



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 112705

Texte de la question

M. Étienne Mourrut appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les inquiétudes des transporteurs routiers français exploitant la technique du transport combiné rail-route exprimées par la voix du Groupement national des transports combinés et portant sur la faiblesse de l'aide directe aux opérateurs. Comparativement aux subventions indirectes, via la SNCF, telles qu'elles étaient pratiquées au début de la décennie et qui représentaient 95 MEUR en 2001 pour le seul combiné rail-route, c'est, en 2006, 24 MEUR d'euros à répartir au bénéfice de toutes les formes de transport multimodal sensés soutenir l'alternative au tout routier. Gelé à 12 MEUR d'euros TTC depuis 2004, le montant de l'aide au « coup de pince » (transbordement) peut chaque année être remis en cause. Cette variable inconnue ajoute à la difficulté d'exploitation de ces entreprises quant à leur perspective d'évolution. Quand on sait que le transport combiné permet à son stade de développement actuel de retirer de la voie routière l'équivalent de 4 000 camions par jour sur un parcours de 700 kilomètres, soit l'économie de rejet de 1 million de tonnes de CO₂ par an, l'opportunité de forcer à son développement est majeur. Aussi, il lui demande s'il entend infléchir la politique d'aide au transport combiné dans le sens d'un soutien massif à ce secteur.

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. Étienne Mourrut](#)

Circonscription : Gard (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 112705

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 décembre 2006, page 12924

Réponse publiée le : 30 janvier 2007, page 1137