



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RFF

Question écrite n° 48430

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le fait qu'un tram-train relie la ville allemande de Sarrebruck à la ville frontalière de Sarreguemines. Ce tram-train est géré par la Saarbahn. Or cette structure vient d'être confrontée à une augmentation vertigineuse de la fiscalité en France et des redevances à RFF qui lui sont demandées pour la très petite section située en territoire français. Une solution est provisoirement envisagée jusqu'en 2016 mais d'ores et déjà la Saarbahn menace de se retirer de la desserte existante. Elle lui demande donc, d'une part, quelle est l'origine des augmentations susvisées réclamées à la Saarbahn et, d'autre part, quelles sont les solutions définitives et économiquement raisonnables qui sont envisagées pour pérenniser la desserte au-delà de 2016.

Texte de la réponse

La Saarbahn est un tram-train transfrontalier, inauguré le 24 octobre 1997 pour relier Sarrebruck (Sarre) à Sarreguemines (Lorraine). Sur le sol français, la Saarbahn exploite la ligne dans le cadre d'un protocole avec la SNCF datant de mars 1997. L'accord financier établi en application du protocole précise que la Saarbahn règle à la SNCF les charges dues au titre de la partie française de la liaison. C'est donc la SNCF, en tant que transporteur, qui réceptionne et règle les factures envoyées par le Réseau ferré de France (RFF), au titre de la circulation de la Saarbahn sur le Réseau ferré national, et par Gares & Connexions, au titre de l'arrêt de la Saarbahn en gare de Sarreguemines. Depuis 1997, les accords entre la SNCF et la Saarbahn n'ont quasiment pas évolué alors que, dans le même intervalle, le système ferroviaire a connu des évolutions majeures. La création de RFF en 1997, le processus de régionalisation ferroviaire en 2002, l'institution de Gares & Connexions en entité autonome au sein de la SNCF en 2009 sont autant d'évolutions qui ont été ignorées par le cadre contractuel liant la Saarbahn et la SNCF. Il en va de même des diverses évolutions de la tarification de l'infrastructure ferroviaire, survenues en 2002, 2004 et 2010. En 2013, la Saarbahn versait ainsi à la SNCF une somme de l'ordre de 42 000 € par an, alors même que les charges générées par l'exploitation de ce service et acquittées par la SNCF s'élevaient à environ 145 000 €. Pour l'année 2014, suite à une évolution de la réglementation liée à la mise en oeuvre du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire dit « décret gares », le montant total de ces redevances d'exploitation liées à la Saarbahn devait être porté à 233 000 €. En prévision de cette forte augmentation, la SNCF ne pouvant accepter de prendre à sa charge de manière durable un différentiel de 191 000 €, une renégociation du protocole a dû être initiée. Grâce à l'intervention des autorités organisatrices régionales, qui ont très vite alerté le Gouvernement français sur la situation critique de cette liaison phare pour la région Lorraine comme pour le Land de Sarre, une solution de compromis quant à la prise en charge de cet effort financier supplémentaire a pu être trouvée : la Saarbahn a accepté de monter sa participation à 74 000 €, l'État français a décidé de faire un geste financier à hauteur de 60 000 € et la SNCF a consenti de prendre à sa charge le reliquat de 99 000 €. Ce nouvel accord permet ainsi à la Saarbahn de disposer d'un cadre clair pour son exploitation jusqu'en 2016, la SNCF ne pouvant pas s'engager au-delà de l'horizon de la convention de

transport express régional (TER), qui la lie avec la région Lorraine. En tout état de cause, la seule solution de nature à régler définitivement la question de la pérennité de cette liaison de tram-train transfrontalière consisterait en une refonte totale du cadre juridique au sein duquel ce service est opéré. Les collectivités territoriales concernées de part et d'autre de la frontière par la desserte assurée par le tram-train, à savoir la région Lorraine et le Land de Sarre, le cas échéant par l'intermédiaire du groupement européen de coopération territoriale de la grande région, pourraient contractualiser l'exploitation du service Saarbahn, en application des dispositions de l'article L. 2121-7 du code des transports. Ce dernier prévoit, en effet, qu'une région peut conclure une convention avec l'autorité organisatrice d'une région limitrophe d'un État voisin ou avec un groupement européen de coopération territoriale auquel elle adhère pour organiser des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Le Gouvernement partage l'attachement des acteurs locaux à cette desserte transfrontalière. Dans la continuité du geste financier de 60 000 € qu'il a décidé de faire, il est prêt à faciliter la mise en oeuvre par la région Lorraine, le Land de Sarre ou le groupement européen de coopération territoriale de la Grande Région, de toute solution permettant de pérenniser cette liaison de tram-train.

Données clés

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

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 48430

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [28 janvier 2014](#), page 798

Réponse publiée au JO le : [17 juin 2014](#), page 5038