



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question écrite n° 89592

Texte de la question

M. Francis Saint-Léger attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le transport ferroviaire et aérien au sein de l'Union européenne. Il désire connaître ses intentions afin de renforcer la coopération européenne en la matière.

Texte de la réponse

La France, État fondateur de l'Union européenne, a mis en oeuvre les trois paquets ferroviaires, en prenant l'ensemble des dispositions qui permettent leur application effective, sans se contenter d'une transposition purement formelle. Ainsi, l'ouverture de l'ensemble des services de fret et des services internationaux de voyageurs avec un cabotage encadré est intervenue dans les délais prévus par les textes communautaires. Conformément aux textes communautaires transposés par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le transport ferroviaire de marchandises est une activité qui est entièrement ouverte à la concurrence en France depuis le 31 mars 2006. Si Fret SNCF continue d'être un acteur incontournable en France, sept autres entreprises ferroviaires circulent sur le réseau ferré français pour une part de marché de 16 % en tonnes/kilomètre transportées. Par ailleurs, le règlement relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, adopté en deuxième lecture par le Conseil de l'Union européenne le 13 septembre 2010, oeuvre également pour une meilleure coopération au sein de l'Union européenne en matière de transport de marchandises. Ces mesures doivent permettre d'assurer le développement des services internationaux de fret ferroviaire facilitant, sur ce réseau, une circulation efficace avec des règles de priorités, la planification d'investissements et la disponibilité de sillons fiables et en nombre suffisant. Sous l'impulsion européenne, après l'ouverture du service de transport ferroviaire de marchandises à la concurrence, une évolution majeure a eu lieu le 13 décembre 2009 en France avec la libéralisation des services de transport internationaux de voyageurs prévue par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, modifiée par la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires. Toute entreprise ferroviaire peut désormais assurer des services de transport ferroviaire international de voyageurs concurrents à ceux de la SNCF avec la possibilité « encadrée » d'offrir un service de cabotage sur le territoire français. Le développement de l'offre de tels services devrait permettre aux usagers de bénéficier sur les relations internationales d'une augmentation du nombre de rames et de dessertes, d'un renforcement de l'attractivité tarifaire et d'une diversification des services commerciaux. Concernant l'aspect coopération européenne dans le domaine du rail, les textes communautaires, transposés en droit français, prévoient la coordination au sein de l'Union européenne des acteurs du transport ferroviaire. Au-delà de la mise en oeuvre des textes communautaires, la France développe une politique de dialogue dans le domaine ferroviaire avec ses principaux voisins, notamment l'Allemagne, avec laquelle une coopération sur tous les aspects du ferroviaire, notamment industriel, se met en place. Pour ce qui concerne le transport aérien, la France joue un rôle moteur au sein de l'Union européenne afin de renforcer la coopération dans le domaine aérien. Le 2 décembre 2010, la France a signé le traité de création du FABEC - le bloc d'espace aérien fonctionnel d'Europe centrale - pour une gestion commune du trafic aérien avec l'Allemagne, la Belgique, le

Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Fruit de deux ans de concertation, ce traité, dont les objectifs sont ambitieux, s'inscrit dans le cadre de la construction du Ciel unique européen. Durant les mois qui viennent, la France va continuer à travailler étroitement avec ses partenaires pour définir les modalités de coopération et de rapprochement des prestataires de services de contrôle aérien des six États afin de mettre en oeuvre les dispositions du traité. Une forte coopération technique a d'ores et déjà été impulsée et donne des premiers résultats. En matière de sécurité aérienne, les discussions sur les modalités d'application des extensions de compétence de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) à la sécurité des aéroports et de la gestion du trafic aérien, suite au second paquet Ciel unique, vont se poursuivre. La France souhaite que celles-ci aboutissent dans des délais raisonnables. Cette extension doit permettre de concentrer en une seule autorité les compétences et les moyens nécessaires à une approche globale de la sécurité, en étroite concertation avec les autorités nationales. Enfin, la France va participer activement, dans les mois qui viennent, aux discussions relatives à la définition de la phase de déploiement du programme SESAR, le volet technologique du Ciel unique européen. La France est favorable à un déploiement rapide des systèmes de gestion du trafic aérien afin de soutenir les schémas de performance du Ciel unique II au bénéfice des usagers de l'espace aérien.

Données clés

Auteur : [M. Francis Saint-Léger](#)

Circonscription : Lozère (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 89592

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 septembre 2010, page 10516

Réponse publiée le : 5 avril 2011, page 3441