



CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT

**Saarland - Lorraine - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -
Wallonie - Communauté Française de Belgique -
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens**

23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

Recommandation

« Contre l'entrave aux transports en commun transfrontaliers en raison de l'augmentation des droits d'arrêts en gares françaises - Assurer la pérennité de la ligne transfrontalière franco-allemande de la Saarbahn Sarrebruck-Sarreguemines. »

L'Europe des citoyens naît en particulier dans les régions frontalières de l'Union Européenne, là où les gens vont travailler, faire leurs courses et bénéficier de l'offre touristique dans le pays voisin. Les régions se rejoignent là, de part et d'autre des frontières nationales, grâce aux diverses formes de mobilité transfrontalière. Le transport transfrontalier de voyageurs par rail constitue un élément essentiel en la matière. Le grand nombre de frontaliers dans la région SaarLorLux - qui avec plus de 200 000 personnes par jour est de loin la plus grande région transfrontalière de l'Union Européenne - est le résultat d'une coopération interrégionale réussie entre les différents acteurs politiques, économiques, culturels et autres. La Grande Région est un modèle de cohésion territoriale réussie en Europe.

La liaison transfrontalière exploitée par la société Saarbahn entre Sarrebruck et Sarreguemines a été mise en service pour la première fois en 1997. Les véhicules compatibles aux deux systèmes permettent une prolongation de la desserte en tram-train de la Saarbahn du centre-ville de Sarrebruck vers Sarreguemines en utilisant le réseau ferré existant entre la Sarre et la Lorraine - en Lorraine en mode ferroviaire. Ce projet modèle franco-allemand a dès le début bien été accepté de part et d'autre des frontières. Le nombre actuel de 350 utilisateurs par jour - en particulier en provenance de la France - témoigne du grand succès de cette ligne. La Saarbahn était la première liaison transfrontalière franco-allemande de type tram-train et est de plus au-delà de son caractère modèle jusqu'à nos jours une référence en matière de coopération des deux États et de la Grande Région.

La pérennité de cette ligne a été remise en cause à plusieurs reprises car des décrets français non concertés se répercutaient de façon négative sur la ligne transfrontalière de la Saarbahn. Des droits de réservation des arrêts en gare devaient être instaurés en 2004, ce qui aurait engendré un coût total d'environ 152 000 euros pour la société Saarbahn et aurait rendu impossible une exploitation rentable de la ligne. À la suite de dures négociations, on s'est mis d'accord en 2009 sur des coûts d'infrastructures annuels de 42 000 euros pour la Saarbahn.

La desserte a été une seconde fois menacée en 2010 par la mise en place en France d'une taxe ferroviaire. Là aussi, c'est grâce à une intervention commune de tous les acteurs politiques, en particulier du Conseil Parlementaire Interrégional et du Sommet de la Grande Région, qu'un

régime dérogatoire a pu être obtenu selon lequel la Saarbahn a été exemptée de cet impôt et a donc pu continuer à desservir la gare de Sarreguemines.

Suite à la modification des conditions d'exploitation sur le territoire français, la desserte transfrontalière de la gare de Sarreguemines sera à nouveau en danger à partir de 2012. Ce fait contrecarre les efforts franco-allemands réalisés jusqu'à présent pour une coopération transfrontalière étroite et durable.

Suite à une nouvelle calculation des droits de réservation des arrêts en gare, la branche „Gares & Connexions“ de la SNCF facture en temps qu'exploitante des gares françaises à partir de 2012 92 000 euros supplémentaires par an pour l'arrêt en gare de Sarreguemines. Les coûts globaux pour le service sur le tronçon de ligne français y compris les redevances d'infrastructures RFF s'élèveraient ainsi à environ 134 000 euros par an. Une exploitation rentable de cette ligne serait impossible sur cette base, de telle sorte qu'en considération des conditions d'exploitation prévisibles une fermeture de cette liaison vers Sarreguemines à partir de 2012 en serait la conséquence inévitable.

Le Conseil Parlementaire Interrégional salue expressément les nombreuses interventions communes de tous les acteurs politiques, en particulier du Sommet de la Grande Région, grâce auxquelles dans le passé un maintien de la ligne transfrontalière de la Saarbahn de la Sarre vers la Lorraine a pu être assuré.

Le Conseil Parlementaire Interrégional salue également les démarches entreprises jusqu'à présent face à cette nouvelle situation par tous les responsables politiques à tous les niveaux dans le but de maintenir la desserte du tram-train Sarrebruck-Sarreguemines.

Le Conseil Parlementaire Interrégional appelle les Exécutifs de la Grande Région à renouveler une fois de plus les efforts pour assurer la pérennité du service de la Saarbahn vers la France à niveau égal et à trouver un régime dérogatoire durable comme solution valable et défendable dans le but de permettre le fonctionnement transfrontalier franco-allemand de cette liaison.

Le Conseil Parlementaire Interrégional adresse la présente recommandation aux instances suivantes :

- le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
- le Gouvernement de la Communauté Française de Belgique,
- le Gouvernement de la Communauté Germanophone de Belgique,
- le Gouvernement de la Région wallonne,
- le Gouvernement du Land de Rhénanie-Palatinat,
- le Gouvernement du Land de Sarre,
- le Préfet de la Région Lorraine,
- le Conseil Régional de Lorraine,

et, à titre d'information, aux gouvernements suivants :

- le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne,
- le Gouvernement de la République française,
- le Gouvernement du Royaume de Belgique.

Metz, le 2 décembre 2011