ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Atlantique

Question écrite n° 64554

Texte de la question

M. Hubert Grimault attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la réelle dégradation de la qualité du service rendu aux voyageurs du réseau TGV Atlantique depuis l'ouverture du TGV Méditerranée. En effet, l'imprévision de la SNCF quant au besoin de matériel roulant a eu pour conséquence de transférer un certain nombre de rames d'un réseau à l'autre. Ainsi de nombreux trains du TGV Atlantique, alors en rame double, ont été réduits à une rame simple, dégradation de service accentuée par la suppression de certains horaires en période estivale. Il devient fréquent de voir des passagers faire l'ensemble du trajet debout, certains d'entre eux faisant l'aller et retour quotidien entre Paris et Le Mans ou Angers. Cette dégradation, renforcée par la fermeture de plus en plus fréquente de la voiture-bar, contredit la volonté affichée du Gouvernement de privilégier les transports publics ; c'est la raison pour laquelle il lui demande quelles mesures urgentes il entend prendre pour que les voyageurs des Pays de la Loire et de Bretagne puissent à nouveau voyager dans des conditions conformes au prix payé.

Texte de la réponse

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement rappelle son attachement au développement du transport ferroviaire et, donc, à la qualité du réseau, des dessertes et du service rendu aux usagers, qui en sont la condition. La SNCF indique que la mise en service du TGV Méditerranée n'a pas eu d'incidence sur la desserte du réseau Atlantique et qu'aucune rame de TGV Atlantique n'a été retirée de ce réseau pour être mise en circulation sur la ligne nouvelle Méditerranée, et ne peut d'ailleurs l'être pour des raisons d'inadaptation technique. Les modifications concernant la composition des trains et les horaires correspondent aux adaptations effectuées chaque année, lors des changements de service, en fonction des trafics constatés l'année précédente. Globalement, depuis le 10 juin 2001, le nombre de places offertes sur le réseau Atlantique est en augmentation de 7 % sur la liaison Paris-Rennes et reste stable sur les destinations nantaises et bordelaises. De plus, il a été mis en place un service cadencé à la demi-heure, en pointe journalière, et à l'heure, le reste de la journée, sur Paris-Nantes depuis le 30 mai 1999 et sur Paris-Rennes depuis le 3 décembre 2000. Aussi, le manque de places sur le trajet Paris - Le Mans ou Paris - Angers résulte, non pas d'une réduction de l'offre, mais d'une augmentation progressive des trafics. La SNCF précise d'ailleurs que, pour le mois de juin 2001, le taux d'occupation des TGV desservant les pays de la Loire et la Bretagne a été respectivement de 75,8 % et 70,4 % en seconde classe et de 68,4 % et 62,7 % en première. Enfin, en ce qui concerne la fermeture fréquente des voitures-bars, la SNCF confirme que la société Wagons-lits, prestataire effectuant ce service, peut prendre des initiatives assez larges quant à l'offre proposée. Pour éviter une dégradation d'un service attendu par la clientèle, la SNCF a décidé de négocier à nouveau les termes de la convention passée avec cette société afin que soient définies, de manière cohérente, les liaisons qui bénéficieront ou non, à l'avenir, de l'ouverture d'une voiture-bar.

Données clés

Auteur : M. Hubert Grimault

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/11/questions/QANR5L11QE64554

Circonscription : Maine-et-Loire (2e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 64554
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 23 juillet 2001, page 4202
Réponse publiée le : 26 novembre 2001, page 6792