ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TER

Question écrite n° 36521

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann appelle l'attention de M. le ministre délégué chargé des affaires européennes sur les problèmes d'intermodalité ferroviaire. Le fonctionnement de ce système réside dans un équipement au sol ainsi qu'un équipement à bord de l'engin moteur permettant d'arrêter automatiquement la locomotive en cas de dépassement de la vitesse autorisée à un endroit donné. A l'heure européenne où tout le monde se concentre autour d'un axe commun, il est curieux de constater que les réseaux s'équipent de systèmes de contrôle de vitesse différents. Se pose donc la problématique des matériels et notamment pour le TER Lorraine qui, n'étant pas équipé de ce système, ne sera plus autorisé à circuler au-delà du 31 décembre 2000 sur la ligne Sarrebruck, décision prise par le ministre fédéral allemand des transports. La décision d'achat n'est pas formellement prise par la région Lorraine et, en tout état de cause, les engins ne pourraient être mis en service au mieux avant 2002. Elle lui demande quelles mesures il compte mettre en place pour que les usagers de cette ligne puissent continuer à se rendre sans difficulté en Allemagne.

Texte de la réponse

La SNCF a confirmé au ministre de l'équipement, des transports et du logement, d'une part, que tous les matériels circulant sur le réseau ferré allemand devront être équipés en système de contrôle de vitesse par balises INDUSI actuellement en fonctionnement sur ce réseau et, d'autre part, que l'équipement des matériels assurant aujourd'hui les dessertes entre Metz et Sarrebruck n'est pas prévu. Cependant, la continuité des dessertes transfrontalières entre la France et l'Allemagne sera assurée. La région Alsace a commandé dix automoteurs thermiques de type X 73500 équipés pour circuler sur les deux réseaux et la région Lorraine a exprimé son intérêt pour l'acquisition de cinq automoteurs identiques. Le projet prévoit une livraison de ce matériel roulant à la région Lorraine à partir de juillet 2000, pour une mise en exploitation le 31 décembre 2000 au plus tard. Dans l'hypothèse où les délais de livraison ne seraient pas tenus, la SNCF et la DB ont convenus d'une possibilité de dérogation transitoire à l'obligation d'équipement du système INDUSI, pour le matériel utilisé actuellement, jusqu'à la mise en service du nouveau matériel. Par ailleurs, et à la suite des conseils des ministres des transports des 6 octobre et 9/10 décembre 1999, la Commission européenne vient de proposer un projet de directive relative à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires conventionnels qui vise, pour l'avenir, à aplanir les divergences techniques et réglementaires.

Données clés

Auteur : Mme Marie-Jo Zimmermann
Circonscription : Moselle (3e circonscription) - Rassemblement pour la République
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 36521
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : affaires européennes
Ministère attributaire : équipement et transports

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/11/questions/QANR5L11QE36521

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 25 octobre 1999, page 6109
Réponse publiée le : 12 juin 2000, page 3578