



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Réduction du nombre de TGV sur l'axe Atlantique

Question écrite n° 38399

### Texte de la question

M. Jean-Marie Fiévet alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la réduction du nombre de TGV sur l'axe Atlantique, en total décalage avec les besoins des usagers et les perspectives de reprise. Lors de l'annonce de ses résultats 2020, le 26 février 2021, la SNCF a indiqué qu'en dépit des impacts de la crise de la covid-19, le soutien apporté par le plan de relance ferroviaire et son plan d'économies lui ont permis de « maintenir le socle de mobilité » et a affirmé son ambition d'« accompagner et soutenir la reprise dans une posture de conquête » en faisant « un aussi bel été que l'an dernier - lequel s'était fini avec 85 % des voyageurs de 2019 ». Au-delà des discours, force est de constater que les faits ne coïncident pas avec les postures. La SNCF poursuit en effet la réduction des dessertes du Sud-Ouest (Nouvelle-Aquitaine et Occitanie) alors qu'elle bénéficie d'un « soutien exceptionnel de l'État » à hauteur de 4,7 milliards d'euros. Les récentes annulations de sillons décidées par SNCF voyageurs démontrent en effet que l'offre qui sera proposée cet été 2021 sera inférieure à celle de 2020 de 10 %, et à celle de 2019 de 15 % sur l'axe atlantique sud-ouest. Or il est à prévoir que les voyages vont reprendre dès que les restrictions seront assouplies, avec des réservations à la dernière minute, notamment pour les déplacements de loisir, comme cela fut le cas en 2020. Si l'offre n'est pas présente, les voyageurs se reporteront naturellement vers d'autres modes comme la voiture ou l'avion. Loin d'une « posture de conquête », on observe une logique de repli, engagée depuis plusieurs années et qui se poursuit inexorablement en 2021, portant un coup à la mobilité durable et à la dynamique des territoires. Sur ce dernier point, on peut s'étonner que les collectivités concernées par ce désengagement n'aient pas été associées au dialogue avec la SNCF pour envisager les répercussions de cette réduction progressive des dessertes sur leurs territoires. Pour rappel, les territoires ont contribué à un investissement majeur (7,7 milliards d'euros) pour permettre l'arrivée de la LGV à Bordeaux, escomptant les justes retombées de leur investissement pour leur économie, leurs emplois, leur attractivité. Cette situation grave doit donner lieu à une explication de la part de la SNCF pour justifier auprès de l'État cette suppression de sillons alors que le rythme des voyageurs tendra l'été 2021 vers la reprise. C'est pourquoi il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur le sujet.

### Texte de la réponse

L'offre de service grande vitesse a été fortement perturbée en 2020 et 2021 par la crise sanitaire, obligeant la SNCF à de constantes adaptations du plan de transport en fonction des décisions sanitaires prises par le Gouvernement et du niveau de fréquentation constaté. La SNCF a œuvré pour continuer à assurer une desserte de toutes les villes qui bénéficiaient d'une liaison TGV, même avec une fréquence moindre, et à préserver au maximum les TGV du quotidien, en correspondance avec les TER. À la suite de la levée des restrictions de déplacement le 3 mai 2021, l'offre sur l'axe Atlantique Sud-Ouest a été augmentée de 50 % pour répondre à la reprise progressive des voyages, notamment avec un retour à une offre quasi normale le week-end correspondant à la dynamique observée sur les déplacements « loisirs ». Pendant l'été 2021, 95 % de l'offre à grande vitesse entre le Sud-Ouest, Paris et l'Île-de-France a été assurée, soit plus de 40 000 places offertes chaque jour. Ce niveau d'offre, très proche de celui de l'été 2019, a permis de répondre à un niveau de

fréquentation au moins équivalent de celui de l'été 2020, marqué par un rebond conséquent des voyages loisirs suite au premier confinement. Le Gouvernement est attentif à ce que le niveau de service ferroviaire soit en mesure de répondre aux besoins de mobilité des territoires. À ce titre, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit à partir du service annuel 2021 l'information obligatoire de l'État et des collectivités territoriales par les entreprises opérant des services librement organisés, tels que les TGV de SNCF Voyageurs, lorsque celles-ci souhaitent modifier l'offre proposée. Cela ne sera pas le cas sur la liaison Paris-Bordeaux en 2022, puisque le niveau d'offre prévu par la SNCF (19 allers-retours) ne présente pas de diminution.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Marie Fiévet](#)

**Circonscription :** Deux-Sèvres (3<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 38399

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [20 avril 2021](#), page 3444

**Réponse publiée au JO le :** [21 décembre 2021](#), page 9053