse de croître, l'offre de grande vitesse peine à suivre, provoquant une pression tarifaire croissante et une accessibilité réduite pour de nombreux voyageurs. Entre choix stratégiques discutables et contraintes matérielles, le rail français se retrouve à un carrefour décisif pour répondre aux défis de la mobilité durable.*

### Ah ! s'il y avait des trains ...

C'est en 2015 que l'offre a culminé à 72 980 111 880 SKO (sièges.km offerts) pour la grande vitesse en France. Il n'y avait, cette année-là, pas encore de concurrents et pas de Ouigo qui ne débutera qu'en 2016. L'année 2015 est donc une bonne référence et la première année de données fournies par l'ART (Autorité de Régulation des Transports).

En 2022, l'offre de grande vitesse était quasiment similaire à 72 180 467 014 SKO alors que la demande depuis le covid est de plus en plus forte. Par exemple le nombre de passagers transportés a augmenté de 3% entre 2022 et 2023.

Sur ces deux années, et malgré l'appétence des passagers pour le train, l'offre a baissé en 2023 à 71 861 630 084 SKO soit une baisse de 1,4%. Une baisse non compensée par Ouigo ou les autres opérateurs (entre ces deux années l'offre Ouigo est quasiment étale avec seulement 300 000 SKO supplémentaires soit 2% d'offre additionnelle).

### Inoui 23% d'offre en moins en 10 ans

Depuis 2015 l'offre Inoui n'a cessé de chuter pour ne représenter en 2023 que 55 528 394 054 SKO : une diminution de 17 451 717 826 SKO par rapport à l'offre TGV de 2015 soit 24% d'offre en moins.

**Comme l'offre Inoui a fortement baissé alors que la demande explose, du fait du yield management cela a une incidence sur les prix surtout pour les occasionnels. Cette baisse se fait aussi au détriment des porteurs de carte Avantage et Liberté qui ont plus de mal à trouver des places sur les TGV accessibles avec leurs cartes.** Le périmètre de l'utilisation des cartes, qui ne sont pas utilisables pour l'offre Ouigo, s'est donc réduit.

Entre 2022 et 2023 la recette par passager.km transportés a augmenté de 6% pour TGV Inoui mais a culminé à 9 % d'augmentation pour Ouigo très au-delà de l'inflation.

### Inoui, Ouigo : faire le bon choix

**C'est ainsi que l'on constate que l'écart de prix entre Ouigo et TGV Inoui s'amenuise d'année en année. Le prix moyen par passager de Ouigo est passé de 27,60 euros en 2019 à 34,20 en 2023 soit 24 % d'augmentation.** Dans les jours qui précèdent un départ, nos tests montrent que les porteurs de carte Avantage ont quasiment toujours intérêt à utiliser Inoui plutôt que Ouigo, car, à prix égal, et parfois même inférieur, les conditions de voyage et d'après-vente sont beaucoup plus aisées avec Inoui (par exemple, le remboursement est possible avec Inoui mais pas avec Ouigo).

Avec ses prix excessivement bas au lancement de Ouigo, SNCF Voyageurs a réussi à imposer cette marque comme une marque low cost même si cela n'est plus toujours vrai aujourd'hui. Mais ces prix ne permettaient pas la rentabilité et le déficit de Ouigo était financé par les passagers de... Inoui. Une situation politiquement pas tenable sur la durée d'où l'augmentation régulière des prix du Ouigo.

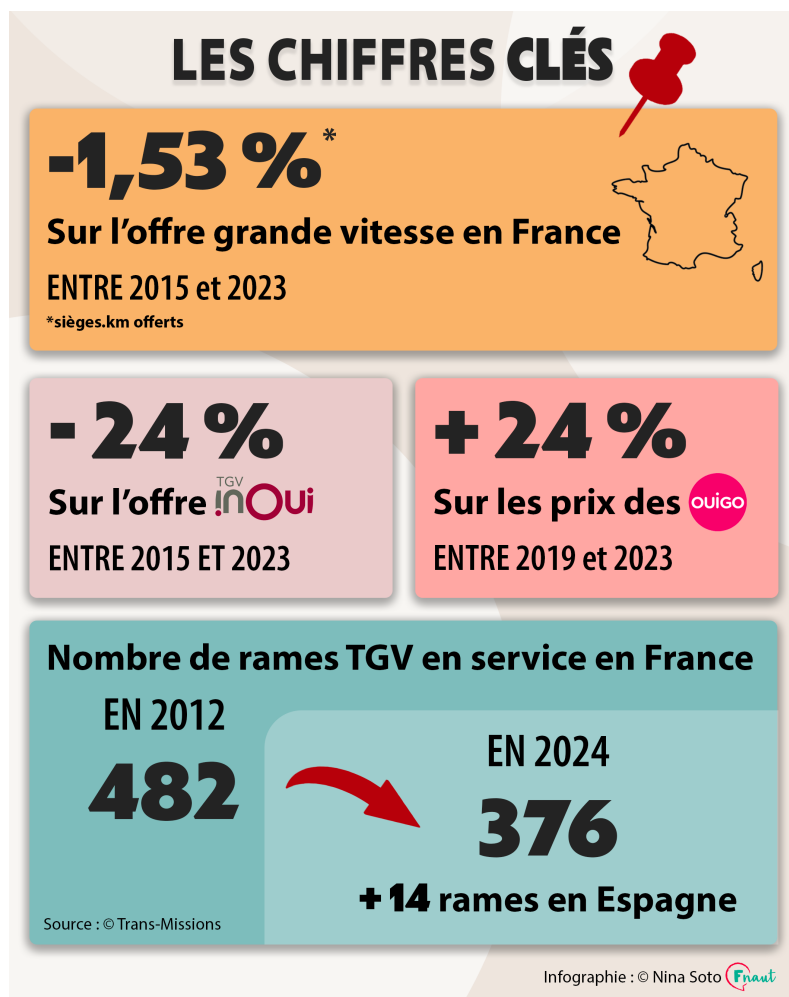
## **Pourquoi l'offre n'augmente pas**

Il n'y a pas de matériel disponible. La flotte de TGV a été volontairement réduite de 100 rames en 2013 et les nouvelles rames TGV M se font attendre car le constructeur Alstom ne respecte pas les délais de livraison.

14 rames TGV Duplex ont été envoyées en Espagne pour concurrencer la Renfe sur ses terres alors qu'elles seraient très utiles en France pour soutenir l'offre Inoui et réduire la pression tarifaire afin de permettre aux occasionnels non encartés de prendre le train et d'y trouver des places à de prix raisonnables.

Cependant Il faut rappeler que sur un billet TGV à 100 euros, SNCF Voyageurs n'en perçoit que moins de la moitié. En effet l'État français, contrairement à ses homologues européens fait financer le réseau ferroviaire par les passagers, (à l'inverse du réseau routier) : 40% du prix par redevance à SNCF Réseau puis avec une TVA à 10% et par un fond de concours sur le bénéfice du billet qui sert à abonder le financement du réseau.

**Cette situation est un frein très lourd au report modal de la voiture vers le train, seul moyen pourtant de décarboner le transport en France**



Contact presse : Nina Soto, chargée de communication et relations presse Fnaut - 07 67 78 06 24