



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 68969

Texte de la question

M. Philippe Vigier attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la suppression de la liaison Paris - Berlin par le train de nuit décidée le 14 octobre 2014. À l'heure où les échanges européens s'intensifient, en particulier avec notre voisin et partenaire allemand, une telle décision semble aller à contre-courant du projet européen. Née d'un partenariat entre la Deutsche Bahn et la SNCF, cette liaison constituait un fondement important du réseau ferroviaire européen et contribuait à renforcer le lien franco-allemand. Cette suppression est un coup d'arrêt porté au développement du réseau ferré européen et à l'Union européenne. En effet, la construction européenne a besoin de projets communs, en particulier industriels, pour se renforcer, à l'image de l'industrie aéronautique. Le réseau ferroviaire européen doit donc être étoffé et non pas amoindri. Enfin, le transport ferroviaire est une réponse adaptée aux enjeux écologiques d'aujourd'hui. Le train est un transport d'avenir qui contribue à la nécessaire réduction de l'empreinte environnementale. Une telle suppression entraînerait nécessairement une augmentation du trafic aérien et routier, et donc une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les mesures que le Gouvernement entend prendre pour développer le transport ferroviaire européen et maintenir la liaison ferroviaire de nuit entre Paris et Berlin.

Texte de la réponse

Les liaisons longue distance entre la France et l'Allemagne consistent pour la plupart en des services ferroviaires à grande vitesse, exploités en coopération par la SNCF et la Deutsche Bahn sous les marques TGV ou ICE, assurant les trois dessertes Paris-Francfort, Paris-Stuttgart et Marseille-Francfort. Jusqu'à décembre 2014, il existait également un service de trains de nuit exploité par la Deutsche Bahn sous la marque City night line, assurant les trois dessertes Paris-Berlin, Paris-Hambourg et Paris-Munich. Ce service, dont la suppression est évoquée dans la question, était proposé par la seule Deutsche Bahn. La SNCF ne faisait qu'assurer la distribution des billets en France mais ne prenait pas part à la mise en oeuvre de ce service. Sa disparition, à compter de décembre 2014, est une décision commerciale qui relève exclusivement de l'opérateur allemand. Cette décision ne doit cependant pas être lue comme une volonté de contraction de l'offre ferroviaire entre les deux pays mais comme un ajustement de l'offre à la réalité de la demande de mobilité des européens. Par ailleurs, si les RDZ (chemins de fer russes) assurent plusieurs fois par semaine la liaison entre Paris et Moscou en s'arrêtant au passage dans plusieurs gares allemandes, dont celles de Francfort, Hanovre et Berlin, les trajets entre la France et l'Allemagne ne font actuellement pas l'objet d'une commercialisation. Toutefois, des discussions auraient été engagées entre les parties allemandes et russes pour permettre la commercialisation de ces trajets, suite à la décision de la Deutsche Bahn de supprimer le service City night line. L'offre à grande vitesse est, au contraire, bien plus porteuse : le partenariat instauré en 2007 entre les opérateurs français et allemand a permis une forte expansion des relations ferroviaires franco-allemandes dont le trafic a crû en moyenne de presque 7 % par an. La SNCF et la Deutsche Bahn viennent ainsi de signer, fin septembre, un protocole d'accord pour conforter ce partenariat sur la période 2016 - 2020. L'offre à grande vitesse entre les

deux pays se compose actuellement de cinq allers-retours quotidiens entre Paris et Francfort, de quatre allers-retours quotidiens entre Paris et Stuttgart dont un est prolongé jusqu'à Munich, et d'un aller-retour quotidien entre Marseille et Francfort. Dans la perspective de la mise en exploitation commerciale de la seconde phase de la ligne à grande vitesse Est européenne, les opérateurs ont décidé de renforcer leur offre à compter de mi-2016 en portant à six le nombre d'allers-retours entre Paris et Francfort, en introduisant une alternative de parcours : quatre de ces six allers-retours seront effectués via Sarrebruck, tandis que les deux autres allers-retours passeront par Strasbourg, itinéraire qui deviendra compétitif en termes de temps de parcours, du fait du gain d'environ trente minutes entre Paris et Strasbourg permis par la nouvelle infrastructure. La fréquence sera également renforcée sur l'offre Paris-Stuttgart qui sera désormais assurée par cinq allers-retours quotidiens dont un se poursuivra toujours jusqu'à Munich. Sur cet itinéraire, les voyageurs pourront pleinement profiter du gain de temps de parcours.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Vigier](#)

Circonscription : Eure-et-Loir (4^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68969

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 novembre 2014](#), page 9464

Réponse publiée au JO le : [10 février 2015](#), page 959