



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Transports TGV

Question écrite n° 34

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur la politique suivie par la SNCF en matière de qualité du trafic trains à grande vitesse (TGV) entre le Mans et Paris et aussi vers et depuis les autres grandes villes régionales desservies par les TGV. En effet les usagers réguliers et occasionnels ont le sentiment d'un effritement de la qualité de la desserte actuelle (retards nombreux aux causes variées : pannes ; défaut de signalisation ; travaux.. ; annulation de TGV avec proposition de prendre un autre TGV sans place assurée mais au tarif fort ; rames en provenance de Paris ou vers Paris composant un même train mais à des tarifs différents) et constatent toujours des tarifs élevés, le prix au kilomètre étant plus élevé entre Le Mans et Paris que sur le reste de la ligne actuelle au motif d'un avantage de rapidité sur cette portion alors même que le gain de temps concerne tous les passagers. Elle lui demande donc de bien vouloir lui indiquer quelles mesures l'État entend prendre pour garantir que la SNCF, pour l'heure seul exploitant de trains à grande vitesse sur cette portion de la ligne, va améliorer la qualité de la desserte et diminuer le prix moyen et médian payé par les habitants du Mans et de la Sarthe comme usagers de la ligne LGV.

Texte de la réponse

L'ouverture de deux nouvelles LGV en juillet 2017 (Le Mans-Rennes et Tours-Bordeaux) a eu un impact non négligeable sur la qualité de service des TGV de l'axe atlantique durant l'été 2017 : outre le rodage de ces nouvelles lignes, la régularité a été aussi affectée par quelques causes singulières, notamment l'augmentation des colis suspects, des accidents de personnes, des intrusions sur le réseau et aussi les retards au départ dus à un plus grand nombre de voyageurs montants ou descendants aux escales. Depuis début juillet, la régularité du TGV sur la liaison Paris-Le Mans s'élève ainsi à 81,6 % pour les retards inférieurs à 5 minutes, et 90 % pour les retards inférieurs à 10 minutes. Ces chiffres restent supérieurs à la régularité globale du TGV Atlantique. Si cette situation reste insatisfaisante, la liaison entre Paris et Le Mans n'est donc pas particulièrement en difficulté. Les trains en heure de pointe peuvent être certes plus fragiles, davantage exposés aux difficultés de gestion du trafic. De nombreuses mesures ont été prises par SNCF Mobilités et continuent à l'être pour améliorer ces résultats. Par ailleurs, en cas d'incident, toutes les solutions possibles sont recherchées et le remplacement dans le TGV suivant est systématiquement proposé pour limiter l'impact du retard. Dans ces situations, la place assise ne peut effectivement être garantie mais la solution d'acheminement la plus rapide est souvent privilégiée. En ce qui concerne la tarification, l'article 5 du décret 2016-327 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs prévoit que les prix payés par les usagers peuvent être fixés par SNCF Mobilités en application d'un tarif réglementé de référence, supérieur au barème kilométrique national, lorsque la liaison concernée présente pour les usagers des « avantages particuliers de rapidité et de confort ». La liaison TGV Paris-Le Mans entre dans ce cas de figure, puisqu'il s'agit d'un trajet essentiellement parcouru sur une ligne à grande vitesse à 300 km/h. En outre, la tarification de SNCF Mobilités repose sur le principe de la dégressivité du prix kilométrique en fonction de la distance parcourue, dans la mesure où les charges fixes pèsent proportionnellement davantage pour les trajets courts que pour des distances plus longues. C'est ce qui

explique que pour le trajet relativement court entre Paris et La Mans, le prix soit comparativement plus élevé. La mise en place sur cette ligne de nombreuses offres "petits prix" permet à cet égard au TGV de rester ouvert à tous. À moyen terme, l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires domestiques de voyageurs devrait par ailleurs se traduire par des bénéfices importants pour les usagers. Elle devrait ainsi permettre de diversifier l'offre ferroviaire pour qu'elle réponde davantage aux attentes des clients. Elle devrait également conduire à une amélioration de la productivité, se traduisant par une réduction des coûts et donc par une diminution du prix payé par les usagers.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Nouvelle Gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 34

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 juillet 2017](#), page 3839

Réponse publiée au JO le : [9 janvier 2018](#), page 205