



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question au Gouvernement n° 2516

Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Nous constatons que M. Fabius n'a répondu qu'incomplètement à notre question. Nous espérons qu'il nous donnera des chiffres plus précis demain. Quoi qu'il en soit, nous porterons évidemment à la connaissance de l'ensemble des membres de la fonction publique ce qu'il vient de nous dire. Ma question s'adresse à Mme Voynet ou à M. Gayssot. Mais Mme Voynet n'est pas là.

M. Philippe Briand. Elle est en vacances !

M. Marc-Philippe Daubresse. C'est donc plutôt à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que je m'adresserai. Monsieur le ministre, vous venez de faire allusion au ferroutage, en réponse à l'un de nos collègues. La semaine dernière, vous avez annoncé le feu vert du Gouvernement pour libérer la liaison à travers les Alpes vers l'Italie en matière de ferroutage. C'est une mesure significative, enfin ! Elle intervient après trois ans de discours, puisque la dernière mesure significative en matière de transport combiné et de ferroutage remonte au gouvernement Juppé, sous l'impulsion de M. Bernard Pons et de Mme Anne-Marie Idrac.

M. Charles Cova. Eh oui ! Ils ont perdu trois ans !

M. Marc-Philippe Daubresse. Monsieur le ministre, tous les pays européens sont en train de faire des efforts considérables pour résoudre les problèmes que pose la présence des camions sur les autoroutes. C'est vrai pour les Pays-Bas : voyez les liaisons qui se font entre le port de Rotterdam et l'Allemagne. C'est vrai pour l'Allemagne, avec la politique volontariste menée par la DeutscheBahn. Vous nous avez dit que vous procédiez à un certain nombre d'inflexions dans ce domaine. Mais vous savez très bien, monsieur le ministre, qu'il y a un effet de seuil : il faut dépenser au moins 3 ou 4 milliards de francs dans les investissements ferroviaires. Une opportunité intéressante nous est par exemple offerte par l'invention d'un nouveau wagon.

Au-delà de cette mesure, qui concerne une ou deux navettes quotidiennes à travers les Alpes, et qui repousse à 2015 la liaison Lyon-Turin, êtes-vous prêt à infléchir significativement votre politique en faveur du ferroutage ? Etes-vous prêt, par exemple, à lancer une grande liaison Lyon-Paris et Lyon-Marseille ? Etes-vous prêt à traduire cette inflexion dans le budget des transports - ce qui n'est pas le cas actuellement -, comme dans les schémas de services collectifs de la DATAR, ce qui n'est pas le cas non plus ? Bref, des mesures réelles vont-elles succéder aux effets d'annonce ? (Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)

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 évoquez la liaison Lyon-Turin. Bien entendu, la décision doit être prise par les deux Etats, les deux gouvernements concernés. On ne peut pas s'engager à percer la moitié d'un tunnel si nos partenaires, de l'autre côté, ne sont pas d'accord pour le faire aussi. Vous comprenez qu'il faut que, des deux côtés, cela puisse aller dans le même sens. (Rires et applaudissements sur divers bancs.) Je vois que M. Juppé le reconnaît.

Après toutes les études qui ont été décidées et menées à bien, je pense, et c'est l'avis du Gouvernement - c'est aussi celui du Premier ministre, qui a eu l'occasion de le dire - que le 29 janvier prochain, lors du sommet franco-italien, des décisions seront prises. Mais on sait qu'il faut une quinzaine d'années pour réaliser le tunnel de base. D'ici là, le Gouvernement, déterminé à faire du développement du trafic ferroviaire une grande question

de société, à l'échelle de la France et à l'échelle de l'Europe, en particulier dans les zones sensibles que sont les traversées alpines et pyrénéennes, ne s'arrêtera pas en chemin et prendra encore d'autres décisions que celles qu'il a déjà prises. Le trafic marchandises progresse de plus de 6 %, alors qu'il avait régressé assez sensiblement pendant des années. Quand M. Méhaignerie était ministre,...

M. François Rochebloine. Un bon ministre !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... le transport de marchandises sur rail avait connu une baisse de 1,5 milliard de tonnes-kilomètres. Depuis 1997, la progression est de 5 milliards de tonnes-kilomètres. C'est dire s'il y a une évolution.

Mais elle n'est pas suffisante. La SNCF a passé un accord pour développer l'exploitation d'un wagon de type nouveau, qui permettra de mettre des camions sur le rail. Cette expérimentation va se faire sans délai, sans même attendre la réalisation du tunnel de base. Et je puis vous dire que, dès 2002, des navettes ferroviaires commenceront à circuler avec des camions pour franchir les Alpes et que, dès 2006, plus de trente navettes circuleront chaque jour. Mais vous avez raison, monsieur Daubresse, de souligner que le transport ferroviaire de fret ne doit pas seulement concerner les traversées alpines. Pensons en particulier à ce que l'on appelle la «magistrale ECOFRET». Dans toutes les régions de France, partout où nous pourrions faire passer des camions ou des marchandises sur le rail, nous le ferons. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

Données clés

Auteur : [M. Marc-Philippe Daubresse](#)

Circonscription : Nord (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2516

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 20 décembre 2000, page 10455

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 20 décembre 2000