



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 117346

Texte de la question

M. François Dosé attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement que connaît actuellement le combiné rail route. Ce transport est la combinaison de deux modes de transport, le fer et la route. 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. Après avoir traversé une période difficile, l'activité tend à se stabiliser et même à se développer. Afin de favoriser et d'encourager ce mode de transport, l'État a versé une subvention à l'exploitation en fonction du nombre de transbordements. Ce soutien, qui a permis à ces entreprises de poursuivre leurs activités, doit absolument être maintenu, voire augmenté, puisque après une diminution de 2001 à 2004, son montant a été gelé. Aussi, considérant la nécessité de préserver et de développer ce mode de transport conformément aux prises de positions des différents partenaires, il lui demande de bien vouloir lui indiquer la position du Gouvernement et les mesures envisagées pour pérenniser cette subvention.

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. François Dosé](#)

Circonscription : Meuse (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 117346

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 janvier 2007, page 1003

Réponse publiée le : 6 mars 2007, page 2525