



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Desserte ferroviaire dégradation du service

Question orale n° 48

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 qualité de la desserte ferroviaire du Mans et de la Sarthe vers et depuis Paris. Depuis de nombreux mois, l'ensemble des usagers constate une dégradation du service ferroviaire. D'une part, les TGV sont moins nombreux à desservir Le Mans (plus de 40 TGV ne s'arrêtent plus en gare) ; et la desserte par Ouigo exclut des centaines d'abonnés. D'autre part, les tarifs sont élevés et incompréhensibles : des rames s'arrêtant au Mans et composant le même train sans autre arrêt ailleurs n'ont pas le même tarif. Le TGV reste en tout cas le train à grand tarif avec des tarifs oscillant sans carte entre 60 et 80 euros l'aller et donc 120 à 160 euros l'aller et retour. Enfin, les retards longs s'accumulent pour les raisons les plus diverses. Elle note que la construction des nouvelles lignes devrait améliorer la desserte puisque c'est ce qui fait par exemple la force du train à grande vitesse japonais (6 secondes de retard au plus ! Un rêve), c'est justement de disposer de lignes dédiées. Parallèlement les usagers des Intercités et ceux des TER constatent la dégradation lente du service (retards, trains annulés, absence de qualité dans les voitures) et l'augmentation des billets. Les personnels eux-mêmes souvent malmenés, estiment que les choix faits ont fragilisé l'entreprise et perdent le sens de ce qui pour eux reste un service au public. Elle souhaite une réponse et un engagement concrets et que ces questions soient traitées en relation avec les élus locaux responsables, en écoutant les usagers. Elle la remercie de sa réponse et elle attend comme les élus et usagers qu'elle représente des engagements.

Texte de la réponse

DESSERTÉ FERROVIAIRE DE LA SARTHE

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 48, relative à la desserte ferroviaire de la Sarthe.

Mme Marietta Karamanli. Ma question s'adresse à Mme la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports. Elle porte sur la qualité de la liaison ferroviaire entre Le Mans, et la Sarthe, et Paris. En effet, depuis de nombreux mois, l'ensemble des usagers constatent une dégradation du service ferroviaire.

D'abord, les trains à grande vitesse – TGV – sont moins nombreux à desservir Le Mans : plus de quarante d'entre eux ne s'arrêtent plus en gare ; la desserte par Ouigo exclut des centaines d'abonnés. Le TGV devient ainsi le « train à petit service ».

Ensuite, les tarifs sont élevés et incompréhensibles : des rames qui s'arrêtent au Mans et font partie d'un même train, sans autre arrêt, ne proposent pas le même tarif. Le TGV reste le « train à grand tarif », avec des prix oscillant, sans carte, entre 60 et 80 euros l'aller.

Enfin, les retards longs s'accumulent pour diverses raisons. Le TGV, qui coûte pourtant cher à la nation, devient ainsi le TGR, « train à grand retard ». La construction de nouvelles lignes devrait toutefois améliorer la desserte ; ce qui fait la force du train à grande vitesse japonais – six secondes de retard au plus : un rêve ! –, c'est justement de disposer de lignes dédiées.

Les usagers des trains intercités et des transports express régionaux – les TER – constatent dans le même temps une dégradation lente du service sur ces lignes, ainsi qu'une augmentation du prix des billets. Les personnels, eux-mêmes souvent malmenés, estiment que les choix qui ont été faits fragilisent l'entreprise et que l'on a perdu le sens de ce qui, pour eux, reste le service public. Les problèmes sont nombreux ; ils ne se résument pas à des dysfonctionnements, même majeurs, dans une gare parisienne, provoquant la mobilisation des pouvoirs publics durant vingt-quatre à quarante-huit heures. Faute de temps, je n'évoquerai pas, par exemple, les nuisances sonores consécutives à la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse vers la Bretagne ; la réglementation en vigueur ne permet pas, en effet, une compensation adaptée aux besoins des riverains.

Monsieur le secrétaire d'État, je ne vous demande pas de me lire une énième réponse préalablement rédigée par le groupe public, qui semble avoir toujours une bonne excuse. Je souhaiterais que ces questions soient traitées en relation avec les élus locaux responsables, et en écoutant les usagers. Pourquoi ne pas venir à l'improviste partager le quotidien de ceux qui galèrent dans les transports publics ? J'attends donc, au nom des élus locaux et des usagers, que je représente ici, un engagement concret !

Mme Bénédicte Taurine. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

M. Sébastien Lecornu, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* Madame la députée, je vous prie d'excuser encore une fois ma collègue Élisabeth Borne, qui m'a chargé de vous répondre.

Vous interpellez le Gouvernement au sujet de la dégradation du service ferroviaire sur la ligne Paris-Le Mans. Tout d'abord, je veux vous rassurer : en termes de fréquence, le service annuel prévoit plus de trajets aller-retour à grande vitesse en semaine en 2018 qu'en 2017.

Vous évoquez l'impact de Ouigo sur les abonnés. Je rappelle que SNCF Mobilités dispose d'une liberté de gestion sur ses services commerciaux. Je me contenterai donc d'indiquer que l'entreprise a opéré des ajustements d'offres, mais que ceux-ci interviennent en dehors des heures de pointe et qu'ils ne concernent pas les TGV empruntés par la majorité des abonnés et des usagers dont vous vous faites, ce matin, la porte-parole.

S'agissant de la tarification, elle est décidée par SNCF Mobilités dans la limite d'un plafond fixé par l'État, qui peut être rehaussé pour les trajets sur les lignes à grande vitesse. Elle repose sur le principe de la dégressivité du prix kilométrique en fonction de la distance. C'est ce qui explique que, pour le trajet relativement court entre Paris et Le Mans, le prix soit comparativement plus élevé. Néanmoins, la mise en place sur cette ligne de nombreuses offres à « petits prix » permet au TGV de rester accessible à tous.

Pour ce qui est de la régularité, il faut souligner que celle de la ligne entre Paris et Le Mans est en moyenne supérieure à celle du TGV Atlantique. Les trains en heure de pointe sont certes plus fragiles, davantage exposés aux difficultés de gestion du trafic, mais la SNCF prend de nombreuses mesures afin d'améliorer ces résultats.

Enfin, la ligne a subi de plein fouet la répercussion des incidents survenus en gare Montparnasse. La ministre Élisabeth Borne a demandé à la SNCF des actions fortes, qui se sont traduites par la mise en place d'une mission de préfiguration, afin de définir une nouvelle organisation et un nouveau management de la gestion des grands travaux et de l'ingénierie. Un programme d'amélioration de la robustesse des services et de l'information

aux voyageurs est aussi en cours de préparation. Nous suivrons avec une attention particulière l'application de ces mesures, afin que ces questions, sur lesquelles l'ensemble des élus de votre région alertent régulièrement, depuis de très nombreuses années, le Gouvernement, soient traitées.

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli.

Mme Marietta Karamanli. Monsieur le secrétaire d'État, je prends bonne note de ces informations. Cependant, je me permets d'insister. L'amélioration du service que vous évoquez pour 2018...

M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État. L'augmentation de la fréquence !

Mme Marietta Karamanli. Quoi qu'il en soit, elle n'est pas perceptible aujourd'hui. Et au-delà des questions de retard, nous avons perdu un grand nombre de trains.

S'agissant de la gare Montparnasse, nous avons signalé le problème depuis bien longtemps. En outre, même si l'on arrive à le traiter, cela ne résoudra pas les problèmes qui se posent sur le reste de la ligne. Le Mans se trouve doublement impacté.

Il faut rappeler que la contribution financière des habitants du Mans et de la Sarthe a été très élevée, puisqu'ils ont payé deux fois le TGV depuis 1982. Or, s'agissant de la tarification, Le Mans ne bénéficie d'aucune des offres dont bénéficient d'autres villes situées à une heure de Paris. Les élus et les usagers le soulignent sans cesse, mais sans effet. Par exemple, nous n'avons pas accès à l'offre Ouigo.

Tous ces éléments cumulés font que les usagers et les élus locaux n'en peuvent plus. J'invite vraiment Mme la ministre à venir à l'improviste constater la situation.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 48

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 décembre 2017](#)

Réponse publiée le : 20 décembre 2017, page 6800

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [12 décembre 2017](#)