



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Le Havre Muizen Sibelin

Question orale n° 208

## Texte de la question

Conformément aux recommandations de la Commission européenne, les chemins de fer belges, les chemins de fer luxembourgeois et la société des chemins de fer français, dans le cadre de leur mission de gestion d'infrastructure, sont convenus le 29 mai 1997 de créer un corridor fret entre les zones de concentration de trafics de Muizen, à 25 kilomètres d'Anvers en Belgique, Bettembourg au Luxembourg et Sibelin-Vénissieux près de Lyon. L'accord-cadre signé le mercredi 26 novembre 1997 est la concrétisation de ces contacts. Le corridor sera opérationnel à compter du 12 janvier 1998, excepté le raccordement de Milan dont l'accès est envisagé au plus tôt le 1er juillet 1998. Les navettes réelles commenceront à une date ultérieure. Les chemins de fer ont adhéré à cette démarche et le corridor initial se prolongera, à partir de cette date, en Italie vers Turin, Gênes, La Spezia et le port de Giaro Tauro en Calabre. Cependant, ceci veut dire qu'à partir du 12 janvier, un guichet unique, basé au Luxembourg, répondra au nom des gestionnaires de réseaux dans un délai très court, à toutes les demandes d'opérateurs éventuels quant à l'attribution de sillons, de tarifs transparents, et de suivi en temps réel des trains. Grâce à cette meilleure réactivité ferroviaire, les sillons ainsi dégagés seront beaucoup plus performants, tant en terme de délais (- 20 %) que de productivité (+ 2 millions de tonnes). Les gains ainsi dégagés devraient être restitués, pour partie au moins, aux opérateurs. Le port d'Anvers devrait être parmi les premiers pour transférer cet avantage à son profit, comme d'ailleurs les ports de Rotterdam et de Hambourg qui sont reliés à deux corridors parallèles à travers l'Allemagne pour rejoindre l'Italie. Les ports de Rotterdam et de Hambourg ne sont pas encore reliés au corridor Muizen-Sibelin car la SNCF n'a toujours pas réussi à trouver un accord avec les chemins de fer allemands qui réclament un corridor Wolfsburg-Barcelone en échange du corridor ouest-est, Le Havre-Sopron. Ce dernier a été promis à maintes reprises mais sans concrétisation. Il est vrai que l'accès de Strasbourg a pu être ouvert grâce à l'action du ministre de l'équipement en faisant mettre à disposition les sillons nécessaires. La « Société des navettes » en cours de constitution au Havre en bénéficiera. L'annonce du raccordement du Havre, via Metz, à ce corridor Muizen-Sibelin ne semble être simplement qu'une déclaration de principe de la SNCF. Nous sommes donc encore très loin de ce qui est en train de se mettre en place au profit de l'axe Nord-Sud ce qui risque d'être très dommageable pour les développements ferroviaires de notre port. M. Paul Dhaille demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement quelle démarche il compte entreprendre auprès de la SNCF afin que Le Havre soit traité à parité avec les ports du nord de l'Europe.

## Texte de la réponse

M. le président. M. Paul Dhaille a présenté une question, n° 208, ainsi rédigée:

«Conformément aux recommandations de la Commission européenne, les chemins de fer belges, les chemins de fer luxembourgeois et la Société des chemins de fer français, dans le cadre de leur mission de gestion d'infrastructure, sont convenus le 29 mai 1997 de créer un corridor fret entre les zones de concentration de trafics de Muizen, à vingt-cinq kilomètres d'Anvers en Belgique, Bettembourg au Luxembourg et Sibelin-Vénissieux près de Lyon. L'accord-cadre signé le mercredi 26 novembre 1997 est la concrétisation de ces contacts. Le corridor sera opérationnel à compter du 12 janvier 1998, excepté le raccordement de Milan dont

l'accès est envisagé au plus tôt le 1er juillet 1998. Les navettes réelles commenceront à une date ultérieure. Les chemins de fer italiens ont adhéré à cette démarche et le corridor initial se prolongera, à partir de cette date, en Italie vers Turin, Gênes, La Spezia et le port de Giaro Tauro en Calabre. Cependant, cela veut dire qu'à partir du 12 janvier un guichet unique, basé au Luxembourg, répond au nom des gestionnaires de réseaux dans un délai très court à toutes les demandes d'opérateurs éventuels quant à l'attribution de sillons, de tarifs transparents et de suivi en temps réel des trains. Grâce à cette meilleure réactivité ferroviaire, les sillons ainsi dégagés seront beaucoup plus performants, tant en termes de délais (- 20 %) que de productivité (+ 2 millions de tonnes). Les gains ainsi dégagés devraient être restitués, pour partie au moins, aux opérateurs. Le port d'Anvers devrait être parmi les premiers pour transférer cet avantage à son profit, comme d'ailleurs les ports de Rotterdam et de Hambourg qui sont reliés à deux corridors parallèles à travers l'Allemagne pour rejoindre l'Italie. Les ports de Rotterdam et de Hambourg ne sont pas encore reliés au corridor Muizen-Sibelin car la SNCF n'a toujours pas réussi à trouver un accord avec les chemins de fer allemands qui réclament un corridor Wolfsburg-Barcelone en échange du corridor Ouest-Est Le Havre-Sopron. Ce dernier a été promis à maintes reprises mais sans concrétisation. Il est vrai que l'accès de Strasbourg a pu être ouvert grâce à l'action du ministre de l'équipement en faisant mettre à disposition les sillons nécessaires. La « Société des navettes » en cours de constitution au Havre en bénéficiera. L'annonce du raccordement du Havre, via Metz, à ce corridor Muizen-Sibelin ne semble être simplement qu'une déclaration de principe de la SNCF. Nous sommes donc encore très loin de ce qui est en train de se mettre en place au profit de l'axe Nord-Sud, ce qui risque d'être très dommageable pour les développements ferroviaires de notre port. M. Paul Dhaille demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement quelle démarche il compte entreprendre auprès de la SNCF afin que Le Havre soit traité à parité avec les ports du nord de l'Europe.»

La parole est à M. Paul Dhaille, pour exposer sa question.

M. Paul Dhaille. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, comme vous le savez, conformément aux recommandations de la commission européenne, les chemins de fer belges, les chemins de fer luxembourgeois et la Société des chemins de fer français, dans le cadre de leur mission de gestion d'infrastructures, sont convenus, le 29 mai 1997, de créer un corridor de fret entre les zones de concentration de trafics de Muizen, à 25 kilomètres d'Anvers en Belgique, Bettembourg au Luxembourg et Sibelin-Vénissieux près de Lyon. L'accord-cadre signé le mercredi 26 novembre 1997 est la concrétisation de ces contacts.

Le corridor est opérationnel depuis le 12 janvier 1998, excepté le raccordement de Milan dont l'accès est envisagé au plus tôt le 1er juillet de cette année. Les navettes réelles commenceront à une date ultérieure. Les chemins de fer italiens ont adhéré à cette démarche et le corridor initial se prolongera, à partir de cette date, en Italie vers Turin, Gênes, La Spezia et le port de Giaro Tauro en Calabre. Cependant, cela signifie que depuis le 12 janvier, un guichet unique, basé au Luxembourg, répond au nom des gestionnaires de réseaux, dans un délai très court, à toutes les demandes d'opérateurs éventuels, quant à l'attribution de sillons, de tarifs transparents et de suivi en temps réel des trains. Grâce à cette meilleure réactivité ferroviaire, les sillons ainsi dégagés seront beaucoup plus performants, tant en termes de délais - on gagnera 20 % - que de productivité, puisque deux millions de tonnes supplémentaires seront transportées. Les gains ainsi dégagés devraient être restitués, pour partie au moins, aux opérateurs.

Le port d'Anvers devrait être parmi les premiers à profiter de cet avantage, comme d'ailleurs les ports de Rotterdam et de Hambourg, qui sont reliés à deux corridors parallèles à travers l'Allemagne pour rejoindre l'Italie. Les ports de Rotterdam et de Hambourg ne sont pas encore reliés au corridor Muizen-Sibelin, car la SNCF n'a toujours pas réussi à trouver un accord avec les chemins de fer allemands qui réclament un corridor Wolfsburg-Barcelone en échange du corridor ouest-est, Le Havre-Sopron. Ce dernier a été promis à maintes reprises, mais sans concrétisation. Il est vrai que l'accès de Strasbourg a pu être ouvert grâce à votre action, monsieur le ministre, en faisant mettre à disposition les sillons nécessaires. La « Société des navettes » en cours de constitution au Havre en bénéficiera.

L'annonce du raccordement du Havre, via Metz, à ce corridor Muizen-Sibelin semble se réduire à une déclaration de principe de la SNCF. Nous sommes donc encore très loin de ce qui est en train de se mettre en place au profit de l'axe nord-sud, ce qui risque d'être très dommageable pour les développements ferroviaires du port du Havre.

Quelle démarche comptez-vous entreprendre auprès de la SNCF afin que Le Havre soit traité à parité avec les ports du nord de l'Europe ?

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, je partage votre souci concernant les corridors ouest-est.

La Commission européenne a publié, en 1995, un livre blanc sur la revitalisation du secteur ferroviaire qui contient des propositions visant à la mise en place de corridors européens de fret entièrement libéralisés. L'actuel Gouvernement, tout comme le précédent d'ailleurs, s'est opposé à cette orientation et encourage la mise en place de corridors dans le cadre du droit communautaire existant et d'une coopération accrue des réseaux ferroviaires nationaux pour créer des services internationaux performants.

Nous avons obtenu que les conclusions du Conseil des ministres européens de juin aillent dans ce sens et nous avons oeuvré à la création d'un premier corridor, comme vous l'avez souligné, entre la SNCF, les chemins de fer belges, luxembourgeois et italiens, corridor destiné à être étendu vers l'Espagne, peut-être même vers le Portugal.

La mise en place de corridors internationaux nécessite la coordination de plusieurs réseaux ferroviaires européens. L'avancement plus rapide des négociations avec la Belgique et le Luxembourg a fait que le corridor Muizen-Luxembourg-Sibelin a été installé le premier.

Cependant, il est absolument indispensable pour la France de traiter avec la même attention, la même détermination, les axes Est-Ouest, en particulier les liaisons entre les pays d'Europe centrale et orientale et la façade atlantique, à travers l'Autriche et l'Allemagne, et de faire de même pour les liaisons vers le Sud, vers Marseille et Barcelone.

La mise en place de telles opérations nécessite la conjugaison des efforts des réseaux ferroviaires, mais aussi des ports et des gestionnaires de plates-formes ainsi que des opérateurs, notamment de transport combiné, pour le lancement des services utilisant les corridors.

Le corridor Muizen-Luxembourg-Sibelin a donc précédé de quelques semaines la mise en place de son prolongement vers Marseille et Barcelone. Les discussions sont en cours entre la SNCF et les chemins de fer allemands, je le confirme, pour le prolongement vers l'Est de la relation Le Havre-Strasbourg qui vient d'être créée.

Soyez persuadé, monsieur le député, que le Gouvernement est déterminé à les faire aboutir dans les meilleurs délais.

M. le président. La parole est à M. Paul Dhaille.

M. Paul Dhaille. Monsieur le ministre, vous êtes venu, l'année dernière, visiter Le Havre et donner votre appui au projet «Port 2000» qui vise à l'extension du port du Havre dans les années à venir. Vous avez aussi marqué votre intérêt, que je partage, pour le développement du transport ferroviaire et du transport fluvial et votre volonté de les soutenir.

Il est clair que pour un port comme Le Havre, le développement de ces transports vers l'est - car vous savez que nous sommes un peu bloqués par la région parisienne dans ce domaine - est indispensable. Si nous voulons réussir le pari du développement du port du Havre, à travers le projet «Port 2000», les corridors ferroviaires de fret sont absolument nécessaires. J'ajoute - mais nous aurons l'occasion d'en reparler - que la liaison Seine-est nous semble tout aussi nécessaire que la liaison Seine-nord.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je ne peux qu'abonder dans votre sens.

Nous avons, l'an dernier, assisté à une progression du trafic portuaire sur l'ensemble du territoire d'environ 8 %, en moyenne car il y a des inégalités selon les ports. Que ce soit pour Le Havre, que vous avez cité, ou pour d'autres ports, il y a un véritable défi à relever: ne pas admettre qu'ils seraient définitivement battus par les ports du nord de l'Europe.

Or, une bonne part de la compétitivité des ports se joue sur terre, notamment dans ce qu'on appelle l'hinterland, selon les moyens de communication existants entre ces ports et les différents pays, et les services rendus, autrement dit le transport des marchandises.

C'est pourquoi la question des corridors ouest-est est si importante. On ne peut se contenter de voir se développer des liaisons nord-sud, sans réaliser les transversales, si indispensables à la dynamique de développement de nos régions, à l'aménagement de notre territoire et à son ouverture vers l'extérieur.

## Données clés

**Auteur :** [M. Paul Dhaille](#)

**Circonscription :** Seine-Maritime (6<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 208

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 25 février 1998, page 1609

**Réponse publiée le :** 4 mars 1998, page 1818

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 25 février 1998