



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 116198

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention du M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le problème du transport combiné. Le transport combiné est l'association judicieuse du rail et de la route. Il consiste à ne faire effectuer par la route que les trajets de proximité et de combiner la route avec le ferroviaire pour toutes les distances supérieures à 500 kilomètres. Cette solution apporte une réduction notable de l'émission des gaz à effet de serre et des nuisances du transport routier. Il nécessite de rendre très rapide, facile et peu onéreux le transbordement du camion au wagon et réciproquement. L'activité commençait à se développer à partir des premières orientations prises dans les années précédentes. Depuis 2003, l'aide publique prend notamment la forme d'une subvention directe à la SNCF attribuée en fonction du nombre de transbordements (ou « coup de pince ») effectués. Or cette aide a été divisée par quatre de 2001 à 2006 et la subvention forfaitaire par transbordement est gelée depuis 2004. De plus, les notifications d'aides sont souvent faites tardivement et les entreprises bénéficiaires doivent attendre le dernier trimestre de l'année pour avoir confirmation de leur financement. Un tel mode de fonctionnement ne favorise pas une saine gestion et nuit gravement à la bonne santé des entreprises. L'aide de l'État reste très modeste par rapport à celle des autres pays européens. Pour certaines zones, notamment les zones de montagne, certains pays ont pris depuis de nombreuses années des décisions d'interdiction de passage routier en obligeant à un report d'une grande partie du transport routier sur le combiné rail route. De plus, la récente ratification du protocole transport au niveau européen doit détourner une grande partie du transport de marchandises vers le rail. Considérant le développement exponentiel du transport par route, l'enjeu de la maîtrise de l'émission des gaz à effet de serre et celui du maintien d'une qualité de vie dans notre pays, il semble primordial de réexaminer rapidement la politique d'intervention publique sur ce mode de transport. Il le remercie de lui préciser ses intentions sur ce problème.

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 également 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 Edouard-Herriot à Lyon est achevée depuis la fin de 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 terrestres et maritimes » 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 offrent des perspectives de développement. Il contribue également 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, 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 1 000 mètres au lieu de 750 mètres doit également être engagée là où cela paraît pertinent, afin d'augmenter la productivité d'environ 20 %. Les études préalables seront engagées dès 2007 afin de réaliser dès que possible les aménagements nécessaires à ces trains sur les axes Paris-Marseille et Lille-Marseille.

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 116198

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 janvier 2007, page 514

Réponse publiée le : 6 mars 2007, page 2525