

Communiqué du 13 février 2026

Les chiffres toujours aussi surprenants de la grande vitesse ferroviaire en France

La Fnaut poursuit son observatoire des prix de la grande vitesse en France.

Nous pouvons désormais vous présenter l'évolution de 2017 à 2024. Elle corrobore ce que nous constations l'an dernier quand nous avions étudié les chiffres de 2017 à 2023.

Des chiffres toujours aussi parlants et surtout incontestables car puisés dans l'open data de l'Autorité de régulation des transports.

Moins d'Inoui, plus de Ouigo : le grand déclassement de l'offre TGV

Entre 2017 et 2024, l'augmentation du prix moyen du Ouigo reste à un niveau très élevé avec 75% d'augmentation et 71% pour le prix au kilomètre.

Pour TGV Inoui, l'augmentation du prix du billet moyen n'est curieusement que de 8% et de 11% du prix au kilomètre. Soit un niveau inférieur à l'inflation.

Pour le nombre de sièges-kilomètres offerts entre 2017 et 2024 la disparité entre Inoui et Ouigo est impressionnante. L'offre en sièges des TGV Inoui diminue de 13% alors que l'augmentation des offres de sièges Ouigo est de +185%.

Les porteurs de cartes Avantages et Liberté ont donc de nombreuses places en moins à leur disposition. Ce qui explique que ces TGV soient si souvent complets. De plus, les offres Ouigo et Inoui ne sont pas combinables pour la réalisation d'un trajet aller et retour pour les porteurs de cartes Avantage Adulte. En 2024, le nombre de jours de grève ayant été un peu moins importants Inoui relève très légèrement la tête par rapport à 2023.

Ouigo explode, l'offre premium s'efface : à qui profite la stratégie SNCF ?

Ce qui change d'année en année en revanche, c'est l'évolution des parts de marché de chaque opérateur. TGV Inoui ne représente plus que 64% des passagers-kilomètres transportés. Une baisse dangereuse pour cette marque phare de la SNCF au profit de sa marque low cost Ouigo grande vitesse à 20%. La fusion d'Eurostar et Thalys produit ses effets puisque cette nouvelle entité très rentable avec ses trains au départ de Paris vers l'Angleterre, la Belgique, les Pays bas et le nord de l'Allemagne est à 7% de part de marché. L'alliance TGV Lyria entre les Chemins de fer fédéraux et la SNCF vers la Suisse est à 4%. En revanche, les nouveaux entrants comme Trenitalia ou Renfe ne flirtent encore en 2024 qu'avec un petit 1%.

Plus de Ouigo, moins d'Inoui : le TGV français change de visage... mais pas forcément au bénéfice des voyageurs réguliers. Le low-cost gagne du terrain pendant que l'offre classique se réduit et se sature.

Source : [bilan ferroviaire 2024 dont sont issus les chiffres de part de marché – ART](#)

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