



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport combiné

Question écrite n° 112142

### Texte de la question

M. Christian Philip attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le problème des aides publiques accordées aux transports combinés. Le transport combiné rail-route représente environ un million de camions par an en moins sur les routes de France, soit 4 000 camions (effectuant un parcours moyen de 700 km) de moins par jour. En outre, cette technique économise un peu moins d'un million de tonnes de CO2 par an. Les effets positifs dus aux transports combinés sont nombreux, tant au niveau de l'environnement qu'au niveau de l'amélioration du fret ferroviaire. Cette technique apporte une solution alternative au transport routier. Or, l'aide de l'État est bloquée, alors même que le gouvernement avait annoncé vouloir encourager ce mode de transport. En effet, de 2001 à 2006, le montant de l'aide allouée par l'État s'est vu divisé par quatre, alors même que son périmètre d'attribution était élargi. Par ailleurs, le dossier sur le train long (1 km) est également bloqué, alors que c'est un moyen de rendre le fret ferroviaire plus attractif. Aussi, il souhaiterait savoir pourquoi l'aide de l'État est bloquée, alors que les aides accordées par d'autres grands pays de l'Union européenne sont supérieures.

### Texte de la réponse

Le transport combiné consiste dans l'acheminement d'unités de transport intermodal par la voie ferroviaire, fluviale, ou maritime associé à un transport routier terminal. Il contribue au développement des modes complémentaires à la route. Les investissements au bénéfice de ces modes sont majoritaires dans les financements de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). L'accélération des contrats de plan État-région décidée par le Gouvernement donne la priorité à ces investissements, et les orientations données aux préfets de région dans leur mandat de négociation des futurs contrats de projets vont dans le même sens. Le financement d'infrastructures et d'équipements de manutention de transport combiné rentre dans ce cadre. Ainsi, les installations du terminal SAITH de Port 2000 au Havre sont entrées en service au début de l'année 2006 ; l'extension du port fluvial Édouard-Herriot à Lyon est achevée depuis la fin 2006. Les travaux d'extension du terminal de Perpignan-Saint-Charles et de création du terminal de Grans-Miramas seront, pour leur part, lancés prochainement. Des aides directes imputées sur le programme « transports maritimes et terrestres » de la mission transport du budget du ministère en charge des transports sont versées aux opérateurs de transport combiné, ferroviaire, fluvial et maritime. Ce système est transparent et non discriminant entre entreprises et modes, à la différence de la subvention qui était versée à la SNCF jusqu'en 2002. Il permet à l'opérateur d'abaisser ses coûts de manutention à chaque changement de mode, de favoriser les grands axes massifiés, qui visent à augmenter les trafics transportés pour améliorer la rentabilité des services. Il contribue à renforcer la desserte des grandes places portuaires. Le Gouvernement a veillé à ce que depuis 2004, l'aide unitaire soit maintenue à 12 euros afin de donner de la visibilité aux opérateurs et cela dans un contexte budgétaire difficile connu de tous. Cette politique constante a conduit en 2006 à un doublement des moyens financiers de l'État pour soutenir la croissance du trafic. Le développement de ce mode de transport passe avant tout par la recherche d'un modèle économique pérenne et équilibré. L'amélioration du service offert par fret SNCF, grâce à une organisation spécifique pour le transport combiné est une première réponse. Les

chargeurs ont d'ailleurs exprimé leur satisfaction quant aux résultats obtenus en matière de qualité de service. Parallèlement, l'arrivée de nouveaux tractionnaires sur un marché désormais ouvert à la concurrence étend les possibilités de choix des organisateurs de transport combiné. La réalisation des aménagements nécessaires pour permettre d'accueillir des trains longs de 1000 mètres au lieu de 750 mètres, doit également être engagée là où cela paraît pertinent pour augmenter la productivité d'environ 20 %.

## Données clés

**Auteur :** [M. Christian Philip](#)

**Circonscription :** Rhône (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 112142

**Rubrique :** Transports

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 décembre 2006, page 12664

**Réponse publiée le :** 30 janvier 2007, page 1137