



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 111245

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le fait que le transport combiné a toujours eu la réputation d'être handicapé par les équipements spéciaux nécessaires à sa mise en oeuvre et par le poids mort supplémentaire imposé aux véhicules routiers par la mise en place de ces dispositifs. Pour compenser ce poids mort, une tolérance routière de circulation à 44 tonnes de poids total en charge a été accordée aux véhicules effectuant la majorité de leur parcours en transport combiné. Aujourd'hui, la normalisation à 44 tonnes va s'appliquer à tous les véhicules. Dans ce cadre et pour préserver l'avenir, il semble « Grenellocompatible » qu'a *minima*, tout véhicule autorisé à circuler à 44 tonnes de poids total en charge soit équipé des zones de préhension normalisées permettant d'embarquer par chemin de fer, soit le semi-remorque elle-même, soit la caisse mobile. Cette opération consiste essentiellement à équiper les véhicules pour les manipuler verticalement. Dès lors, tout véhicule autorisé à 44 tonnes devrait justifier de cet équipement qui deviendrait un équipement européen normalisé. Le Conseil des chargeurs européens s'est globalement félicité des ambitions du nouveau livre blanc de la Commission européenne sur les transports, mais il met en garde contre toute volonté d'imposer de force le report modal. Le livre blanc stipule « [qu']une partie du transport routier de fret sur plus de 300 km devrait se reporter sur d'autres modes de transport à hauteur de 30 % d'ici 2030 et au-delà de 50 % d'ici 2050 ». La secrétaire générale de l'ESC prévient : « si nous considérons qu'il s'agit de souhaits, réalisables uniquement si les alternatives deviennent économiquement et opérationnellement viables, alors nous pouvons les soutenir. Mais il y a un long chemin à parcourir avant d'en arriver là. Et nous ne soutiendrons jamais aucune tentative d'imposer par la contrainte le report modal ». Dès lors, les innovations françaises en matière d'autoroute ferroviaire sont suspectées. Elles le sont d'autant plus que les gares complexes qui devraient permettre à tout chauffeur de charger son véhicule sans intervention, nécessitent des matériels spécialisés pour le chargement et une préparation de précaution pour le voyage ferroviaire du véhicule. Ce nouvel acteur a en outre perturbé les équilibres dans les entreprises conventionnelles de transport combiné en drainant vers lui des conteneurs conventionnels sur des wagons non spécifiques. Cela démontre que le constat de déséquilibre financier du système Lorry rail est définitivement acté. La route roulante conventionnelle européenne qui est opérationnelle dans d'autres pays européens en embarquant tracteur et semi-remorque semble actuellement bien plus simple et opportune. Pour du transport non accompagné, les méthodes de transfert ordinaires semblent plus efficaces. Il devient donc nécessaire de revenir à des bases plus conventionnelles pour trouver un système économiquement équilibré et attractif. Mettre en oeuvre de simples wagons poche avec remise en ordre des gardes au sol pour s'insérer dans un gabarit GB1 avec remorques normalisées semble réalisable. En transport non accompagné, seul ce dispositif accepté sur l'ensemble des chantiers actuels devrait pouvoir offrir un seuil d'équilibre économique plus réaliste. Il lui demande s'il entend prendre une position qui remette à niveau l'ensemble de ces données. Obliger les véhicules routiers à s'équiper pour une polyvalence d'utilisation, comme souhaité en préalable, préservera l'avenir.

Texte de la réponse

La politique de développement des services d'autoroute ferroviaire et du transport combiné, dans une logique de complémentarité, résulte des décisions du législateur et plus particulièrement de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Ces dispositions, déclinées par le Gouvernement dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire de septembre 2009, ont conforté les actions du ministère en faveur des autoroutes ferroviaires, notamment les appels d'offres de niveau européen pour l'exploitation des services atlantique et de ferroutage franco-italien, et en faveur du transport combiné, avec l'augmentation du taux unitaire de l'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné. L'action du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) en faveur des autoroutes ferroviaires et du transport combiné est guidée par deux principes : d'une part, celui de l'incitation à l'utilisation des services par le développement de l'offre plutôt que par la contrainte et, d'autre part, celui de la fixation par le marché des caractéristiques techniques des services, en particulier des wagons et des systèmes de chargement. Ainsi, l'obligation d'équipement des véhicules de transport routier ne figure pas, aujourd'hui, parmi les leviers préférentiels pour favoriser la fréquentation des services rail-route. Les excellents résultats de trafic du service d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, qui combine des wagons d'autoroute ferroviaire, permettant de transporter des camions standard, et des wagons de transport combiné, permettant de transporter des conteneurs et des caisses mobiles, et dont la fréquence n'a cessé de croître depuis sa création, confirment le succès de l'approche retenue en faveur du développement d'une offre ferroviaire performante et diversifiée, à même de convaincre les utilisateurs de la route.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 111245

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 juin 2011, page 6233

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8675