



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Baudrecourt Sarrebruck Francfort

Question écrite n° 6012

Texte de la question

Reprenant les termes de la question écrite qu'elle avait posée le 10 avril 2007 sous la précédente législature, demeurée sans réponse, Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la mise en service du TGV/Est. Dans un souci d'équilibre, le projet initial prévoyait à la fois de prolonger la ligne à grande vitesse par la section Baudrecourt-Strasbourg et d'améliorer la liaison ferroviaire Baudrecourt--Sarrebruck--Francfort. Or ce second volet semble complètement oublié, et les conséquences à terme en seraient graves. En effet, si les négociations franco-allemandes ne décident rien pour la section Baudrecourt--Sarrebruck-Francfort et si parallèlement les mêmes négociations entérinent le franchissement du Rhin par le TGV/Est, tout le trafic Paris-Francfort serait alors dévié par Strasbourg. Bien qu'étant beaucoup plus long, l'itinéraire par Strasbourg serait alors plus rapide que par Sarrebruck. La liaison historique Paris-Sarrebruck-Francfort perdrait dans ces conditions une grande partie des flux de voyageurs, d'où une réduction considérable du nombre des rames TGV desservant le bassin houiller lorrain et Sarrebruck. Elle souhaiterait donc qu'il lui indique si, côté français, il est prévu d'améliorer la section de voie ferrée Baudrecourt-Saint-Avold-Sarrebruck pour la porter à au moins 150 km/h de manière concomitante avec la construction de la section Baudrecourt-Strasbourg de la ligne à grande vitesse. Elle souhaiterait également savoir si, dans le cadre des négociations franco-allemandes, le pont prévu sur le Rhin pour le TGV aura pour corollaire des travaux permettant aux rames TGV de circuler à au moins 150 km/h sur la section Sarrebruck-Francfort.

Texte de la réponse

L'amélioration de la voie ferrée entre Baudrecourt, Saint-Avold et Sarrebruck a fait l'objet de plusieurs études de la part de la SNCF puis de RFF. Celles-ci montrent en particulier que des investissements sur cette ligne, même importants, n'amélioreraient pas sensiblement les temps de trajet, et ne seraient donc pas de nature à modifier les itinéraires actuels et futurs après la mise en service de la seconde phase de la LGV Est européenne. Depuis l'ouverture de la ligne à grande vitesse Est européenne, six trains circulent quotidiennement entre la France et l'Allemagne, opérés respectivement par la Deutsche Bahn et la SNCF : trois TGV passent par Strasbourg en direction de Munich, trois ICE traversent la frontière à Sarrebruck en direction de Francfort. Il n'existe donc aucun train en direction de Francfort passant par Strasbourg. L'équilibre entre les deux itinéraires est parfaitement respecté, et n'a pas vocation à être remis en cause : d'une part, le trajet Paris-Francfort est plus court par Sarrebruck, et donc moins onéreux pour les opérateurs ferroviaires, d'autre part, les travaux menés sur le territoire allemand permettront de réduire la durée de trajet de Sarrebruck à Mannheim à soixante neuf minutes. Ces travaux, d'un montant de 400 millions d'euros, ont été présentés à l'occasion du premier comité de pilotage en vue de la construction du pont de Khel sur le Rhin. Ils consistent notamment à rénover complètement les sections Saint-Ingbert-Geistkircherhof et Neustadt-Ludwigshafen, afin de porter la vitesse à 160 km/h sur la quasi-totalité de la ligne Sarrebruck-Mannheim.

Données clés

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

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6012

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 2 octobre 2007, page 5903

Réponse publiée le : 1er avril 2008, page 2852