



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Appauvrissement de l'offre de desserte TGV en Sarthe

Question écrite n° 15884

### Texte de la question

Mme Élise Leboucher souhaite interpeller M. le ministre des transports sur l'appauvrissement inquiétant de l'offre de la desserte TGV reliant Le Mans à Paris. Depuis la fin de l'année 2021, les décisions prises par la direction de la SNCF tendent à une réduction de la desserte de TGV reliant Le Mans à Paris. Jusqu'alors, une convention signée avec l'État et les collectivités locales venant régir la desserte pour plusieurs villes de l'ouest du pays engageait la SNCF à garantir le maintien de 16 allers-retours en TGV entre la préfecture de la Sarthe et la capitale en semaine, soit 32 arrêts quotidiens en gare du Mans. Lors de l'arrivée à expiration de cette convention en 2021 et de la négociation de celle devant prendre sa suite, la direction de la SNCF avait déjà décidé de supprimer deux de ces allers-retours à compter de l'année 2023. La direction de la SNCF et le ministre des transports de l'époque, Clément Beaune, avaient alors justifié ce choix par une baisse de la fréquentation, mettant en avant le fait que la desserte TGV de la gare du Mans en provenance et à direction de Paris restait importante au regard de la moyenne nationale pour une ville de taille équivalente. Cette justification comptable ne résiste pas au vécu quotidien des usagers qui ont dû subir les incidences de cet appauvrissement du service public ferroviaire. En avril 2026, la SNCF a supprimé un arrêt du TGV de 21h25 en provenance de la gare Paris - Montparnasse, liaison très utilisée par nombre d'usagers devant revenir de région parisienne en soirée. La direction de la SNCF a précisé que cette absence de desserte n'aurait qu'un caractère temporaire s'expliquant par la réalisation de travaux d'entretiens du réseau et que ce TGV de soirée s'arrêterait de nouveau en gare du Mans à compter du 26 juin 2026. Suite à ce changement temporaire dans l'organisation du réseau ferroviaire local, les témoignages d'usagers ont été nombreux à remonter, faisant état de leur colère et d'une insatisfaction globale plus que légitime quant à l'appauvrissement de l'offre de TGV, de la qualité du service public ferroviaire, corrélé à des tarifs en augmentation. Ce recul de la desserte TGV en Sarthe affecte aussi bien les usagers effectuant des trajets quotidiens ou réguliers pour le travail ou les études, que des voyageurs occasionnels. Pour nombre d'entre eux, la suppression des deux allers-retours en 2023 et cette suspension temporaire de TGV retour de 21h15 les contraint soit à une réorganisation de leurs agendas professionnels, soit à devoir utiliser leur voiture plutôt que le train, soit à devoir rentrer plus tardivement en empruntant une liaison en TER qui met entre 2 heures et 2 heures 20 minutes pour rejoindre la gare du Mans depuis Paris. Cette dévitalisation de la desserte TGV est d'autant plus mal vécue que les tarifs de billets et des abonnements sont très importants. Selon plusieurs études d'associations de consommateurs, les tarifs de TGV sur la portion Paris-Le Mans seraient même les plus chers de la région sur la ligne à grande vitesse (LGV) reliant Paris et la Bretagne. L'écart entre le coût d'un billet Paris - Rennes et d'un billet Paris - Le Mans en est une illustration, avec un surcoût de 22,25 % pour les trajets à destination du Mans. Ce caractère dispendieux de la tarification des TGV pour le département de la Sarthe s'ajoute qui plus est à un véritable manque de transparence sur les motifs pouvant expliquer une telle disparité de coûts. Cette dernière ne peut s'expliquer par une seule différence de fréquentation de la liaison et du taux de remplissage des rames, ni par les seuls coûts opérationnels annoncés comme plus élevés pour une liaison TGV plus courte. Alors que les enjeux climatiques imposeraient de renforcer l'accès aux mobilités collectives à bas carbone pour faire reculer la circulation automobile, l'affaiblissement du service public ferroviaire de proximité est donc à contretemps des besoins de l'époque. Sans un réel réinvestissement public dans le service public ferroviaire pour renforcer l'offre horaire des dessertes de TGV et développer une politique tarifaire plus accessible et plafonnée pour l'ensemble de la population, l'objectif de renforcement de l'usage des mobilités ferroviaires ne pourra être totalement efficient. L'effort de modération des tarifs ne devrait pas uniquement se limiter au TER et aux trains du quotidien mais devrait également

concerné les TGV pour impulser une nouvelle étape dans la démocratisation de son usage. Aussi, elle souhaite connaître les orientations qu'il entend mettre en œuvre pour renforcer l'accessibilité au transport ferroviaire à grande vitesse. Par ailleurs, pour ce qui concerne plus précisément la situation sarthoise, elle lui demande comment il entend répondre à la dégradation de la desserte TGV entre Le Mans et Paris.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Élise Leboucher](#)

**Circonscription :** Sarthe (4<sup>e</sup> circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 15884

**Rubrique :** Transports ferroviaires

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

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

Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [9 juin 2026](#), page 5114