



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 107059

Texte de la question

M. Jean-Yves Le Déaut attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la question du fret ferroviaire européen. Il lui demande quelle est, selon lui, la meilleure manière de mettre en place une organisation européenne du fret ferroviaire. Il lui demande en outre si, à son avis, il faut développer la concurrence et, si oui, selon quelles modalités.

Texte de la réponse

L'organisation du fret ferroviaire à l'échelle européenne implique d'une part l'établissement de règles juridiques et techniques communes et, d'autre part, la mise en place d'autorités assurant leur application. L'harmonisation européenne en matière de fret ferroviaire résulte du principe de libre circulation des personnes et des marchandises inscrit dans le traité de Rome de 1957 et, pour le transport, des articles 90 à 100 du traité de Lisbonne (sur le fonctionnement de l'Union européenne). L'organisation du transport ferroviaire de fret est issue de la directive n° 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, complétée par les trois « paquets ferroviaires » constituant des groupes thématiques de textes adoptés par les institutions européennes. Le fret ferroviaire est totalement ouvert à la concurrence en France depuis le 31 mars 2006. Avec près de 20 % en 2011 du transport de fret assuré par des entreprises ferroviaires nouvellement entrées sur le marché, la France est dans une situation comparable à la majorité des pays d'Europe. Cependant, le volume réalisé par les « nouveaux entrants » suffit à peine à compenser la réduction régulière, par la SNCF, du trafic notamment en wagons isolés qui a subi durement les conséquences de la crise économique. La question du développement de la concurrence dans le fret ferroviaire appelle une réponse différenciée selon la nature du trafic. Compte tenu du fait que l'activité « wagons isolés » concerne, en grande partie, des flux internationaux, le maintien à un niveau significatif d'un trafic de wagons isolés repose sur une coopération renforcée entre les principaux opérateurs européens en vue de mieux répartir les coûts fixes (90 % des coûts du wagon isolé sont des coûts fixes), de mettre en synergie les réseaux commerciaux et de développer une production standardisée à grande échelle. Telle est la vocation de l'alliance européenne « X-Rail », qui doit permettre de partager les coûts et d'accroître la fiabilité, la qualité et la compétitivité globale de ce segment d'activité peu concurrentiel et à marges faibles. La SNCF a pris part au projet « X-Rail », dès les premiers travaux qui ont débuté à l'automne 2007. Elle n'a pas souhaité intégrer cette alliance lors de l'accord conclu, le 18 février 2010, entre sept entreprises ferroviaires européennes. En effet, engagée dans la mise en oeuvre de sa restructuration, elle a estimé ne pas être en capacité de répondre au cahier des charges de « X-Rail ». Son nouveau système de production concernant l'acheminement de wagons isolés « multi-lots/multi-clients » désormais mis en place, elle envisage maintenant une réintégration dans l'alliance « X-Rail ». S'agissant du fret massifié, la concurrence doit stimuler les segments les plus rentables au profit des chargeurs comme des opérateurs. Au plan technique, l'accroissement de l'interopérabilité des matériels, telle qu'elle existe d'ores et déjà sur les trois corridors ferroviaires européens traversant la France, contribuera aussi au renforcement du marché ferroviaire de fret. C'est dans le même objectif d'intégration et afin d'accroître la

compétitivité et l'attrait de cette ouverture, que la Commission européenne a transmis au Conseil une proposition de directive établissant un espace ferroviaire unique européen qui constitue une refonte du premier paquet ferroviaire visant à lever les ultimes entraves techniques et juridiques à la concurrence. Les négociations européennes sur ce texte devraient aboutir en 2012. Développer plus largement le fret ferroviaire permettrait de dynamiser l'économie et l'industrie nationales, de favoriser un report modal d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail et constituerait donc un atout dans l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'un renforcement du caractère durable du transport de marchandises par voie ferrée. C'est pourquoi le Gouvernement a fait de la promotion du fret ferroviaire une de ses principales priorités et a mis en place l'engagement national pour le fret ferroviaire dès 2007, qui représente plus de sept milliards d'euros d'investissement d'ici 2020 et qui doit permettre au transport ferroviaire de marchandises de retrouver toute sa place au sein d'un secteur encore fragilisé par la crise économique. Par ailleurs un plan d'investissement de seize millions d'euros par an s'étend jusqu'en 2020, financé à parité par Réseau ferré de France et par l'État, afin de rénover les lignes à potentiel du réseau secondaire dédié au fret, premières lignes concernées par la circulation d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP). Une concertation avec les acteurs publics et privés du secteur est en cours. Ainsi, le 30 mai 2011, l'ensemble des opérateurs de la filière ont été reçus par la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement afin d'identifier des mesures destinées à lever à court terme les freins au développement du fret ferroviaire, pour notamment : rendre l'accès au réseau plus performant et faciliter la circulation des trains de fret, en optimisant la gestion de l'allocation des sillons par Réseau ferré de France (RFF) et en associant davantage les entreprises ferroviaires dans la planification ; accompagner la croissance du transport combiné, en garantissant à tous les opérateurs un accès non discriminatoire aux terminaux de transport combiné rail-route par des statuts adaptés des sociétés de gestion des terminaux ; améliorer la compétitivité du transport ferroviaire en accélérant la mise en circulation de trains plus longs et plus rapides, dès le 1er janvier 2012 sur les axes Valenton-Marseille et l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg ; renforcer la dimension commerciale dans les relations entre les acteurs, en révisant les principes de la tarification des sillons pour redonner les bons signaux économiques et en relançant les discussions sur les relations contractuelles entre clients et transporteurs. L'effectivité de ces actions, complémentaires à celles en cours de mise en oeuvre dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), fera l'objet d'un suivi régulier. La composition du comité de suivi de l'ENFF sera ainsi élargie de manière à constituer une unique instance qui puisse juger de l'avancement de l'ensemble de ces actions.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Le Déaut](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (6^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107059

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 26 avril 2011, page 4183

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8673