



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 110654

Texte de la question

M. Dominique Paillé attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement du transport combiné rail (TCRR). Le transport combiné rail-route offre, sur des distances supérieures à 600 kilomètres, une solution alternative performante comparée au transport purement routier. Cette solution permet une diminution de l'encombrement des réseaux routiers et une réduction notable des émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre. Le TCRR représente plus que jamais la solution à la problématique de la sécurité, de la santé et du développement durable pour le transport de marchandises. Après avoir traversé une période difficile, l'activité des entreprises de TCRR tend à se stabiliser et même à reprendre un timide développement en 2006. La technique du TCRR a bénéficié d'un soutien financier de l'État sous la forme d'une subvention à l'exploitation versée directement à la SNCF. En 2003, cette subvention a été remplacée par une aide directe aux opérateurs, étendue à tous les types de transports combinés (rail-route, fluvial-route, mer-route) et attribuée en fonction du nombre de transbordements effectués sur le territoire national. Cette aide est indispensable pour ces entreprises même si elles regrettent que, entre 2001 et 2006, son montant s'est vu divisé par 4, alors même que son périmètre d'attribution était élargi. Aujourd'hui, les transporteurs combinés s'inquiètent d'une éventuelle nouvelle baisse de cette aide alors qu'il serait nécessaire de l'augmenter. Aussi, il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur ce dossier et dans quelles mesures le montant de la subvention des opérations de transbordements pourrait être augmenté afin de soutenir et maintenir le développement du TCRR dans le marché.

Texte de la réponse

Le transport combiné consiste dans l'acheminement d'unités de transport intermodal par la voie ferroviaire, fluviale, ou maritime associé à un transport routier terminal. Il contribue au développement des modes complémentaires à la route. Les investissements au bénéfice de ces modes sont majoritaires dans les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). L'accélération des contrats de plan État-région décidée par le Gouvernement donne la priorité à ces investissements, et les orientations données aux préfets de région dans leur mandat de négociation des futurs contrats de projets vont dans le même sens. Le financement d'infrastructures et d'équipements de manutention de transport combiné rentre dans ce cadre. Ainsi, les installations du terminal SAITH de Port 2000 au Havre sont entrées en service au début de l'année 2006 ; l'extension du port fluvial Édouard-Herriot à Lyon est achevée depuis la fin 2006. Les travaux d'extension du terminal de Perpignan-Saint-Charles et de création du terminal de Grans-Miramas seront, pour leur part, lancés prochainement. Des aides directes imputées sur le programme « transports maritimes et terrestres » de la mission transport du budget du ministère en charge des transports sont versées aux opérateurs de transport combiné, ferroviaire, fluvial et maritime. Ce système est transparent et non discriminant entre entreprises et modes, à la différence de la subvention qui était versée à la SNCF jusqu'en 2002. Il permet à l'opérateur d'abaisser ses coûts de manutention à chaque changement de mode, de favoriser les grands axes massifiés, qui visent à augmenter les trafics transportés pour améliorer la rentabilité des services. Il contribue à renforcer la desserte des grandes places portuaires. Le Gouvernement a veillé à ce que

depuis 2004, l'aide unitaire soit maintenue à 12 euros afin de donner de la visibilité aux opérateurs et cela dans un contexte budgétaire difficile connu de tous. Cette politique constante a conduit en 2006 à un doublement des moyens financiers de l'État pour soutenir la croissance du trafic. Le développement de ce mode de transport passe avant tout par la recherche d'un modèle économique pérenne et équilibré. L'amélioration du service offert par fret SNCF, grâce à une organisation spécifique pour le transport combiné est une première réponse. Les chargeurs ont d'ailleurs exprimé leur satisfaction quant aux résultats obtenus en matière de qualité de service. Parallèlement, l'arrivée de nouveaux tractionnaires sur un marché désormais ouvert à la concurrence étend les possibilités de choix des organisateurs de transport combiné. La réalisation des aménagements nécessaires pour permettre d'accueillir des trains longs de 1000 mètres au lieu de 750 mètres, doit également être engagée là où cela paraît pertinent pour augmenter la productivité d'environ 20 %.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Paillé](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 110654

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 novembre 2006, page 12109

Réponse publiée le : 30 janvier 2007, page 1137