



LE BILLET D'HUMEUR DU PRÉSIDENT

Ouigo rattrape le TGV

En décembre et février derniers, nous avons publié notre baromètre sur l'évolution du prix du TGV et du Ouigo entre 2017 et 2024. Si le document a eu un vrai retentissement, c'est qu'il a mis à mal l'image « bon marché » du Ouigo. Toutefois, la SNCF s'est rendu compte que les chiffres communiqués à l'Autorité de régulation des transports, utilisés pour ses traitements statistiques et publiés en open data pour l'année 2017 n'étaient pas immédiatement comparables avec ceux communiqués pour les années ultérieures. Une histoire kafkaïenne de distances kilométriques utilisées autrefois mais qui ne sont plus les mêmes sur les lignes à grande vitesse d'aujourd'hui.

Nous vous proposons donc volontiers un correctif. Et nous allons même plus loin, en étendant notre analyse à la période 2016-2024.

Malheureusement pour les usagers, entre 2017 et 2024 les prix du Ouigo n'ont augmenté « que » de 50%, alors que pour 2016-2024, le prix du billet moyen de Ouigo a augmenté de 65% et le prix au kilomètre de 70% ! Pour information, l'inflation cumulée sur cette même période a été de 18,4%. L'écart est donc important. Pour justifier une telle augmentation, la SNCF rappelle que le Ouigo d'alors n'est pas le Ouigo d'aujourd'hui. Elle veut rappeler qu'à son lancement, afin de proposer des tarifs bas, Ouigo faisait partir ses trains depuis des gares secondaires. Le directeur de Ouigo l'explique : quand un train part d'une gare, il s'acquitte d'une redevance qu'on appelle le « toucher de quai », plus élevée dans les gares centrales que

dans les gares secondaires. Désormais, les trains Ouigo partent des gares centrales vers des destinations plus lointaines et s'acquittent donc d'un « toucher de quai » plus important pour chaque train.

Comme l'a très bien résumé le Président de l'autorité de régulation des transports, le Ouigo est passé d'une formule Ryanair à une formule EasyJet.

Ce changement de modèle ne suffit pas à justifier l'augmentation du prix des billets. Par exemple, le prix moyen d'un « toucher de quai » à Paris Gare de Lyon pour un TGV est de 587,38 € alors qu'au départ de Marne-la-Vallée, ce même train s'acquitte d'une redevance moyenne de 146,14 €. Ramené au nombre des 634 passagers d'un train Ouigo, la différence représente environ 70 centimes par passager, quand l'augmentation du prix moyen s'élève à 13,70 €.

«

[Ne pas] faire porter à la seule SNCF la responsabilité de cette situation (...) Le haut niveau de prix des péages ferroviaires contribue mécaniquement au niveau de prix des billets au détriment de l'ensemble des voyageurs

»

Alors que dans le même temps le TGV continue à offrir des petits prix grâce aux cartes Avantage. En vérité, le problème majeur est aussi structurel : le TGV, qui n'est plus un service public, manque de rames pour satisfaire la demande. Faute de moyens d'investissement suffisants, l'opérateur est contraint de privilégier les relations directes les plus rentables entre grandes

métropoles, au détriment d'une desserte plus fine du territoire. La forte baisse de l'offre de TGV Inoui au profit de Ouigo s'inscrit dans cette perspective. Tant pis pour les porteurs de cartes Avantage qui, ne pouvant la faire valoir sur les Ouigo, se retrouvent avec une offre de trains de plus en plus réduite.

Il serait cependant trop simple de faire porter à la seule SNCF la responsabilité de cette situation. Les contraintes financières imposées par l'État, et notamment par Ministère de l'Économie et des Finances, pèsent lourdement sur la capacité d'investissement et sur le coût des sillons. Le haut niveau de prix des péages ferroviaires contribue mécaniquement au niveau de prix des billets au détriment de l'ensemble des voyageurs.

