



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 41455

Texte de la question

M. Armand Jung appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la question du transport par fret ferroviaire dans l'Union européenne. Le fret ferroviaire connaît depuis de nombreuses années une érosion importante. Le transport des marchandises par train est passé de 30 % en 1970 à 14 % actuellement. Conçu pour une plus grande sécurité et un coût plus adapté, il ne correspond plus, semble-t-il à la situation actuelle de rapidité et de permanente effervescence. De plus, rien qu'au niveau de l'Union européenne, les systèmes ferroviaires ne sont pas harmonisés, des différences subsistent tant au niveau de l'écartement des rails que du courant électrique. Ce mode de transport des marchandises aurait cependant l'avantage non négligeable de respecter l'environnement et d'éviter la circulation de poids lourds souvent dangereux sur les routes et autoroutes. En conséquence il lui demande si l'élaboration d'un système européen unique pourrait se mettre en place pour assurer une relance du fret ferroviaire.

Texte de la réponse

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement partage l'avis de l'honorable parlementaire sur les avantages indéniables que présente le transport ferroviaire pour la collectivité, notamment en matière de sécurité et de respect de l'environnement. Le transport de fret ferroviaire a effectivement enregistré, pendant plusieurs décennies, une baisse sensible de sa part de marché par rapport aux modes de transport concurrents, et notamment par rapport au mode routier. Les politiques de développement des réseaux routiers et autoroutiers en France et dans l'ensemble des pays européens et celles qui consistaient parallèlement à réduire les réseaux ferroviaires en fermant de nombreuses lignes, expliquent pour beaucoup la situation à laquelle le transport ferroviaire est aujourd'hui confrontée. Dans ce contexte et depuis juin 1997, le gouvernement français a souhaité rétablir un meilleur équilibre et une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports. C'est dans cette perspective que le ministre chargé des transports impulse une politique dynamique d'investissements ferroviaires relayée par les régions dans le cadre de la nouvelle génération de contrats de plan, et qu'il s'est fixé comme objectif le doublement du volume de trafic fret sur le rail d'ici à 2010. Lors du Conseil des transports des 9 et 10 décembre 1999, sur proposition du gouvernement français, les ministres sont convenus d'accélérer l'examen de la directive relative à l'interopérabilité du rail conventionnel, de façon à définir rapidement les priorités pour l'élaboration de spécificités techniques. Ils ont également demandé à la Commission de recenser les goulets d'étranglement affectant le fret ferroviaire international. Un programme de résorption a été décidé, avec un premier financement communautaire en 2000, de 200 millions d'euros. Parmi les mesures adoptées en matière de redevances d'infrastructure, la possibilité de réaliser des réductions sur les lignes ferroviaires sous-utilisées, et pouvant être revitalisées, a été intégrée sur la proposition du ministre français. Durant le deuxième semestre 2000, au cours de la présidence française, le ministre de l'équipement, des transports et du logement s'est attaché à faire progresser l'Europe des transports ferroviaires, dans l'objectif de créer les conditions nécessaires pour un rééquilibrage des trafics de la route vers le rail, compte-tenu des nombreux atouts de ce dossier notamment pour l'acheminement des marchandises sur des moyennes et longues distances. Soucieux de préserver le service public du transport de voyageurs de concourir à une meilleure complémentarité entre les

différents modes, il a proposé et obtenu du Conseil des ministres européens des transports la constitution d'un réseau transeuropéen du fret ferroviaire (RTEFF). Ce résultat a été acquis sous présidence française, le Conseil des ministres européens des transports des 20 et 21 décembre derniers ayant accepté le texte portant sur la réforme de plusieurs directives ferroviaires européennes, élaboré avec le Parlement européen dans le cadre d'une procédure de conciliation. La constitution de ce RTEFF ainsi entérinée, permettra de développer le transport international de fret par le rail et renforcera les coopérations entre les entreprises ferroviaires communautaires. L'amélioration des performances en termes de vitesse commerciale et de ponctualité dans les trafics internationaux, domaine où les transports combinés sont les plus pertinents et qui constitue un fort potentiel de développement, devrait permettre le rééquilibrage souhaité en faveur du rail, même s'il convient d'avancer dans l'interopérabilité des réseaux. La politique des transports menée par le Gouvernement vise donc à développer la diversité et la complémentarité des modes au sein d'un réseau national s'intégrant harmonieusement dans le nouveau réseau européen des transports. Il s'agit de développer de nouvelles infrastructures lorsqu'elles s'avèrent nécessaires mais également et avant tout d'encourager une meilleure utilisation du réseau existant et d'accorder une attention toujours plus grande à la sécurité. Le transport combiné et le transport de fret par le rail connaissent globalement depuis maintenant trois ans une progression à la fois significative et régulière qu'il convient de poursuivre.

Données clés

Auteur : [M. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41455

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 février 2000, page 807

Réponse publiée le : 25 juin 2001, page 3698