



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 68553

Texte de la question

M. Gérard Weber attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le développement du ferroutage. En effet, la route reste le moyen privilégié pour le transport des marchandises. Pourtant, les chiffres de la sécurité routière montrent que 13 % des accidents de la route impliquent un poids lourd et on ne peut s'empêcher de penser aux drames auxquels ils ont pris part, pour exemple la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc ou l'incendie du 4 juin dernier dans le tunnel de Fréjus. L'axe rhodanien fait partie des axes les plus encombrés en France. À partir de celui-ci, les camions peuvent accéder rapidement aux différents points de passage en direction de la Suisse et de l'Italie (pour filer en direction de l'Est) comme les tunnels du Mont-Blanc, de Fréjus mais aussi de Vintimille. Le projet Blanchet envisage de doubler l'autoroute A7 pour la désengorger. Toutefois, d'autres alternatives existent, telles que le ferroutage, qui présente de nombreux avantages. Il a d'ailleurs déjà été adopté dans des pays comme l'Autriche et la Suisse, pays « carrefours », comme la France, de par leur position centrale dans l'Espace économique européen. Dans le cas de la région Rhône-Alpes, l'engagement dans la liaison transalpine Lyon-Turin, par exemple, est primordial. Dans le même sens, le transport fluvial revêt lui aussi un intérêt non négligeable. Des entreprises, sur les bords du Rhône, ont privilégié cette solution et en font un bilan très positif. Enfin, il tient à rappeler qu'une baisse du nombre de camions sur les routes contribuerait à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre, la nation s'étant engagée à respecter le protocole de Kyoto. Il souhaite donc connaître son avis sur ces questions.

Texte de la réponse

L'accident routier qui s'est produit dans le tunnel du Fréjus a provoqué l'interruption du trafic pendant deux mois. Cette situation illustre la nécessité de développer les alternatives à la route, notamment dans les zones montagneuses et plus généralement dans les zones sensibles d'un point de vue environnemental. 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 pouvoir acheminer des trafics nécessitant le franchissement d'une barrière physique naturelle, mais il ne peut se développer que dans le cadre d'une offre de service compétitive. Seuls des services économiquement pertinents et viables financièrement après plusieurs années d'exploitation peuvent durablement entraîner une modification de la chaîne logistique et donc contribuer efficacement à une réduction de la congestion routière. La qualité de service de la traction ferroviaire et la répartition des sillons ferroviaires doivent répondre aux exigences des utilisateurs. L'ouverture progressive à la concurrence, du réseau ferroviaire fret, la gestion des sillons par RFF et le soutien de l'État au plan de redressement du fret de la SNCF visent à reconstruire les bases d'un développement pérenne. 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. Commercialement, ses résultats sont en progrès net, constant et encourageant depuis septembre 2004 puisque le taux de remplissage des navettes a atteint 50 % avant la fermeture du tunnel routier du Fréjus et ce, malgré un début difficile. Dans le contexte de fermeture du tunnel routier, les navettes ont frôlé la pleine capacité, et ce sont plus de 2 000 poids lourds par

mois qui ont été 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 (plus de 95 % du parc de remorques). Des études et évaluations complémentaires devront déterminer les conditions et les modalités d'exploitation du service d'autoroute ferroviaire qui sera poursuivi à l'issue de la phase expérimentale, fin 2006. 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 longue distance en plaine. Le projet Perpignan-Bettembourg est à cet égard particulièrement encourageant. Le transport maritime courte distance et fluvio-maritime doit lui aussi contribuer à alléger les flux de transport routier. Le Gouvernement entend soutenir financièrement la création de deux lignes maritimes d'intérêt général, 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. L'ensemble de ces modes de transport, combinant la route aux trois modes massifiés alternatifs (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 une allocation (d'un montant de 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.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Weber](#)

Circonscription : Ardèche (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68553

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 juin 2005, page 6422

Réponse publiée le : 6 décembre 2005, page 11369