



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

transport combiné

Question écrite n° 104553

### Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la politique de développement territorial du transport fluvial, associé au transport ferroviaire et routier. Situés au centre de la France, dotés de canaux et de lignes ferroviaire, certains territoires au nord de l'Auvergne pourraient jouer un rôle moteur en matière de relance et de soutien au transport fluvial de marchandises. Ainsi, la ville de Decize, au sud-est de Nevers, est située à côté du canal latéral de la Loire qui rejoint à cet endroit le canal du nivernais, lui-même croisé, quelques kilomètres plus loin, par la ligne ferroviaire qui relie Paris, *via* Nevers, au Creusot et à Chalon-sur-Saône. De ce fait, d'importants tonnages de matières premières ou recyclées, de déchets ou d'autres marchandises volumineuses, issues du Nord et de la région parisienne, de l'est et de la vallée de la Saône, ou de l'Auvergne, pourraient transiter par ce noeud intermodal. Ces marchandises pourraient donc être transférées assez facilement des camions aux péniches ou des péniches aux wagons, ou réciproquement, selon la destination et les équipements disponibles. Une telle perspective serait susceptible de relancer le fret ferroviaire et fluvial et de réduire sensiblement le trafic routier, plus polluant, coûteux et dangereux. Dans le sillage du Grenelle de l'environnement, un tel projet pourrait se réaliser si la puissance publique manifestait une volonté politique forte, au travers du financement d'équipements intermodaux adaptés et, le cas échéant, d'un dispositif d'incitation à l'attention des transporteurs. Il la sollicite sur la nécessité d'une relance du transport fluvial, combiné au ferroviaire et au routier, notamment sur des territoires déjà bien dotés en infrastructures.

### Texte de la réponse

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement traduit une volonté claire de faire évoluer la part modale du transport non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022, en se fondant sur un développement performant sobre en carbone. Le transport combiné est une composante majeure du transport de marchandises et il doit contribuer au rééquilibrage voulu par le Gouvernement. La réussite de ces objectifs passe avant tout par la reconquête de parts de marché par le transport combiné, là où il a toute sa pertinence pour les flux massifiés. Pour s'inscrire dans une dynamique de croissance durable, le transport combiné doit être en mesure d'offrir des services compétitifs et de qualité dans le cadre d'une chaîne globale de transport intermodal répondant aux exigences des clients, pour faire face à la concurrence efficace du transport routier. Le choix du ferroviaire ou du fluvial, voire d'une combinaison des deux, est donc directement conditionné par les performances de cette chaîne, qui dépendent tout particulièrement de celles des interfaces entre modes. L'efficacité des plates-formes intermodales et la massification des trafics constituent donc les principaux enjeux stratégiques pour la réussite de la politique de développement de l'usage de ces deux modes de transport. La politique conduite depuis bientôt cinq ans s'est attachée à intégrer le développement durable au cœur des transports, avec la loi de programmation du Grenelle de l'environnement et l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), en cohérence avec la politique des transports conduite au niveau communautaire. Plus spécifiquement pour le ferroviaire, l'engagement national a consolidé, en 2009, l'ensemble des mesures engagées pour apporter ou améliorer la compétitivité recherchée, d'abord par une meilleure performance du réseau d'infrastructures, grâce à l'accélération du programme de renouvellement des voies (passant de 400 km en 2005 à 1 000 km à partir de

2010), ensuite par la modernisation et l'extension du réseau de plates-formes intermodales, en privilégiant l'implantation de terminaux capables de traiter les flux massifiés, en particulier dans les ports, ainsi que par l'allongement des trains sur les principaux axes de trafic. À cette occasion, le soutien de l'État au développement du transport combiné, tous modes confondus, a été renforcé par l'augmentation de 50 % du taux unitaire de l'aide à l'exploitation et maintenu à ce niveau en 2011, afin de compenser partiellement le surcoût lié aux transbordements supplémentaires par rapport à un parcours tout routier. Ces mesures viennent compléter le soutien de l'État aux investissements, pour l'essentiel, contractualisé avec les régions concernées dans le cadre des contrats de plan 2007-2013. L'effort financier de l'État, de 137 Meuros pour le transport combiné classique et les autoroutes ferroviaires, a ainsi triplé par rapport à la précédente génération de contrats de projets. S'agissant du transport fluvial, l'engagement de l'État s'élève à 218 Meuros, contractualisé dans les volets fluviaux des contrats de projets 2007-2013. Cette enveloppe, dédiée à la modernisation des ouvrages de navigation et au développement de la voie d'eau, porte essentiellement sur le réseau magistral, principal vecteur du transport fluvial de fret. Plus de 178 Meuros sont gérés par Voies navigables de France, maître d'ouvrage de la voie d'eau dans le cadre de contrats d'objectifs et de moyens, et environ 40 Meuros mis en place par l'État pour la desserte fluviale des grands ports maritimes et sur les ports fluviaux. Par ailleurs, la loi n° 2005-781 de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE) a instauré une obligation de réalisation d'économies d'énergie, sur une période donnée, aux vendeurs d'énergie. Ces derniers peuvent se libérer de leurs obligations, soit en réalisant, directement ou indirectement, des économies d'énergie, soit en acquérant des certificats auprès de tiers grâce au registre national des certificats d'économie d'énergie (CEE), créés par la loi. Le Gouvernement a donc soutenu l'extension de ces certificats, au bénéfice d'un plus grand nombre d'investissements pour le transport intermodal, en les rendant éligibles à ces nouveaux outils de financement (acquisition d'unité de transport intermodal pour le transport combiné fleuve-route comme pour le rail-route, de wagon d'autoroute ferroviaire, de barge fluviale neuve, d'automoteur fluvial neuf). Dans un contexte budgétaire tendu, les transports «verts» présentent des avantages substantiels pour la préservation de notre environnement, qu'il convient de mieux valoriser, pour asseoir leur financement sur des ressources pérennes et non pas dépendre des ressources publiques. En outre, la mise en place de la taxe kilométrique sur les poids lourds, en 2013, devrait contribuer à améliorer la part des modes non routiers, notamment fluvial, sur de moyenne distance. La volonté politique du Gouvernement est manifeste, comme le montrent les mesures qu'il a adoptées depuis le Grenelle de l'environnement, de même que sa volonté d'inscrire cette politique pour l'avenir avec le schéma national des infrastructures de transport, en cours de finalisation. La stratégie de l'État, qui y est définie, privilégie durablement les modes de transports alternatifs à la route et à l'aérien, dans un cadre intégré et multimodal, dans lequel tous les modes ont leur place et leur rôle à jouer. Il s'agit notamment de construire, en optimisant la combinaison des modes, un système de transport performant qui contribue au respect des engagements internationaux, européens et nationaux de l'État en matière environnementale et aux objectifs de développement économique et de progrès social. Les résultats du transport fluvial conteneurisé enregistrés ces dernières années, avec une progression de l'ordre de 10 % par an, montrent que le travail accompli va dans la bonne direction. De nouveaux projets de service sont envisagés par les opérateurs de transport combiné, y compris dans le domaine de la logistique urbaine. Le Gouvernement encourage donc les acteurs du transport combiné fluvial à continuer à se mobiliser, en profitant des mesures mises en oeuvre, pour développer une offre de service capable de massifier les flux, et d'être ainsi davantage compétitive pour répondre aux attentes des chargeurs et des transporteurs.

## Données clés

**Auteur :** [M. André Chassaigne](#)

**Circonscription :** Puy-de-Dôme (5<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 104553

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clée(s)

**Question publiée le :** 5 avril 2011, page 3270

**Réponse publiée le :** 17 janvier 2012, page 524