ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Sarreguemines Sarrebruck

Question écrite n° 3474

Texte de la question

Reprenant les termes de la question écrite qu'elle avait posée le 13 mars 2007 sous la précédente législature, demeurée sans réponse, Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur le fait que depuis 1997, une ligne de tram-train transfrontalière a été mise sur pied entre Sarreguemines et Sarrebruck. Une grande partie du trajet à partir de Sarreguemines s'effectue sur une voie ferrée existante, l'exploitation étant confiée à une société parapublique sarroise, la Saarbahn. Les instances allemandes assurent donc seules depuis l'origine l'exploitation de la ligne et y définissent à ce titre la tarification. Cependant, le trafic voyageurs entre Sarreguemines et la frontière allemande n'a pas été pris en compte dans le cadre du transfert des compétences ferroviaires au conseil régional. De ce fait, RFF et la SNCF en ont profité pour majorer le droit exigé de la Saarbahn pour la circulation et l'arrêt en gare. Par contrecoup, entre 2003 et 2006, le prix du billet Sarreguemines-Sarrebruck est de ce fait passé de 3,50 EUR à 3,90 EUR. Cette hausse devient dissuasive alors même que tout le monde s'accorde à favoriser les transports collectifs. Afin de remédier à une telle situation, elle souhaiterait savoir si le transport de voyageurs par le tram-train sur la section de voie ferrée entre Sarreguemines et la frontière allemande peut être reconnu comme étant d'intérêt régional, à l'instar des trains express régionaux (TER).

Texte de la réponse

Le Gouvernement a décidé de procéder, à partir de 2004, à une mise en cohérence du barème des redevances d'utilisation du réseau ferré national. Cette mesure vise à obtenir une meilleure couverture des coûts d'usage de l'infrastructure par les entreprises l'utilisant et doit se traduire par une hausse des péages sur cinq ans, de 514 millions d'euros répartis sur les différentes activités ferroviaires, dont en particulier 214 millions d'euros pour le Train express régional (TER). Cette augmentation, dès la première année, pour les péages dus par les services régionaux de voyageurs (TER), répondait au souhait de préserver la plus grande transparence possible vis-à-vis des autorités organisatrices et de leur donner un cadre pluriannuel stable, la variation sur les quatre années suivantes relevant de l'actualisation appliquée annuellement au barème. A cet égard, il importe de préciser qu'il n'y a pas de différence d'application des barèmes des redevances d'utilisation du réseau ferré national entre les TER et le tram-train et, de ce point de vue, les TER ont connu la même augmentation de péages, due en grande partie à la généralisation du droit de réservation des arrêts en gares, que celle répercutée par la SNCF à la Saarbahn pour l'exploitation du tram-train entre Sarrebruck et Sarreguemines. Enfin, la question du droit de réservation des arrêts en gare, qui touche particulièrement les services de tram-trains, lesquels, comme les TER, ont vocation à s'arrêter souvent, sera examinée dans le cadre des travaux en cours sur la réforme du système de tarification du réseau ferré national.

Données clés

Auteur : Mme Marie-Jo Zimmermann
Circonscription : Moselle (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QE3474

Numéro de la question : 3474
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables
Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 21 août 2007, page 5309
Réponse publiée le : 18 décembre 2007, page 8026