



**HAL**  
open science

## TGV Paris-Lyon : un an après, l'arrivée de Trenitalia rime-t-elle effectivement avec prix plus bas ?

Florent Laroche

► **To cite this version:**

Florent Laroche. TGV Paris-Lyon : un an après, l'arrivée de Trenitalia rime-t-elle effectivement avec prix plus bas ?. 2022. hal-04058217

**HAL Id: hal-04058217**

**<https://hal.science/hal-04058217>**

Submitted on 4 Apr 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire [l'article original](#). Laroche, F. (2022). « TGV Paris-Lyon : un an après, l'arrivée de Trenitalia rime-t-elle effectivement avec prix plus bas ? ». *The Conversation* (Éd. française), 16 décembre 2022, 13:59. <https://theconversation.com/tgv-paris-lyon-un-an-apres-larrivee-de-trenitalia-rime-t-elle-effectivement-avec-prix-plus-bas-192876>

Sous licence [Creative Commons Attribution/Pas de modification](#).

Règles de republication : <https://theconversation.com/fr/republishing-guidelines>

# TGV Paris-Lyon : un an après, l'arrivée de Trenitalia rime-t-elle effectivement avec prix plus bas ?

Publié : 16 décembre 2022, 13:59 CET



Depuis un an, les TGV de la SNCF partagent leurs quais à Paris-Gare de Lyon avec les rames Frecciarossa de la compagnie italienne Trenitalia. [Stig124 / Wikimedia Commons, CC BY-SA](#)

**Florent Laroche** (Université Lyon 2, LAET).

La crise liée au coronavirus en avait retardé l'échéance. Pour la première fois, le 18 décembre 2021, un [train](#) d'une compagnie étrangère reliait deux villes françaises après plus de 80 ans de monopole par la [SNCF](#). Une rame Frecciarossa du transporteur [Trenitalia](#) quittait Paris pour Milan, desservant au passage Lyon-Part Dieu, Chambéry et Modane du côté français des Alpes.

Deux allers-retours quotidiens pour commencer, puis [trois](#) à partir du mois d'avril et [cinq](#) deux mois plus tard, les trois derniers seulement entre Paris et Lyon.

L'ouverture à la concurrence, promettait [l'Union européenne](#), devait offrir au consommateur une qualité de service renforcée à des [prix](#) plus attractifs en obligeant un opérateur en situation de monopole à comprimer ses marges. Nos [travaux](#) de recherche synthétisant plusieurs observations faites sur le Vieux Continent tendaient à montrer que l'hypothèse semblait vérifiée avec des écarts plus ou moins importants selon les pays.

Un an après, qu'en est-il sur la ligne à grande vitesse Paris-[Lyon](#), la [plus ancienne et la plus empruntée d'Europe](#) (44 millions de passagers en 2019) ?

## Plus de trains pour des prix maîtrisés

Pour distinguer les effets de l'arrivée d'un nouvel opérateur de ceux du Covid, dont nous avons montré qu'il avait donné en moyenne lieu à une [baisse des prix](#), nous avons, dans nos [travaux](#) récents, isolé quatre périodes d'un mois : pandémie ou non, monopole ou non, les quatre cas de figure étaient représentés et nous ont offert des éléments de comparaison.

	Monopole	Concurrence
<b>Pas de Covid ou forte accalmie</b>	octobre 2019	octobre 2022
<b>Restriction sanitaire</b>	octobre 2021	décembre 2021 / janvier 2022

*Comparer en ligne ou en colonne isole relativement les effets respectifs de la concurrence et du Covid*

Tableau: The Conversation France CC • Source: Florent Laroche • Créé avec Datawrapper

Avec pareil objectif, un autre élément de comparaison a également été utilisé, la liaison Paris-[Bordeaux](#) sur laquelle la SNCF est toujours seule à faire rouler ses trains. Les temps de trajets y sont similaires à l'axe Paris-Lyon et on retrouve dans les deux cas un vaste arrière-pays desservi par les trains (Marseille, Nice ou Grenoble, côté lyonnais ; Toulouse, Tarbes ou Hendaye, côté girondin).

## Une offre plus nombreuse et plus diversifiée

Nombre de trains moyens par jour et comparaisons sur différentes périodes

	octobre 2019	octobre 2021	décembre 2021	octobre 2022	Octobre 2022 / Octobre 2019	Octobre 2021 / Octobre 2019	Octobre 2022 / Décembre 2021
Trenitalia	0	0	2	5			150%
Ouigo	11	13	9	11	0%	18%	19%
Inoui	22	18	22	22	0%	-18%	2%
Total SNCF	33	31	31	33	0%	-6%	7%
Total SNCF + Trenitalia	33	31	33	38	15%	-6%	16%

Comparer octobre 2021 et octobre 2019 capte l'effet Covid (monopole sur le marché dans les deux cas)

Tableau: The Conversation CC • Source: Florent Laroche • [Récupérer les données](#) • [Insérer](#) • [Récupérer l'image](#) • Créé avec [Datawrapper](#)

## Des prix moyens un peu plus attractifs

Prix moyens d'un billet acheté une semaine à l'avance et comparaisons sur différentes périodes

	octobre 2019	octobre 2021	décembre 2021	Octobre 2022	Octobre 2022 / Octobre 2019	Octobre 2021 / Octobre 2019	Octobre 2022 / Décembre 2021
Trenitalia			33,50	37,40			12%
Ouigo	23,00	20,20	27,90	20,10	-13%	-12%	-28%
Inoui	89,70	65,00	63,50	78,40	-21%	-28%	12%
Moyenne SNCF	67,40	46,20	53,10	54,20	-20%	-32%	2%
Moyenne SNCF + Trenitalia	67,40	46,20	51,90	52,00	-23%	-32%	0%

Comparer octobre 2021 et octobre 2019 capte l'effet Covid (monopole sur le marché dans les deux cas)

Tableau: The Conversation CC • Source: Florent Laroche • [Récupérer les données](#) • [Insérer](#) • [Récupérer l'image](#) • Créé avec [Datawrapper](#)

Les résultats montrent que le nouvel arrivant a rempli son rôle, en proposant des prix 30 à 60 % inférieurs face à l'opérateur historique et en augmentant son offre de deux à cinq allers-retours quotidiens. Du côté de la SNCF, le nombre de TGV inOui a retrouvé son niveau de 2019 tandis que les prix ont baissé de 20 % entre octobre 2019 et octobre 2022. L'offre Ouigo est quant à elle également restée stable avec une baisse des prix plus modérée de 13 %.

Au total, cela donne entre Lyon et Paris 15 % de trains en plus et 23 % de réduction sur les billets, ce qui semble positif et s'inscrit au profit des usagers. Sur le Paris-Bordeaux, ces chiffres sont respectivement de + 18 % pour la fréquence et + 4 % pour les prix témoignant d'un engouement pour cette destination mais aussi, très vraisemblablement, d'un rattrapage sur les prix en situation post-Covid, ce à quoi l'axe Paris-Lyon semble avoir échappé.

Est-ce à mettre au crédit de la [concurrence](#) ? Qu'il s'agisse des prix ou de la fréquence, ces résultats globaux appellent un peu de nuance.

## Tout en contraste

Pour ce qui est de la fréquence, l'accroissement des trafics sur Paris-Lyon résulte exclusivement des cinq nouvelles rames Trenitalia. Cela peut être vu comme un succès mais aussi comme une stratégie de retenue de la part de la SNCF, qui pendant ce temps augmentait son offre sur l'axe Paris-Bordeaux. Sans concurrence, rien ne laisse à penser que les résultats auraient été moins bons pour Paris-Lyon dans une année 2022 cumulant les records de fréquentation.

L'effet sur les prix, lui, est plus prononcé encore si l'on compare les trajets en inOui et en Trenitalia, qui jouent dans la même catégorie en matière de confort : respectivement 71,20 € en moyenne contre 37,40 € en octobre 2022, soit un delta de 47 %. Reste que cette différence peut s'expliquer à partir de deux éléments dont dépend sans doute l'avenir de l'écart observé : les avantages à l'installation dont bénéficie Trenitalia et ses difficultés de positionnement vis-à-vis de la clientèle professionnelle par un volume et une grille horaire encore trop peu attractifs.

Concernant les avantages, Trenitalia a obtenu une [réduction des péages](#) à verser pour ses trois premières années d'exploitation à savoir, 37 % en 2022, 16 % en 2023 et 8 % 2024. Pour faire circuler ses trains sur un sillon, un opérateur (comme le sont SNCF Voyageurs ou Trenitalia) doit en effet s'acquitter d'un péage auprès du gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau en France). Il contribue à couvrir l'ensemble des coûts liés à l'investissement et au fonctionnement de la ligne à grande vitesse sur le principe de l'usager-payeur plutôt que le contribuable-payeur. Il représente entre 35 % et 40 % du prix d'un billet de train.

Cette réduction accordée à Trenitalia vise à compenser son coût d'investissement pour entrer sur le marché français (estimé à plus de 100 millions d'euros) et à lui donner le temps de gagner en renommée et visibilité aux côtés d'un opérateur historique très établi. Trenitalia pourra-t-elle maintenir ses prix bas lorsqu'elle devra s'acquitter de 100 % des péages ?

## Trenitalia face à un choix

Concernant le positionnement de Trenitalia sur la clientèle professionnelle, l'opérateur italien semble pris entre deux feux. Un fait marquant illustre bien cet enjeu : on observe en heure de pointe, malgré des créneaux horaires proches, que les prix affichés par la SNCF ont peu évolué par rapport à l'offre de Trenitalia bon marché. Les prix de la SNCF étant indexés sur le taux de remplissage, ils nous enseignent que la clientèle surtout professionnelle à ces moments de la journée reste captée par l'opérateur historique malgré des prix plus élevés.

L'explication réside dans les deux facteurs déterminants pour cette clientèle : pas tant le prix que l'horaire et la fréquence. Sans accroissement de son offre, il sera difficile pour Trenitalia de convaincre pleinement cette population. Cependant, accroître les fréquences et positionner des trains sur des créneaux stratégiques pourrait accroître les coûts d'exploitation de l'opérateur et rendre plus difficile le maintien de prix bas. Tel est le dilemme.





L'ouverture à la concurrence du rail entre Paris et Lyon pourrait bien participer de la hausse des tarifs sur la liaison Paris – Bordeaux. [Chabe01/Wikimedia](#), [CC BY-SA](#)

L'équation semble difficile à tenir mais pourrait être résolue par des trains à plus grande capacité, ce à quoi l'entreprise se prépare avec, dans les mois à venir, le passage à des unités doubles et l'ajout de deux allers-retours supplémentaires. Il devrait néanmoins en résulter un accroissement des prix pour couvrir les investissements et coûts d'exploitation supplémentaires, en plus de l'inflation dans le secteur de l'énergie.

## **Une péréquation territoriale remise en cause ?**

Du point de vue de l'utilisateur de la ligne, l'effet reste donc positif : une offre plus diversifiée pour des prix maîtrisés sur l'axe Paris-Lyon. Cependant, il s'agit aussi d'élargir le spectre d'analyse à l'ensemble de la collectivité. De fait, les prix plus élevés sur l'axe Paris-Lyon avaient pour vertu de compenser pour partie les pertes enregistrées sur le reste des services à grande vitesse souvent déficitaires.

Ce système de péréquation pourrait se trouver un peu plus fragilisé et conduire la SNCF à se tourner vers les collectivités locales pour subventionner le fonctionnement de certaines dessertes TGV au risque de les voir disparaître. À moins qu'elle ne renforce la contribution de ses autres lignes rentables.