



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 13868

### Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'intérêt du ferroutage. Une étude récente a montré l'importance du nombre de poids lourds impliqués dans les accidents de la circulation. Or, le ferroutage permet un fort désengorgement du réseau routier. Il a donc une incidence non négligeable sur la sécurité routière. De plus, il a des conséquences positives sur l'environnement. En conséquence, il lui demande s'il envisage de prendre des mesures qui favoriseraient ce mode de transport.

### Texte de la réponse

Entre 1991 et 2001, le transport terrestre de marchandises sur le territoire français a augmenté de plus d'un quart. Cette croissance, inégalement répartie entre les modes de transport, a été entièrement absorbée par le transport routier qui a augmenté de près de 40 % dans cette période et assure aujourd'hui plus des trois quarts des transports terrestres de marchandises. Le volume de fret transporté par chacun des autres modes terrestres - chemin de fer, voie navigable et oléoduc - est resté sensiblement constant pendant la même période. Face à la poursuite prévisible de l'augmentation des transports, la politique française, comme les orientations affichées par la Commission européenne dans le Livre blanc de septembre 2001, soulignent la nécessité du rééquilibrage entre les modes, en raison des inconvénients qui résultent de la part prépondérante prise par la route : pollution atmosphérique, effet de serre, bruit, congestion et insécurité. Si le transport routier peut seul, en effet, répondre avec souplesse aux besoins de transport de proximité, il est important de réduire les nuisances liées aux transports en offrant aux utilisateurs des transports des alternatives efficaces par le chemin de fer, la voie navigable et le cabotage maritime. Le développement du transport combiné constitue un des volets de cette politique ; la technique du transport combiné rail-route, qui représente aujourd'hui un quart du transport ferroviaire de fret (12,5 milliards de tonnes kilomètres), est bien adaptée aux systèmes logistiques sur lesquels reposent aujourd'hui la production et la distribution des biens ; sa croissance, + 60 % au cours de la dernière décennie, en atteste. Mais, après une période de forte progression jusqu'en 1997, ce développement marque le pas depuis, notamment en raison de la dégradation de la qualité de service se traduisant, en particulier sur le maillon ferroviaire, par des retards et un défaut d'information des clients. Le Gouvernement entend créer les conditions d'une reprise de la croissance du transport : combiné en mettant en oeuvre une série de mesures cohérentes visant à renforcer l'attractivité de ce mode de transport : mise en oeuvre dans les délais fixés des directives européennes relatives à l'ouverture du réseau transeuropéen de fret ferroviaire (premier paquet ferroviaire), et poursuite active des négociations en vue de la réalisation progressive et maîtrisée de l'espace ferroviaire européen intégré, cette réalisation exige en particulier le maintien d'un haut niveau de sécurité et le renforcement de l'interopérabilité des différents systèmes ferroviaires nationaux ; développement et modernisation des infrastructures de transport, engagés dans le cadre des contrats de plan Etat-région, notamment pour supprimer les points durs sur les axes où les transports de fret massifié peuvent être le mieux exploités ; expérimentation de nouvelles technologies, notamment celle de l'autoroute ferroviaire Modalohr entre la Savoie et le Piémont ; mise en oeuvre en 2003 d'un nouveau régime d'aides à l'exploitation de services

réguliers de transport combiné, dans lequel les subventions ne seront plus attribuées à la SNCF, mais directement aux opérateurs de transport combiné. Au-delà de ces premières actions concrètes, le Gouvernement dispose aujourd'hui du rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud sur la question spécifique du fret ferroviaire, et du rapport du sénateur de Richemont sur le cabotage maritime. Ces travaux, complétés par le rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport et l'étude prospective de la DATAR constitueront le socle des propositions de l'Etat pour une nouvelle politique des transports ; ces propositions sont soumises actuellement au Parlement à l'occasion du débat sur la politique des transports.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Marc Roubaud](#)

**Circonscription :** Gard (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 13868

**Rubrique :** Transports ferroviaires

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 10 mars 2003, page 1730

**Réponse publiée le :** 14 juillet 2003, page 5629