



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## transport de marchandises

Question au Gouvernement n° 1750

### Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le ministre, grâce à l'adoption d'une proposition de résolution, les députés ont combattu avec vous, en juin dernier, les excès des propositions d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire avancées par la Commission européenne. Celle-ci a pourtant, comme vous et comme de plus en plus de citoyens français et européens, l'ambition de développer le transport des marchandises par le train et de résoudre ainsi les multiples problèmes, liés à l'environnement et à l'insécurité, que pose le tout-routier.

Ce sont nos manières d'y parvenir qui divergent. La commission prône la dérégulation. Or nous voyons ce que la loi de la jungle dans le transport routier entraîne pour les conditions de travail des salariés et pour la vie quotidienne de chacun de nos concitoyens. C'est pourquoi le gouvernement français, à travers vous, monsieur le ministre, défend la mise en place d'une politique européenne des transports régulée, respectueuse de l'environnement et des conditions sociales.

M. Renaud Donnedieu de Vabres. Envoyez les violons !

M. Jean-Jacques Filleul. Le conseil des ministres européens des 9 et 10 décembre a pris, dans ce contexte, d'importantes décisions concernant l'avenir du transport ferroviaire en France et en Europe. Nous aimerions savoir si un accord a été trouvé permettant d'éviter les aspects les plus négatifs des directives, de ce qu'on appelle le paquet d'infrastructures.

Quelles conséquences auront les décisions de ce conseil sur le service public ferroviaire français ? Par ailleurs, nous aimerions connaître les moyens financiers que l'Union européenne entend consacrer plus précisément au développement du transport ferroviaire de marchandises au sein de l'enveloppe consacrée au transport ferroviaire. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous m'avez fait part, avant la réunion du conseil des ministres des transports, au titre de votre responsabilité au conseil supérieur du service public ferroviaire, de vos inquiétudes à propos des propositions de la Commission. Au mois de juin, vous avez raison, les velléités de libéralisation étaient très fortes mais nous avons pu les mettre en échec. Ensuite, au conseil des ministres des transports d'octobre, la France s'est efforcée de faire accepter l'idée que, quel que soit le mode d'exploitation choisi, il fallait garantir l'accès au rail pour développer le trafic international de marchandises. Cette démarche a débouqué la situation et le Conseil a ensuite travaillé dans cet esprit.

Plus précisément, j'avais proposé qu'un observatoire soit mis en place. Acte nous en a été donné.

Par ailleurs, alors que la Commission européenne suggérait de séparer les fonctions respectives des entreprises ferroviaires et des Etats notamment en ce qui concerne la sécurité, il n'en a rien été, et nous avons émis l'idée d'un label européen.

Un réseau de fret ferroviaire européen est en train de se mettre en place.

S'agissant de la tarification, la France, ainsi que d'autres pays, est favorable à ce qu'on appelle le prix au « coût marginal ». Si cette notion n'a pas été spécifiée dans la déclaration, la notion de « coût attractif » a été acceptée par tout le monde. La Commission a même accepté ma proposition de réduire le coût des péages pour les

lignes sous-utilisées et dont le développement est d'ores et déjà décidé - pour la France, je pense, par exemple, à la ligne Béziers-Neussargues-Clermont.

Quant aux goulets d'étranglement, et sans mettre en cause les financements prévus entre autres pour le TGV-est européen, 200 millions d'euros, soit 1,2 milliard de francs, seront débloqués pour s'attaquer à ce problème qui concerne surtout les pays de transit comme la France.

Enfin, la directive 91-440 va être modifiée pour préciser davantage les choses en matière d'interopérabilité et nous avancerons sur cette question d'ici à la fin 2001.

Ce qui est en marche, ce n'est donc pas la libéralisation à tout crin, comme le voudraient certains, mais le développement du fret ferroviaire dans l'intérêt des pays et de l'Europe. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Jacques Filleul](#)

**Circonscription :** Indre-et-Loire (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question au Gouvernement

**Numéro de la question :** 1750

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 décembre 1999, page 10885

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 15 décembre 1999