



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport combiné

Question orale n° 1816

Texte de la question

M. Jacques Desallangre attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le risque que le Gouvernement fait peser sur le transport combiné rail-route poursuivant une politique de désengagement massif depuis 2002. L'investissement de l'État pour développer ces modes de transport était de 95 millions d'euros en 2001, il n'est plus aujourd'hui que de 24 millions d'euros. Ces aides ont été divisées par 4 et mettent en difficulté les entreprises qui ont investi dans le multimodal. Ce mode de transport combiné favorisant un usage accru du rail serait, s'il était réellement favorisé, une avancée indéniable pour nos concitoyens et pour notre économie. Le basculement d'une partie des poids lourds sillonnant nos routes vers le rail permettrait un désengorgement de la circulation et une amélioration de la sécurité routière. De plus, la baisse du nombre de kilomètres parcourus par les camions provoquera de facto une baisse de la consommation de gazole favorisant une réduction des émissions de dioxyde de carbone directement responsable du réchauffement climatique. Enfin la réduction de la pollution atmosphérique est un impératif de santé publique lorsque l'on observe le nombre croissant de personnes souffrant de gêne respiratoire et le nombre de pathologies liées à cette pollution. Mais sa promotion suppose de lourds investissements que la SNCF, RFF et les entreprises de transports routiers ne peuvent seules assumer. Il faut que les actions suivent les déclarations car il ne sert à rien de déclamer son attachement au rail et dans le même temps de réorganiser la SNCF avec des suppressions d'emplois, comme à Tergnier et un plan fret qui ne lui permet pas de disposer des wagons et infrastructures suffisantes pour atteindre les objectifs. L'État doit dès à présent rattraper le retard accumulé depuis 2001 et favoriser de nouveau un mode de transport plus écologique, plus sécuritaire, préservant notre santé et économiquement viable. Il lui demande si les engagements du Gouvernement en faveur de l'environnement et du transport ferré seront enfin suivis par des actes et un investissement massif pour le ferroutage.

Texte de la réponse

AIDES DE L'ÉTAT AU FERROUTAGE

M. le président. La parole est à M. Jacques Desallangre, pour exposer sa question, n° 1816.

M. Jacques Desallangre. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le risque que fait peser sur le transport combiné rail-route la politique de désengagement massif menée depuis 2002 par le Gouvernement.

M. Renaud Donnedieu de Vabres, *ministre de la culture et de la communication*. Ce n'est pas le cas.

M. Jacques Desallangre. Si, monsieur le ministre !

Ainsi, l'investissement de l'État pour développer ces modes de transport était de 95 millions d'euros en 2001, mais il n'est plus aujourd'hui que de 24 millions d'euros, alors même que le périmètre concerné s'est élargi au transport maritime et fluvial. En divisant par quatre ces aides, vous mettez en difficulté les entreprises qui ont investi dans le multimodal. Pourtant, le mode de transport combiné favorise un usage accru du rail et il constituerait, s'il était réellement favorisé, une avancée indéniable pour nos concitoyens et pour notre économie. Le basculement d'une partie du fret routier vers le rail permettrait de désengorger la circulation, donc d'améliorer

la sécurité routière. De plus, la baisse du nombre de kilomètres parcourus par les camions provoquerait *de facto* une baisse de la consommation de gazole et, par conséquent, une diminution de la dépendance énergétique de notre pays ainsi que la réduction des émissions de dioxyde de carbone directement responsable du réchauffement climatique. Nous pourrions aussi économiser des millions de tonnes de CO₂ par an, et engranger de substantielles plus-values en négociant sur le marché les permis d'émission créés après la conférence de Kyoto. Le ferroutage est donc un mode de transport rentable.

Enfin, la réduction de la pollution atmosphérique est un impératif de santé publique, le nombre croissant de personnes souffrant de gêne respiratoire et de pathologies liées à cette pollution l'atteste. Le transport combiné ferroviaire répond aux attentes de nos concitoyens en matière d'environnement et de santé publique.

Mais sa promotion suppose de lourds investissements que la SNCF, RFF et les entreprises de transport routier ne peuvent assumer seuls. Il faut que les actions suivent les déclarations car il ne sert à rien de proclamer son attachement au rail si, dans le même temps, la réorganisation de la SNCF passe par des suppressions d'emplois, comme à Tergnier, et si le plan fret ne permet pas de disposer des wagons et des infrastructures suffisantes pour atteindre les objectifs.

L'État doit dès à présent rattraper le retard accumulé depuis 2001 et favoriser de nouveau un mode de transport plus écologique, plus sûr - y compris pour notre santé - et économiquement viable. Les engagements du Gouvernement en faveur de l'environnement et du transport ferré seront-ils enfin suivis d'actes et se traduiront-ils par un investissement massif dans le ferroutage ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la culture et de la communication.

M. Renaud Donnedieu de Vabres, *ministre de la culture et de la communication*. Monsieur le député, votre question sur les modes de transport complémentaires de la route aborde un sujet essentiel, mais vous ignorez les autoroutes ferroviaires et maritimes, et même le transport fluvial.

Le ministre des transports ne partage pas votre argumentation sur un prétendu désengagement de l'État. Placer sur le même plan une subvention versée à la SNCF jusqu'en 2002 et le régime d'aides qui lui a succédé, plus transparent puisqu'il est versé directement aux opérateurs de transport combiné, ne peut contribuer à éclairer l'opinion.

Le système d'aides en vigueur est très simple puisqu'il correspond à un forfait par boîte transportée, destiné à toutes les entreprises de transport combiné, qu'elles utilisent la voie d'eau ou le mode ferroviaire. Un tel régime incite donc directement l'opérateur de transport à recourir au transport combiné et favorise les grands axes massifiés, les plus à même d'assurer une croissance pérenne des trafics.

Pour donner de la visibilité aux opérateurs, et en dépit du contexte budgétaire difficile, l'aide unitaire est maintenue depuis 2004 à douze euros. Autrement dit, les dotations budgétaires pour 2006 et 2007 traduisent la croissance du trafic combiné : les crédits ont crû de 50 % l'an dernier, et la tendance devrait se confirmer en 2007. Par ailleurs, l'évolution du contexte concurrentiel l'année dernière a favorisé une réorganisation du service rendu par la SNCF aux opérateurs de transport combiné, organisation qui donne aujourd'hui pleinement satisfaction, avec un niveau de fiabilité supérieur à 95 %.

Les investissements au profit des modes complémentaires de la route sont majoritaires dans les financements de l'Agence de financement des infrastructures des transports de France - l'AFITF - avec près de 1,4 milliard d'euros en 2007. S'agissant spécifiquement des investissements dans le transport combiné, l'État a apporté son soutien aux installations multimodales de Port 2000, à l'extension du port fluvial Edouard-Herriot à Lyon, ou bien encore à celle des terminaux de Perpignan-Saint-Charles et de Miramas.

Le Gouvernement s'est également engagé dans le développement des autoroutes ferroviaires. Dans ce domaine, nous passons de l'état de projet ou d'expérimentation aux actions durables, puisque la liaison Luxembourg-Perpignan démarrera en mars prochain sur une distance de 1 000 kilomètres. Dans un premier temps, sa capacité sera de 30 000 remorques par an.

L'ensemble de ces mesures concrètes et la meilleure concentration des moyens de l'État sur les actions les plus pertinentes permettent le retour de la confiance des chargeurs, ainsi que le renouveau de ce secteur essentiel.

M. le président. La parole est à M. Jacques Desallangre.

M. Jacques Desallangre. Je ne vous étonnerai pas, monsieur le ministre, en vous disant que je ne partage pas votre bel optimisme. J'espère seulement que le renouveau que vous nous avez annoncé se traduira en actes. En attendant, la SNCF perd chaque année des parts de marché sur le trafic supplémentaire et l'écart entre le fret ferroviaire et le fret routier continue de se creuser. Puissent toutes les mesures dont vous avez fait état permettre un rééquilibrage en faveur du rail.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Desallangre](#)

Circonscription : Aisne (4^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1816

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 janvier 2007, page 171

Réponse publiée le : 10 janvier 2007, page 8

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 9 janvier 2007