



# ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

## Politique et réglementation

Question écrite n° 58339

### Texte de la question

M Jean Proveux attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur les conclusions de l'étude intitulée « le transport routier des marchandises et son environnement dans l'Europe de demain », réalisée par l'Institut neerlandais de recherches et de formation dans le domaine des transports. Selon les conclusions de ce rapport, le transport combine rail-route n'aurait que peu d'effets sur la protection de l'environnement, si son développement était limité au transport international de longue distance. En effet, selon cette étude, le trafic routier de marchandises transportées sur plus de 500 kilomètres ne représenterait en l'an 2010 que 5,2 p 100 de l'ensemble du transport routier. A cet égard, les efforts entrepris par la CEE pour développer le transport rail-route sur 500 kilomètres et plus pourraient s'avérer peu efficaces en terme de limitation de trafic. Il lui demande donc s'il envisage d'élargir aux moyennes distances, c'est-à-dire 200 à 500 kilomètres, la combinaison renforcée du rail et de la route.

### Texte de la réponse

Reponse. - L'étude de l'Institut neerlandais de recherches et de formation dans les transports vise l'évaluation de la réduction des émissions de polluants atmosphériques par les véhicules routiers résultant d'un report du trafic sur le rail. Il convient tout d'abord de noter que les émissions de polluants sont proportionnelles au nombre de kilomètres parcourus et que l'indicateur choisi par l'institut, la tonne transportée, n'est pas pertinent. Il faut donc raisonner en tonnes-kilomètres. Sur cette base les volumes de trafic se répartissent comme suit en fonction des distances parcourues à l'horizon 2010 retenu par l'étude : à moins de 200 kilomètres : 46,6 p 100 ; de 200 à 300 kilomètres : 8,7 p 100 ; de 300 à 500 kilomètres : 15 p 100 ; de 500 à 1 000 kilomètres : 21 p 100 ; au-delà de 1 000 kilomètres : 8,7 %. Les volumes de trafic transportés sont donc comparables dans les créneaux de distance 200-500 kilomètres et au-delà de 500 kilomètres (avec même un avantage pour les plus longues distances). De plus, une organisation performante du transport combine rail-route permet d'accroître sa pertinence dans le créneau 300-500 kilomètres comme le montre l'exemple allemand. Des lors, près de 80 p 100 du trafic théoriquement transférable (c'est-à-dire de plus de 200 kilomètres) peut être traité par les techniques habituelles. La technique actuelle du transport combine offre donc l'opportunité de réduire les émissions polluantes des véhicules routiers sur un large éventail de parcours ferroviaires. Pour qu'il puisse cependant développer toutes ses potentialités, le transport combine doit être l'objet d'importants progrès d'organisation et d'amélioration de la productivité : terminaux fonctionnels, acheminements par trains complets, plans de transport adaptés. C'est en ce sens que le ministre chargé des transports a entamé une réflexion et un ensemble d'actions avec le concours de la SNCF, des opérateurs et des transporteurs routiers.

### Données clés

**Auteur :** [M. Proveux Jean](#)

**Circonscription :** - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 58339

**Rubrique** : Transports

**Ministère interrogé** : équipement, logement et transports

**Ministère attributaire** : équipement, logement et transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 1er juin 1992, page 2401