



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

TGV desserte du Mans et de la Sarthe : fréquence et tarifs

Question orale n° 230

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la desserte du Mans et de la Sarthe par TGV. Une convention de garantie des dessertes pour les gares du Mans signée il y a quinze ans entre l'État, RFF, la SNCF et les collectivités locales avait donné jusqu'en 2023 une garantie de desserte de 16 allers retours entre Le Mans et Paris. Face à une possible diminution évoquée fin 2021, SNCF voyageurs avait annoncé pour 2022 une desserte « nominale » identique à celle de 2021, c'est-à-dire 16 allers-retours par TGV en semaine entre Paris et Le Mans. Actuellement la desserte quotidienne en semaine est descendue à 14 allers retours. Les autres trajets proposés par TER dits « Direct » mettent entre 2 h et 2 h 20 environ. Le nombre de rames et de places proposées selon les TGV peuvent varier ce qui mécaniquement fait varier le prix à payer. D'ailleurs le prix médian du voyage entre Paris et Le Mans n'est pas publiquement connu, « noyé » dans l'ensemble des tarifs, cartes, réductions, applicables ou non selon les moments et les trains et seul connu par la SNCF. Curieusement le site SNCF propose aussi des allers depuis Le Mans vers Paris par TGV avec changement de TGV à Rennes pour un coût évidemment cette fois encore plus élevé. Quasiment aucun autre train plus rapide hors TGV n'est proposé à la réservation. Elle rappelle une nouvelle fois que cette partie de la LGV entre Le Mans et Paris (entre Paris-Rennes et Paris-Nantes) est considérée comme la plus chère du réseau. L'opérateur historique a justifié le coût supplémentaire supporté par les usagers de cette portion par des motifs ayant varié dans le temps. En 2013 c'était en relation avec la performance ; en 2014 la fixation du tarif était couverte par le secret des affaires ; en 2015 les tarifs étaient déterminés par le remplissage des trains ; en 2017 les tarifs étaient plus élevés dans la mesure où les charges fixes pesaient proportionnellement davantage pour les trajets courts que pour des distances plus longues ; en 2020 la réponse était que les péages qui représentaient 30 à 40 % du prix du billet étaient plus élevés sur cette partie de la ligne ; en 2021 l'argument est revenu selon lequel cette portion de ligne est exclusivement à grande vitesse et que pour le reste il faut que ce soit moins cher si on fait un long voyage. Cela est en contradiction avec le fait que la ligne vers Rennes est elle aussi entièrement à grande vitesse ! Elle lui demande donc que l'État puisse garantir en matière de fréquence pour les usagers de la desserte entre Paris et Le Mans un niveau à venir au moins équivalent avec celui fixé originellement, veiller à un tarif plafond pour les usagers de cette portion ou égal au kilomètre à celui des autres portions de la ligne LGV et établir, en lien avec les conseils régionaux, le renforcement des liaisons interrégionales (Pays de La Loire, Normandie et Centre Val de Loire).

Texte de la réponse

DESSERTE TGV DU MANS ET DE LA SARTHE

Mme la présidente. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 230, relative à la desserte par le TGV du Mans et de la Sarthe.

Mme Marietta Karamanli. Une convention de garantie des dessertes pour les gares du Mans conclue en 2007 entre l'État, le gestionnaire RFF – Réseau ferré de France –, la SNCF et les collectivités locales assurait le

maintien pour quinze ans de seize trajets aller-retour quotidiens par TGV entre Le Mans et Paris. Après l'évocation fin 2021 d'une possible diminution, SNCF Voyageurs avait annoncé pour 2022 une desserte nominale identique à celle de 2021, à savoir seize allers-retours quotidiens en semaine entre Paris et Le Mans. En 2023, la desserte quotidienne en semaine est descendue à quatorze allers-retours par TGV. Par transport express régional (TER), le trajet dit direct dure entre deux heures et deux heures vingt minutes.

Le nombre de rames et de places proposées varie selon les TGV, ce qui influe mécaniquement sur le prix du billet. D'ailleurs, le prix médian du voyage Paris-Le Mans n'est pas vraiment public, noyé qu'il est parmi les tarifs variables en fonction des cartes, des réductions, des horaires ou des trains : il est connu de la seule SNCF. Curieusement, le site SNCF propose également des trajets reliant Le Mans à Paris par TGV avec un changement à Rennes – pour un coût encore plus élevé, bien sûr. Hors TGV, quasiment aucun autre train plus rapide que le TER n'est disponible à la réservation.

Je rappelle que la portion Le Mans-Paris de la ligne à grande vitesse (LGV) est considérée comme la plus chère du réseau. Au fil du temps, l'opérateur historique a justifié ce coût supplémentaire pour les usagers par différents motifs.

Ainsi, en 2013, le prix dépendait de la plateforme ; en 2014, la fixation du tarif était couverte par le secret des affaires ; en 2015, les tarifs étaient déterminés selon le remplissage des trains ; en 2017, ils étaient plus élevés dans la mesure où les charges fixes pesaient proportionnellement davantage pour les trajets courts que pour les trajets longs. En 2020, l'opérateur indiquait que le coût des péages, qui représentent 30 à 40 % du prix du billet, était plus élevé sur cette partie de la ligne. En 2021, il reprenait l'argument selon lequel cette portion de ligne est exclusivement dédiée aux trajets à grande vitesse et faisait valoir que les plus longs trajets doivent coûter proportionnellement moins cher. Cela est pourtant en contradiction avec l'exemple de la ligne Paris-Rennes, qui, elle aussi, est entièrement à grande vitesse !

Ma demande est simple. Je souhaite que l'État garantisse une fréquence de desserte entre Paris et Le Mans au moins équivalente à son niveau historique, qu'il veille à l'instauration d'un tarif plafonné sur cette portion, ou d'un tarif au kilomètre égal à celui des autres portions de la LGV, et qu'il renforce, en lien avec les conseils régionaux, les liaisons interrégionales entre les Pays de la Loire, la Normandie et le Centre-Val de Loire.

La réponse appropriée réside clairement dans l'instauration d'une desserte améliorée, avec des tarifs réduits, sur un réseau donnant toute sa place à des trains rapides et aux TGV sur les lignes interurbaines, selon l'exemple de nos voisins allemands ou espagnols.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports. Je tiens tout d'abord à réaffirmer l'engagement clair et massif du Gouvernement en faveur du secteur ferroviaire, mis en relief par les annonces budgétaires récentes de la Première ministre, qui promet d'y consacrer 100 milliards d'euros. Cela concerne notamment le réseau ferroviaire qui, comme vous l'avez rappelé, connaît certaines difficultés. « Gouverner, c'est choisir », et donc définir des priorités : en l'occurrence, je suis convaincu que la solution consiste à investir dans le réseau ferroviaire, et j'assume de lui donner la priorité par rapport à d'autres projets, comme le développement des LGV.

Vous m'interrogez d'une part sur la fréquence de la desserte de la gare du Mans par des TGV en provenance ou en direction de Paris, d'autre part sur le niveau et la lisibilité des tarifs.

En ce qui concerne la desserte, le service annuel de la SNCF pour 2023, c'est-à-dire le programme des trains pour l'année, a en effet acté l'ajustement de l'offre sur ce trajet, avec la suppression de deux trains quotidiens, dont un Ouigo, aux heures creuses – c'est-à-dire en milieu de journée –, dans le sens Paris-Le Mans. Cette décision tient compte de l'équilibre global de la ligne et de sa fréquentation. Malgré cela, l'offre globale de TGV entre Paris et Le Mans reste dense : quatorze allers-retours quotidiens, dont deux liaisons par Ouigo, constituent

une desserte importante. Je suis prêt à accompagner les élus et les collectivités concernées pour examiner l'évolution du service annuel après 2023.

La question des tarifs est cruciale. Je commencerai par rappeler que la France a historiquement fait le choix – je l'assume, convaincu qu'il faut poursuivre dans cette voie – de concentrer l'effort de modération des tarifs sur les trains du quotidien, comme les TER. Si certains peuvent les trouver coûteux, leurs tarifs sont bien inférieurs à ceux que pratiquent nos grands voisins européens, y compris l'Allemagne, malgré ses récentes réformes tarifaires fixant le prix du billet mensuel à 49 euros. En revanche, le TGV n'est pas subventionné, ce qui explique que ses usagers soient effectivement soumis à des tarifs objectivement élevés.

Nonobstant l'ampleur de l'inflation et le modèle de financement des TGV, j'ai souhaité qu'un bouclier tarifaire s'applique en 2023, afin que l'augmentation des tarifs des billets ne dépasse pas 5 %. La SNCF applique à ma demande ce dispositif, qui me semble important pour préserver le pouvoir d'achat des Français et l'attractivité des transports ferroviaires.

Pour ce qui concerne la lisibilité, je serai clair : elle peut et elle doit être améliorée. Nous avons fait quelques progrès avec les cartes de réduction comme la carte Avantage, mais j'ai demandé à la SNCF de poursuivre ce chantier sur l'ensemble du territoire, pour que les usagers comprennent mieux la tarification appliquée.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 230

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 février 2023](#)

Réponse publiée le : 8 mars 2023, page 2202

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [28 février 2023](#)