



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV Est

Question écrite n° 301

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le fait que la mise en place du TGV Est a fait apparaître d'importants dysfonctionnements. En particulier, le nombre de places disponibles est insuffisant par rapport aux demandes des voyageurs, lesquels subissent très souvent des attentes de plus d'une demi-heure aux guichets pour se voir ensuite répondre que tout est réservé. Par ailleurs, les gares intermédiaires ne sont plus desservies et plus reliées entre elles. Enfin, certains voyageurs ayant des ressources modestes préféreraient continuer à voyager en mettant un peu plus de temps mais à un tarif moins élevé que celui du TGV Est qui est plutôt prohibitif. Le rétablissement d'une ou deux liaisons quotidiennes par train Corail entre Paris-Metz-Francfort ou entre Paris-Nancy-Strasbourg serait une solution tout à fait satisfaisante pour répondre aux trois problèmes susvisés. Elle souhaiterait donc qu'il lui indique si une telle alternative ne pourrait pas être mise en oeuvre à titre expérimental au cours des prochains mois.

Texte de la réponse

La mise en service de la ligne à grande vitesse Est-Européenne s'est accompagnée d'une refonte de l'offre, tant pour les services « grandes lignes » que pour les services régionaux de voyageurs. Elle est intervenue au terme de nombreux échanges avec les régions concernées et en tenant compte notamment de la desserte des villes intermédiaires. La SNCF, les régions concernées et l'État ont examiné ensemble les dessertes régionales à assurer dans le cadre de cette offre définie afin que les villes intermédiaires continuent normalement de bénéficier d'un arrêt. En ce qui concerne les difficultés à acquérir des places sur les destinations assurées par le TGV Est, elle s'explique par le succès commercial remporté à la mise en exploitation de la nouvelle ligne, phénomène amplifié par les importantes offres commerciales de lancement. Du 10 juin au 31 juillet dernier, plus de 2 millions de voyageurs sont montés à bord des TGV circulant sur cette ligne, soit une croissance de 80 % par rapport à la période de l'année précédente. L'occupation moyenne des trains durant ce temps s'est située autour de 90 % et certaines rames sont parties sans laisser la possibilité d'y accéder. Deux facteurs contribuent au retour à une situation plus normale. D'une part, bien que contrainte par son parc de rames TGV et par la montée en régime des ateliers de maintenance, la SNCF a répondu à la demande en affectant de nouvelles capacités sur les dessertes de l'Est de la France. Depuis le 27 août dernier, deux liaisons Paris - Metz - Luxembourg et deux liaisons Paris - Nancy - Vosges ont été ajoutées aux capacités initiales, et le 22 octobre, une nouvelle extension des capacités est programmée qui permettra d'offrir 15 500 places hebdomadaires supplémentaires sur Metz, Nancy et Strasbourg. D'autre part, depuis fin juillet, après l'effet de découverte de la grande vitesse sur les régions Est, le taux d'occupation moyen des TGV se situe aux alentours de 70 %, avec une légère hausse en septembre, induite par la reprise d'activité des professionnels et des étudiants. Ce niveau d'occupation des trains est plus conforme aux prévisions réalisées avant l'ouverture de la ligne à grande vitesse Est-Européenne. Les tarifs appliqués sur les destinations de l'Est ont fait l'objet d'une attention particulière afin qu'ils permettent un large accès à cette nouvelle offre. La SNCF a réalisé, en phase de concertation préalable, des enquêtes auprès de sa clientèle et des personnes susceptibles d'utiliser le TGV Est, et a consulté des associations d'usagers pour leur présenter son offre commerciale. La tarification retenue a été jugée acceptable par rapport à l'avancée technique offerte ; elle se situe sur des niveaux comparables à ceux des autres TGV existants. La SNCF propose toute une série de tarifs réduits dans le cadre de sa gamme commerciale TGV.

Dans ces conditions, la possibilité de remettre en service des trains Corail ne paraît pas être une solution adaptée, surtout si l'on considère que les sillons tels qu'ils étaient tracés avant le TGV ne sont plus disponibles et que, ainsi, les trains Corail auraient aujourd'hui un temps de parcours plus élevé qu'avant le 10 juin. Par ailleurs, la création d'un observatoire du TGV Est permettra d'évaluer et d'analyser les divers aspects du fonctionnement actuel de cette nouvelle infrastructure dont celui des dessertes en cours. L'observatoire devrait dresser un premier bilan de la mise en exploitation de la LGV Est-Européenne d'ici la fin de l'année.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 301

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 juillet 2007, page 4842

Réponse publiée le : 13 novembre 2007, page 7115