



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport combiné

Question écrite n° 72876

### Texte de la question

M. Patrick Beaudouin attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le transport combiné rail-route, La hausse constante du prix du pétrole et le souci du développement durable nous amènent à réfléchir sur les solutions alternatives permettant de réduire la consommation de pétrole. Le transport dit combiné rail-route est perçu comme le secteur d'avenir le plus porteur pour le fret ferroviaire. Une évaluation des politiques publiques en faveur du transport rail-route a été mise en oeuvre à partir de fin 2001, dans le cadre du programme arrêté par le Premier ministre, sur proposition du Conseil national de l'évaluation qui avait fait véaloir sa capacité d'autosaisine. Le rapport qui en a résulté, intitulé (publié en décembre 2003), a constaté que les freins intrinsèques les plus cruciaux au développement du transport combiné sont le manque de flexibilité, l'inadéquation fréquente avec les besoins logistiques des chargeurs et des logisticiens, des temps d'acheminement (porte à porte) souvent plus long que ceux du tout route et des prix considérés par les utilisateurs plus élevés au regard des services rendus. Le rapport précité précise que « certaines mesures mises en oeuvre depuis dix ans par l'État et les collectivités locales, et les orientations stratégiques de la SNCF, ont joué en défaveur du transport combiné. Ainsi, par exemple : une politique générale des transports qui continue accorder la part du lion aux investissements routiers : une stratégie de l'opérateur ferroviaire (et/ou du gestionnaire de l'infrastructure) qui, sauf cas exceptionnels, accorde la priorité au trafic ; certaines décisions d'implantation des terminaux rail-route qui ne prennent suffisamment en compte ni les besoins réels des clients, ni les enjeux internationaux du transport combiné : une concurrence du tout route d'autant plus vive que les coûts sociaux du fer sont sensiblement supérieurs à ceux de la route. Force est de constater que les principaux freins au développement du transport combiné n'ont, pour la plupart, pas été éliminés à ce jour. Il lui demande s'il pourrait lui exposer les projets du Gouvernement en matière de transport combiné rail-route.

### 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. Patrick Beaudouin](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (6<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 72876

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 septembre 2005, page 8328

**Réponse publiée le :** 14 mars 2006, page 2855