



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 54388

Texte de la question

M. Jean-Claude Bois appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les difficultés de mettre en oeuvre le transport combiné et le ferroutage dans notre pays. Le trafic du transport routier a considérablement augmenté ces dernières années et il s'est de nouveau accru depuis l'arrivée des dix pays dans l'Union européenne. La Suisse, qui compte 6 millions d'habitants, est parvenue avec de fortes subventions, de l'inventivité et des investissements importants à continger le nombre de poids lourds autorisés à rouler sur les routes et ont fait obligation aux autres à utiliser le transport par le rail. Les Pays-Bas, pour protéger une zone densément peuplée, ont aménagé une ligne ferroviaire à grande capacité exclusivement réservée au transport de marchandises. Dans un souci de solidarité, ils ont reporté les charges d'infrastructures sur les tarifs voyageurs. Et c'est ainsi que chaque Néerlandais qui utilise le train subventionne le transport de marchandises dans un souci de protection de l'environnement. En France, le ferroutage est toujours au stade d'essais et les obstacles à surmonter pour banaliser ce transport sont multiples, le principal se nomme évidemment rentabilité. L'exemple de la société Calvi, implantée dans le Doubs, apporte la preuve que la SNCF ne souhaite peu ou pas le renversement de la tendance du tout-routier. Un syndicat déplore également que la « politique de la direction est incompréhensible » puisque tout est fait pour que les entreprises soient dissuadées d'utiliser le train ; la SNCF a par exemple augmenté ses tarifs de 35 %. Quant au plan climat présenté par le ministre de l'écologie et du développement durable, le constat est simple, il ne contient pas une seule ligne sur le transport routier. À l'instar de la Suisse et des Pays-Bas où le changement radical de la politique du transport routier a été mené avec succès, il lui demande quelles mesures efficaces, à court et moyen termes, le Gouvernement a l'intention de mettre en oeuvre pour augmenter l'utilisation du transport combiné et du ferroutage afin de préserver la qualité de vie de nos concitoyens, de protéger notre écosystème mis à mal avec l'augmentation constante du dioxyde de carbone et d'améliorer aussi la sécurité sur tout le réseau routier.

Texte de la réponse

Le ferroutage permet de mettre sur des trains, non seulement des conteneurs mais aussi des remorques ou des véhicules routiers. Ce mode de transport doit notamment pouvoir répondre aux trafics nécessitant le franchissement d'une barrière physique naturelle, mais il peut aussi se développer sur de grands corridors où la massification des flux est possible. Le transport combiné doit être attractif pour les acteurs économiques dont les décisions reposent sur le coût, la fiabilité, la rapidité et l'adaptabilité du mode de transport. Pour le fret, la qualité de service de la traction ferroviaire et la répartition des sillons ferroviaires constituent encore trop souvent une source de difficulté. Mais, l'ouverture progressive du réseau ferroviaire fret à la concurrence, le transfert de gestion des sillons à RFF, et le soutien de 800 millions d'euros apporté par l'État au plan de redressement de fret SNCF visent à reconstruire les bases d'un développement pérenne. Seuls des services économiquement pertinents peuvent durablement entraîner une modification de la chaîne logistique et donc contribuer efficacement à une réduction de la congestion routière. Le service expérimental d'autoroute ferroviaire entre Bourgneuf-Aiton et Orbassano a été lancé en novembre 2003. Techniquement, l'expérimentation a permis de

tester la viabilité du système Modalohr. Malgré un démarrage difficile et des conditions de circulation des trains difficiles, les résultats commerciaux du service sont en progrès net, constant et encourageant depuis septembre 2004 puisque le taux de remplissage des navettes a atteint 50 % au printemps 2005. Suite à la fermeture du tunnel routier du Fréjus en juin dernier, les navettes ont frôlé la pleine capacité, et ce sont plus de 2 000 poids lourds par mois qui ont été ainsi transportés par l'autoroute ferroviaire alpine. Des travaux très lourds de mise au gabarit du tunnel ferroviaire, actuellement en cours, limitent les fréquences des navettes et les gabarits des véhicules routiers. Ils permettront le transport de poids lourds aux dimensions les plus utilisées. Des études et évaluations complémentaires débiteront prochainement afin de déterminer les conditions d'exploitation d'un service d'autoroute ferroviaire pérenne qui devrait être exploité à l'issue de la phase expérimentale. Parallèlement, l'État soutient les travaux de l'association « Route roulante 2006 » dans le but de déterminer les conditions de réalisation d'une autoroute ferroviaire de plaine longue distance en France et vers les pays voisins. Les conclusions, encourageantes, d'une première phase d'études de l'association ont été rendues au courant du mois de septembre 2005. Le 12 décembre 2005, un protocole a été signé pour le lancement d'une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg, au Luxembourg. Ce projet, initié par une société d'autoroute, la Caisse des dépôts et consignations et Modalohr, est en cours de définition. Ainsi que l'a annoncé le Premier ministre lors de son discours du 1er septembre 2005, les travaux d'infrastructure nécessaires à la circulation de ces trains entreront dans le cadre des travaux subventionnés par l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF). L'objectif de mise en service de ce projet est actuellement fixé au début de l'année 2007. L'État accompagne également les études préliminaires au lancement d'un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe Atlantique dont le lancement pourrait intervenir à moyen terme. Par ailleurs, le transport maritime courte distance et fluviomaritime doit lui aussi contribuer à alléger les flux de transport routier. Le Gouvernement entend soutenir financièrement la création de deux autoroutes de la mer, retenue au CIADT du 18 décembre 2003 : l'une sur la Méditerranée reliant la France, l'Italie et l'Espagne ; l'autre sur la façade Atlantique - Manche - mer du Nord, entre l'Espagne et la France. Une déclaration d'intention sur la mise en place d'un service d'autoroute de la mer en Atlantique a été signée entre les gouvernements français et espagnol. Un appel à projets sera lancé en 2006. Il a également été convenu d'une collaboration entre ces deux pays pour développer une autoroute de la mer en Méditerranée. L'ensemble de ces modes de transport, combinant la route aux trois modes massifiés qui lui sont complémentaires (fer, fleuve, mer) est encouragé par le Gouvernement, qui fournit notamment une aide directe à l'exploitation des lignes régulières de transport combiné. Cette aide est basée sur l'allocation d'un montant (douze euros en 2005) par unité de chargement transbordée, de la route sur le rail, le fluvial ou le maritime courte distance, dans un terminal de transport combiné ou un port français. Le financement des principaux projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi que les autoroutes de la mer en faveur du développement des modes complémentaires à la route, est prévu dans le cadre du programme retenu par l'agence pour le financement des infrastructures de transport.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Bois](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (13^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 54388

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 décembre 2004, page 10378

Réponse publiée le : 14 mars 2006, page 2855