



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question écrite n° 32487

Texte de la question

M. François Loncle attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les priorités données par les schémas de services de transport au transport intermodal de marchandises. En effet, parmi les objectifs majeurs d'évolution, le développement du transport combiné rail-route est un des axes prioritaires de la politique des transports en France, qui vise à rééquilibrer le partage modal en faveur du ferroviaire pour le transport de fret. Les pouvoirs publics en ont encouragé l'essor. Or le conseil national de l'évaluation a conclu, dans son récent rapport sur « les politiques en faveur du transport combiné rail-route », que, si les pouvoirs publics n'améliorent pas l'environnement économique et réglementaire dans un contexte européen en pleine évolution, un rapide déclin est probable en France. Il semble que ce déclin soit très proche si l'on s'en tient à la situation de filiales à 100 % de la SNCF telles que la CNC. Cette entreprise vient en effet de licencier 173 salariés et de fermer plusieurs terminaux rail-route, dont celui de Sotteville-lès-Rouen, pourtant situé à proximité du port de Rouen, dont le trafic est en plein essor. Le développement du transport combiné rail-route semble donc passer par des mesures lourdes, aux conséquences sociales désastreuses et aux résultats loin d'être garantis. C'est pourquoi il lui demande s'il approuve les choix récents des entreprises ferroviaires publiques et s'il en assume le coût social.

Texte de la réponse

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 de marchandises de longues distances, en offrant des alternatives efficaces par le chemin de fer, la voie navigable et le cabotage maritime. Le développement de l'intermodalité est un des axes de la politique que le Gouvernement conduit pour réduire les effets non maîtrisés de la croissance du transport, particulièrement sensibles sur les itinéraires qui concentrent les grands flux de transport de marchandises. Le transport combiné doit devenir attractif pour les décideurs économiques du marché du transport, dont le choix modal s'effectue en fonction du coût, de la fiabilité, de la rapidité, de l'adaptabilité du mode de transport. L'intérêt général doit rencontrer l'intérêt économique des acteurs de ce secteur marchand. Les acteurs professionnels directs du transport combiné ont entrepris des actions fortes d'adaptation de leurs services de transport au contexte économique, notamment avec la refonte des plans de transport de grands opérateurs de transport combiné avec les mesures 2004 mises en oeuvre par la SNCF et avec le plan de redressement 2005-2007 de l'activité fret combiné de la SNCF. L'ouverture progressive du réseau ferroviaire fret à la concurrence, le transfert de la gestion des sillons à RFF et le soutien du plan de redressement de fret SNCF visant à reconstruire les bases d'un développement pérenne sont autant de signes de la volonté du Gouvernement de voir le fret ferroviaire prendre toute sa place dans la construction d'un système de transports durable. Le transport maritime courte distance et fluvio-maritime doit lui aussi contribuer à alléger les flux de transport routier. À la suite des

propositions du sénateur Henri de Richemont, le Gouvernement entend soutenir la création d'autoroutes de la mer, retenue au CIADT du 18 décembre 2003. Le transport intermodal de marchandises, combinant la route aux trois modes massifiés alternatifs (fer, fleuve, mer) est encouragé par le Gouvernement, qui fournit notamment une aide directe à l'exploitation des lignes régulières de transport combiné. Enfin, il faut souligner que le Gouvernement a décidé, lors du CIADT du 18 décembre 2003, de créer une agence pour le financement des infrastructures, à laquelle seront affectés notamment les dividendes des sociétés autoroutières. L'État se donne là les moyens de sa politique et assoit la crédibilité de ses engagements en faveur d'un rééquilibrage modal des transports.

Données clés

Auteur : [M. François Loncle](#)

Circonscription : Eure (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32487

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 janvier 2004, page 597

Réponse publiée le : 21 décembre 2004, page 10249