

14ème législature

Question N° : 62818	De M. Pierre-Yves Le Borgn' (Socialiste, républicain et citoyen - Français établis hors de France)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > SNCF	Analyse > liaisons France-Allemagne. fermeture. perspectives.
Question publiée au JO le : 05/08/2014 Réponse publiée au JO le : 27/01/2015 page : 613 Date de changement d'attribution : 27/08/2014 Date de signalement : 21/10/2014		

Texte de la question

M. Pierre-Yves Le Borgn' 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 l'annonce de la suppression imminente d'un grand nombre de liaisons ferroviaires entre la France et l'Allemagne par la SNCF et la *Deutsche Bahn*, notamment les trains de nuit. Serait notamment visée la ligne Paris-Berlin, pourtant très empruntée. La suppression de ces liaisons va à l'encontre de la mobilité en Europe et constitue une initiative regrettable alors que la sobriété et l'écologie n'ont jamais eu autant de sens dans le domaine des transports. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les chiffres de fréquentation et rentabilité des lignes concernées et quelle ambition le Gouvernement affiche pour le trafic ferroviaire international.

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. Il existe 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, est un service proposé par la seule Deutsche Bahn. La SNCF ne fait qu'assurer la distribution des billets en France mais ne prend 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.