



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 116582

Texte de la question

M. Francis Hillmeyer attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la nécessité qui devient de plus en plus pressante d'une revalorisation substantielle de l'aide au transbordement, aide dont le montant n'a plus été réévalué depuis 2004. Le transport combiné rail-route est la combinaison judicieuse de ces deux modes. Le redémarrage du transport combiné rail-route semble se confirmer grâce à d'importantes mesures mises en oeuvre par le Gouvernement, avec la séparation RFF et SNCF, l'ouverture ferroviaire pour les marchandises en 2006 et la mise en oeuvre du plan fret SCNF, etc. Ce mode a déjà bénéficié d'un appui financier dédié sous la forme d'une subvention versée par l'État à la SNCF, subvention remplacée en 2003, par une aide directe aux opérateurs, étendue à tous les modes de transport combinés et attribuée en fonction du nombre de transbordements. Et le montant, malgré une augmentation en valeur absolue de l'enveloppe, est gelé à 12 euros (T.T.C.) depuis 2004. Le transport combiné rail-route représente l'équivalent d'un millier de camions par an en moins sur les routes de notre pays, soient 4 000 camions de moins par jour, qui auraient chacun couvert un trajet de 700 kilomètres. Ce qui économise, en outre, un million de tonnes de rejets de CO₂, ce qui est appréciable et mérite bien un encouragement réitéré et revalorisé de la part de l'État. Aussi demande-t-il si cette revalorisation a été prévue et si tel est le cas quel sera son montant.

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 également 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 Edouard-Herriot à Lyon est achevée depuis la fin de 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 terrestres et maritimes » 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 offrent des perspectives de développement. Il contribue également 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, 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 1 000 mètres au lieu de 750 mètres doit également être engagée là où cela paraît pertinent, afin d'augmenter la productivité d'environ 20 %. Les études préalables seront engagées dès 2007 afin de réaliser dès que possible les aménagements nécessaires à ces trains sur les axes Paris-Marseille et Lille-Marseille.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union pour la Démocratie Française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 116582

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 janvier 2007, page 750

Réponse publiée le : 6 mars 2007, page 2525