



Le Mans, le 24 juillet 2023

Marietta KARAMANLI
Membre de l'Assemblée
Nationale -
Députée de la Sarthe

Vice-présidente de la
commission des affaires
européennes de l'Assemblée
Nationale

Conseillère municipale et
communautaire du Mans

Philippe RICHERT
Président
Autorité de régulation des transports (ART)
11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054
75675 Paris Cedex 14

Réf. : MK 2023 07 24 2

Monsieur Le Président

Je me permets de vous solliciter à propos de la tarification et des prix des billets de TGV sur la portion de ligne grande vitesse entre Le Mans et Paris.

Mon attention est régulièrement attirée par les usagers sur les tarifs élevés des billets sur cette portion de la ligne LGV allant de Paris vers l'Ouest de la France.

En 2019 l'association UFC-Que choisir révélait que le trajet Paris – Le Mans, en TGV, était le plus cher de France <https://www.quechoisir.org/actualite-tarifs-sncf-au-kilometre-2019-une-evolution-en-dents-de-scie-n65643/>.

Quatre ans plus tard, même si le prix du billet a pu baisser dans certaines conditions, il paraît toujours rester plus coûteux que la moyenne, au kilomètre, selon les calculs faits.

Depuis de nombreuses années, j'interroge soit les représentants de l'Etat (premier ministre, ministres en charge des transports...) soit la direction générale de la SNCF sur cette particularité qui me semble une anomalie.

J'ai récapitulé dans le tableau suivant mes principales demandes et les réponses faites.

Courrier à adresser à

Marietta KARAMANLI – Assemblée Nationale – 126 rue de l'Université – 75355 PARIS 07 SP
39 rue Evrard – 72100 LE MANS – Tél. 02 43 86 91 91 – Courriel : contact@marietakaramanli.fr

Demande	Réponse	Référence et doc à l'appui
QE 27 sept 2011 et réponse min des transports 13 déc 2011	2013 "En outre, le niveau de performance n'est pas comparable, la liaison Paris-Le Mans étant effectuée pour sa majeure partie sur une ligne à grande vitesse. Il est donc légitime de répercuter cette différence de performance dans le prix des billets."	FICHE QUESTION (assemblee-nationale.fr)
QE 11 juin 2013, réponse du min des transports 24 sept 2013	"L'arrêté du 16 décembre 2011 fixant les modalités d'application des articles 14 et 17 du cahier des charges de la SNCF...prévoit en particulier que le tarif réglementé de référence (TRR) vaut exactement 1,4 fois le tarif de base général applicable à la relation concernée. Il édicte un certain nombre de règles permettant d'encadrer les tarifs. Ainsi, au cours d'une année, en seconde classe, et sur dix ensembles géographiques cohérents, le prix d'au moins 50 % des billets vendus pour des trains nationaux non conventionnés avec l'État doit être inférieur ou égal au TRR.... S'agissant plus particulièrement de la relation Le Mans - Paris, affectée à l'ensemble géographique « ouest » correspondant aux trains entre Paris et la région Pays de la Loire, le compte-rendu annuel de la politique tarifaire au titre de l'année 2012, établi par la SNCF conformément aux dispositions de son cahier des charges et de l'arrêté du 16 décembre 2011, confirme que ces critères sont bien respectés.	Travaux parlementaires (archives) - Mme Marietta Karamanli - Sarthe (2e circonscription) - Assemblée nationale (assemblee-nationale.fr)
Let au PDG de la SNCF 29 novembre 2013 et réponse du PDG le 13 janv 2014	La fixation du tarif est couverte par le secret des affaires...Il existe un tarif réglementé de référence, le dit tarif ne peut dépasser 1,4 fois le tarif de base sur 50 % des billets vendus avec une proportion plus forte à certaines périodes. Tout cela est évalué sur des ensembles géographiques cohérents.	Copie du courrier du PDG de la SNCF
QE 13 janvier 2015, réponse ministre des transports 7 juillet 2015	2015 "pour ce qui concerne les relations assurées exclusivement sur ligne à grande vitesse circulée à 300 km/h, les trajets d'une durée d'une heure bénéficient de tarifs plafonds comparables qui, rapportés à une tarification au kilomètre, s'établissent à environ une trentaine de centimes, qu'il s'agisse de Paris-Le Mans, Paris-Tours ou Paris-Lille les tarifs étaient déterminés par le remplissage des trains"	Travaux parlementaires (archives) - Mme Marietta Karamanli - Sarthe (2e circonscription) - Assemblée nationale (assemblee-nationale.fr)
QE 4 juillet 2017 reponse min des transports	2017 "La tarification de SNCF Mobilités repose sur le principe de la dégressivité du prix kilométrique en fonction de la distance parcourue, dans la mesure où les charges fixes pèsent proportionnellement davantage pour les trajets courts que pour des distances plus longues. C'est ce qui explique que pour le trajet relativement court entre Paris et La Mans, le prix soit comparativement plus élevé"	Travaux parlementaires (archives) - Mme Marietta Karamanli - Sarthe (2e circonscription) - Assemblée nationale (assemblee-nationale.fr)
QE 26 février 2019, réponse de la min des transports 6 mars 2019	Il apparaît ainsi que, sur la liaison Paris-Le Mans, le prix moyen d'un voyage a diminué de près de 6 % entre 2012 et 2017	Travaux parlementaires (archives) - Mme Marietta Karamanli - Sarthe (2e circonscription) - Assemblée nationale (assemblee-nationale.fr)
Courrier 1er min -réponse DG SNCF 6 janv 2021	Tarif sensiblement identique au km (Paris-Tours; Paris -Lille) ;Dégressivité des tarifs / kms faits équité territoriale	Courrier joint
Courrier 1er min -réponse DG SNCF 27 fév 2020	Les péages qui représentaient 30 à 40 % du prix du billet étaient plus élevés sur cette partie de la ligne ; la tarification est basée sur la dégressivité plus la distance est éloignée, moins le prix rapporté au km est important.	Courrier joint
QOSD 28 fév 2023 et réponse du min le	"(La lisibilité des tarifs) 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."	Question n°230 - Assemblée nationale (assemblee-nationale.fr)
Réponse de la SNCF par voie de presse à une question orale sans débat posée	Quant aux péages assignés au TGV, ils représentent en moyenne 40 % des coûts, ce qui en fait un contributeur majeur du financement des travaux ferroviaires ». La SNCF ajoute que malgré la forte hausse de ses coûts, notamment d'énergie, le TGV a limité l'augmentation de ses prix en 2023 à seulement 5 %, mettant en place un véritable bouclier tarifaire .	https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/le-mans-72000/tgv-le-mans-paris-trop-cher-la-sncf-repond-eff0a874-cc9b-11ed-8144-e74efc02d2d3

Comme vous le constaterez la nature des réponses varie sensiblement ; sont entre autres évoqués, les tarifs « sensiblement » équivalents avec des destinations à distance comparable ; le coût des péages établis par RFF ; la dégressivité en fonction de la distance ; parfois une diminution et plus récemment un ensemble de tarifications par type d'avantages / cartes...ou encore le caractère « secret » de la politique tarifaire.

Beaucoup d'usagers notent aussi depuis plusieurs mois, une libération sur les plateformes d'achat au dernier moment des places à tarifs moindres rendant évidemment impossible la possibilité de prévoir à coût raisonnable un voyage même quelques jours avant¹.

Au final il est très difficile de savoir si cette tarification est plus chère. En l'état aucune information sur le prix médian du billet n'est disponible. Les variations sont très nombreuses et peu explicites. Il a été noté que sur un même TGV des variations de prix peuvent exister entre rames.

Compte tenu de ces éléments, je souhaite savoir si l'ART peut en application des textes fondant ses prérogatives examiner les facteurs de variation des prix, donner une transparence minimale au prix du kilomètre (hors tarif promotionnel) et expliquer logiquement et simplement les différences de tarifs existants entre portions d'une même ligne et entre portions équivalentes sur des lignes *a priori* comparables, en ayant pour référence la portion Le Mans -Paris en TGV.

Je vous remercie de votre attention et de votre réponse.

Je vous prie de croire, **Monsieur Le Président**, mes salutations les meilleures.



Marietta KARAMANLI

Documents joints : lettre du PDG de la SNCF en date du 13 janvier 2014 ; courrier de réponse du PDG de la SNCF en date du 27 février 2020 ; courrier de réponse du PDG SNCF en date du 6 janvier 2021 ; courrier au Premier ministre 7 juin 2019 et réponse de celui-ci en date du 7 août 2019.

¹ La FNAUT considérait déjà il y a quelques années que « *les offres promotionnelles sont subventionnées par une hausse simultanée du prix, devenu exagéré, des déplacements personnels à caractère obligé* ».