



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Fonctionnement

Question écrite n° 488

Texte de la question

En précisant qu'en dépit de l'importance du sujet traité il n'a pas obtenu de réponse à sa question n° 66505 déposée sous la précédente législature, M. Jean-Louis Masson attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les nouveaux horaires des trains qui interviendront à compter du 23 mai 1993. Des modifications d'horaires sont effectivement prévues pour le service d'été 1993, entraînant une importante dégradation du service ferroviaire dans le bassin houiller de la Lorraine qui se matérialisera notamment par la suppression de deux trains internationaux, l'un d'eux étant détourné par Strasbourg-Kehl (train de nuit) ; le remplacement d'une rame Corail par un autorail Sarrebruck-Metz aller-retour. Cet autorail assurera la correspondance à Metz d'un train Corail Luxembourg-Paris à l'aller et d'un train « Euraffaires » Paris-Luxembourg au retour. Après la suppression d'une relation directe Forbach-Paris aller et retour en juin 1991, ce seront deux nouvelles relations directes Forbach-Paris aller et retour qui disparaîtront en mai 1993. Les CFL et les « politiques » luxembourgeois souhaiteraient une amélioration de la desserte ferroviaire Luxembourg-Metz-Paris, d'où la création d'une deuxième relation « Euraffaires » Luxembourg-Metz-Paris aller et retour, alors que la DB semble se désengager, en relation internationale, sur Sarrebruck-Mannheim. Dans le cadre de la construction du TGV-Est, ces nouvelles modifications font douter des chances d'un raccordement avec la RFA par Sarrebruck, sachant que la DB poursuit la construction d'une ligne à grande vitesse de 72 kilomètres entre Karlsruhe et Offenbourg pour une mise en service prévue pour 1997. Compte tenu de ces divers éléments, il lui demande les mesures qu'il envisage de prendre afin de maintenir et de favoriser en Lorraine une desserte ferroviaire internationale attractive, nécessaire au succès d'une reindustrialisation du bassin houiller en récession et, en particulier, à la survie de la ville de Forbach.

Texte de la réponse

La SNCF, qui a pour mission d'exploiter, d'aménager et de développer le réseau ferré national, doit suivre avec le plus grand soin l'évolution des besoins sur chaque relation, afin d'adapter au mieux son offre. Toute reorganisation des dessertes ferroviaires doit permettre la mise en place d'un dispositif efficace et durable qui prenne en compte les besoins actuels et futurs des habitants et les contraintes de l'entreprise publique. C'est ainsi que certains aménagements ont été apportés à la desserte de la Lorraine depuis le service d'été 1993. La liaison directe Paris-Sarrebruck a, en effet, été remplacée à l'aller comme au retour par une relation avec correspondance à Metz. Par contre les trains 253 et 252 qui assuraient la liaison Paris-Francfort et retour ont été supprimés en raison de la baisse de fréquentation par la clientèle allemande. La desserte du bassin houiller n'est pas délaissée pour autant puisque les trains de nuit 1251 et 1250 effectuant la liaison Paris-Prague et retour permettent de desservir Forbach dans des horaires plus pertinents, qui sont respectivement 0 h 05-0 h 15 au lieu de 3 h 33-3 h 53, et 5 h 50-6 heures au lieu de 2 h 01-2 h 18. De plus, Forbach bénéficie, en plein été, d'une relation supplémentaire puisqu'elle est desservie par les trains 1253 et 1252 qui assurent la relation Paris-Francfort et retour. Le projet de TGV-Est-Européen, inscrit au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, approuvé par décret le 1er avril 1992, permettra une amélioration considérable de l'ensemble des dessertes ferrées de l'est de la France, en direction de l'Allemagne. Il constitue un maillon clé du schéma

directeur europeen des lignes a grande vitesse approuve par l'ensemble des pays de la Communaute. Il a fait l'objet d'un protocole d'accord entre la France et l'Allemagne le 22 mai 1992. L'interet des deux pays pour ce projet a ete reaffirme a plusieurs reprises a l'occasion de rencontres bilaterales. Le projet prevoit deux raccordements a l'Allemagne, l'un a Strasbourg, l'autre a Sarrebruck via Forbach. Un tiers des trains circulant sur la ligne nouvelle seraient des trains internationaux entre Paris, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse. Sa vocation internationale est donc confirmee. Le territoire lorrain devrait beneficier des gains de temps considerables que procurera le TGV en direction de Paris, de l'ensemble des regions et des destinations europeennes grace a des liaisons directes ou par correspondance. Aussi, par des raccordements de la voie nouvelle aux voies classiques, les villes de Metz, Thionville, Nancy et Forbach seront desservies directement par des rames TGV.

Données clés

Auteur : [M. Masson Jean-Louis](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 488

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 mai 1993, page 1292

Réponse publiée le : 27 septembre 1993, page 3226