



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 33

Texte de la question

Mme Jacqueline Irlès attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le trafic autoroutier de poids lourds dans les Pyrénées-Orientales. L'importance du trafic autoroutier de poids lourds, dans les deux sens de circulation, au poste frontière du col du Perthus sur la quatrième circonscription est de l'ordre de 10 000 camions par jour, sachant qu'en moyenne 3 000 de ces véhicules transitent quotidiennement par la France pour relier l'Espagne et l'Europe du Nord, via le département des Pyrénées-Orientales. D'un point de vue environnemental, l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg (AFPL), initiée grâce au soutien financier du précédent gouvernement (à hauteur de 30 M), mise en service au mois de septembre dernier et dédiée au transport combiné rail-route en mode « non accompagné », revêt un intérêt majeur. Or cette autoroute ferroviaire n'absorbe à ce jour que 1 à 1,25 % du trafic routier de poids lourds, de l'autoroute A 9 au niveau du Piémont pyrénéen, ce qui représente tout au plus quatre-vingts semi-remorques transportés quotidiennement par wagons Modhalor, à raison d'un seul aller-retour quotidien (soit uniquement quarante remorques par voyage) sur la ligne Le Boulou-Bettembourg (Luxembourg). Par conséquent, elle souhaiterait connaître les mesures que le Gouvernement entend mettre en oeuvre pour encourager ce mode écologique et durable de transport des marchandises, avec quel objectif raisonnable ou ambitieux et sous quel délai. Elle désire également savoir combien d'aller-retour supplémentaires sont possibles entre Perpignan et le Luxembourg.

Texte de la réponse

IMPACT DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE PERPIGNAN-LUXEMBOURG SUR LE TRAFIC ROUTIER DES POIDS LOURDS

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Irlès, pour exposer sa question, n° 33, relative à l'impact de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg sur le trafic routier des poids lourds.

Mme Jacqueline Irlès. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, l'importance du trafic autoroutier de poids lourds dans les deux sens de circulation, au poste frontière du col du Perthus sur la quatrième circonscription, est de l'ordre de 10 000 camions par jour. En moyenne, 3 000 de ces véhicules transitent quotidiennement par la France pour relier l'Espagne et l'Europe du Nord, *via* le département des Pyrénées-Orientales.

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, initiée grâce au soutien financier du précédent gouvernement à hauteur de 30 millions d'euros, mise en service au mois de septembre dernier et dédiée au transport combiné rail-route en mode non accompagné, revêt un intérêt majeur du point de vue environnemental.

Or cette autoroute ferroviaire n'absorbe à ce jour que 1 à 1,25 % du trafic routier de poids lourds de l'autoroute A 9 au niveau du piémont pyrénéen, ce qui représente, à raison d'un seul aller et retour quotidien, tout au plus quatre-vingts semi-remorques transportés quotidiennement par wagons Modalohr, soit seulement quarante remorques par voyage, sur la ligne Le Boulou-Bettembourg, au Luxembourg.

Je souhaiterais savoir quelles mesures le Gouvernement entend mettre en oeuvre pour encourager ce mode écologique et durable de transport des marchandises, avec quel objectif, raisonnable ou ambitieux, et dans quel délai, et enfin, combien d'allers et retours supplémentaires seraient envisageables entre Perpignan et le

Luxembourg.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. Madame la députée, le hasard - je le précise pour répondre à toute moquerie de la part de vos collègues, votre question étant prévue depuis longtemps...

Mme Jacqueline Irlès. C'est vrai !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ...- le hasard a voulu qu'hier nous visitions ensemble Le Boulou, ce lieu situé dans votre circonscription d'où part l'autoroute ferroviaire vers Bettembourg, banlieue de la ville de Luxembourg.

En conclusion du Grenelle de l'environnement, le Président de la République a souhaité que nous fassions un très important effort de report modal, de façon que le trafic routier se reporte soit sur le trafic maritime, lorsque cela est possible, soit sur le trafic fluvial - la desserte du port de Rouen, qu'évoquait tout à l'heure M. Gilard, et du port du Havre peut être faite aussi bien par le fluvial que par le ferroviaire -, soit sur le trafic ferroviaire, sur des trains classiques, des trains de conteneurs, des transports combinés, ou sur des autoroutes ferroviaires, comme celle que nous avons vue hier ensemble, madame la députée.

Il existe actuellement en France deux autoroutes ferroviaires : l'une, assez ancienne, qui relie la France et l'Italie, entre Aiton et Orbassano, par l'actuel tunnel du Mont-Cenis, qui fonctionne assez bien malgré des difficultés - le tunnel du Mont-Cenis est en cours d'élargissement pour pouvoir justement passer à ce que les spécialistes appellent le gabarit B1 et accepter des conteneurs plus importants - ; l'autre qui relie Le Boulou et Bettembourg. Cette première autoroute ferroviaire de plaine, l'autre ayant été créée pour le franchissement d'un obstacle, en l'occurrence la barrière alpine, a nécessité d'importants travaux, en particulier sous les tunnels. Sont autorisés également les camions de quarante-quatre tonnes qui ne sont pas utilisés pour le post- et le pré-acheminement. Cette autoroute ferroviaire fonctionne tous les jours, samedi et dimanche compris.

Ainsi que nous l'avons constaté hier ensemble, cela fonctionne plutôt pas mal. Malgré quelques difficultés au départ - liées à un choix de gabarit qui n'était pas tout à fait approprié aux remorques et à une prise au vent importante du fait des vents violents qui sévissent parfois dans l'axe rhodanien - et plus récemment, dues aux mouvements sociaux, cette autoroute ferroviaire marche.

L'idée est d'augmenter les fréquences sur Bettembourg-Perpignan en passant d'un train dans chaque sens par jour à plusieurs trains dans chaque sens par jour, et de mettre sur pied une autre autoroute pour desservir l'autre côté de l'Espagne, qui viendrait grosso modo de Belgique, de la région de Dunkerque par la plate-forme de Dourges en utilisant la ligne ferroviaire Paris-Bordeaux vers l'Espagne. Nous disposerions ainsi, en plus de l'axe des Alpes, d'un axe vers le Sud-Ouest et d'un axe vers le Sud-Est.

Nous travaillons également avec Jean-Louis Borloo à un autre axe, un axe ouest-est, qui partirait de la région Nantaise ou du port de La Rochelle pour aller vers la région Rhône-Alpes et le sillon rhodanien.

Pour développer ces projets, il faut des matériels, ces fameux wagons Modalohr que nous avons vus hier, ainsi que des opérateurs, soit la SNCF, soit des opérateurs privés puisque le trafic de fret est un trafic libéralisé.

Il faut également des sillons, car, comme vous avez pu le remarquer hier, il faut que les trains soient précisément à l'heure, ou bien qu'ils aient un sillon de remplacement. Nous allons donc créer, dans un projet de loi qui sera soumis prochainement à l'Assemblée nationale, une autorité de régulation ferroviaire indépendante qui sera chargée de vérifier les attributions de sillons et de faire en sorte que tous les opérateurs puissent intervenir.

Je crois beaucoup à ce type de transport. Le combiné classique est également très important, mais avoir des camions qui circulent sur des trains avec un échange des chauffeurs et des remorques au départ et à l'arrivée est certainement une des solutions d'avenir pour désengorger les routes et participer à la gestion d'un meilleur environnement. Nous continuerons de soutenir fortement ce projet, sur lequel, je le sais, madame la députée, vous êtes fortement impliquée.

Mme Jacqueline Irlès. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État.

Données clés

Auteur : [Mme Jacqueline Irlès](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 33

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 décembre 2007, page 7536

Réponse publiée le : 5 décembre 2007, page 4892

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 4 décembre 2007