

La SNCF espère deux fois plus de voyageurs dans ses TGV low-cost

Un mois après les débuts en fanfare de Ouigo au départ de la gare Montparnasse, la SNCF prévoit de lancer son offre de TGV à bas prix au départ de deux autres gares parisiennes fin 2018. Et de doubler le nombre de passagers à bord de ses trains low-cost.

Bientôt 14 millions de passagers à bord d'Ouigo ?!

Quelques jours seulement à peine après la remontée de bretelles de Guillaume Pépy, le patron de la SNCF, par la ministre des Transports à cause de nombreux incidents techniques survenus ces dernières semaines, la compagnie reprend l'offensive. La SNCF ambitionne un doublement du nombre de TGV low-cost, le fameux Ouigo, et ce dès cette année.

En 2017, 7 millions de passagers ont pu prendre ces trains qui proposent parfois des billets à 10 euros. En 2018, ce sont donc 14 millions de passagers qui pourront les emprunter. Tout simplement parce que la SNCF va transformer plusieurs rames de TGV classique en rames Ouigo, et augmenter leur cadence sur les lignes desservies par ce TGV low-cost toujours un peu moins rapide mais toujours terriblement meilleur marché.

Autre nouveauté : Ouigo, qui partait ou arrivait à Marne-La-Vallée, Massy et Roissy jusqu'à présent, va entrer dans Paris. Après Montparnasse, desservie depuis décembre par les Ouigo au départ ou à destination de Bordeaux, ce sont les lignes vers le Sud Est et l'Est qui vont arriver ou partir de la Gare de Lyon et de la Gare de l'Est.

La maintenance des trains se fera la nuit

Mais comment va faire la SNCF pour ne pas perdre d'argent en vendant deux fois plus de billets dans ses trains low-cost ? Il faut savoir que Ouigo est rentable, exactement comme la plupart des compagnies aériennes low-cost. Ses coûts d'exploitation sont 50 % inférieurs à ceux d'un TGV classique, notamment parce que les rames roulent deux fois plus que les autres. A tel point que Guillaume Pépy, le patron de la SNCF, a annoncé que les TGV devraient s'inspirer de cet exemple.

En somme, demain, les TGV aussi vont rouler plus. Et pour y parvenir, leur maintenance se fera de nuit. L'intérêt de faire rouler plus les trains, c'est évidemment qu'il en faut moins pour assurer la desserte de toutes les lignes TGV sur 24 heures.

La SCNF possède actuellement 400 TGV. Elle compte assurer le même nombre de trajets

quotidiens à grande vitesse sur le réseau ferré français avec 100 rames en moins, une partie notamment étant redéployée pour Ouigo.