



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 102066

Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur le fret ferroviaire. Avec les mesures liées à l'environnement, il souhaite savoir quelles sont les dispositions que compte prendre le Gouvernement pour inciter les transporteurs à utiliser ce mode de transport beaucoup moins polluant.

Texte de la réponse

Le Grenelle de l'environnement constitue un signal fort de l'État en faveur d'un renouveau du transport ferroviaire de marchandises. C'est dans ce cadre que le Gouvernement s'est prononcé, le 16 septembre 2009, pour la mise en oeuvre d'un engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), qui doit permettre au transport ferroviaire de marchandises de retrouver toute sa place au sein d'un secteur encore fragilisé par la crise et, ainsi, de porter la part des transports alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Cet engagement national correspond à un investissement global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 Mdeuros d'ici à 2020. L'ENFF constitue un programme d'actions ambitieux qui, en association avec Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, se décline en huit axes directeurs : 1. Créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires : les autoroutes ferroviaires permettent d'assurer le transport de camions sur des trains pour franchir des zones sensibles, des obstacles, ou parcourir de longues distances sur des grands axes de trafic international. Des offres massifiées et à forte fréquence doivent assurer, à terme, leur viabilité économique, condition de leur pérennité. L'État s'est résolument engagé dans le développement de ces solutions de report modal, avec trois réalisations majeures prévues : le développement et le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine, le développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, qui connaît déjà, depuis mi-décembre 2010, 4 allers-retours quotidiens, et la réalisation de l'autoroute ferroviaire Atlantique. 2. Aider massivement le développement du transport combiné : le transport combiné représente un des segments du transport de fret ferroviaire les plus dynamiques. L'aide au transport combiné qu'apporte l'État a pour objectif de compenser pour partie le surcoût dû au transbordement, par rapport à un parcours « tout routier ». L'augmentation de 50 % de l'aide au transport combiné a été mise en oeuvre dès 2010. 3. Développer les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées : les OFP apparaissent comme une solution particulièrement pertinente pour proposer des services de transport de proximité, dans des territoires de trafic peu dense et dans les ports. 4. Développer le fret ferroviaire à grande vitesse, notamment en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises. 5. Créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit « réseau orienté fret » : l'objectif est de transformer le réseau existant sur les grands axes structurants de transport de marchandises en un vrai « réseau orienté fret », qui garantisse des objectifs de qualité de service et fluidifie les trafics en modernisant les infrastructures existantes. Afin de faciliter l'exploitation du fret ferroviaire sur ce réseau orienté fret, 1 500 Meuros d'investissements y seront ainsi affectés sur quinze ans. 6. Supprimer les goulets d'étranglement, notamment pour les agglomérations de Lyon et Dijon ainsi que pour le tronçon Nîmes-Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national et obstacles au développement des trafics

de fret. Un programme d'investissement de 4,5 Mdeuros y sera consacré. 7. Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports : les grands ports maritimes, qui ont vu leur gouvernance réformée et à qui ont été confiés les réseaux ferroviaires locaux, sont des sources importantes de fret massifié. Les projets stratégiques de ces ports ont été construits sur l'objectif à moyen terme d'un doublement du trafic ferroviaire sur leurs dessertes terrestres. 8. Améliorer le service offert aux transporteurs par RFF : à la différence de la route, la circulation d'un train n'est possible qu'une fois que RFF a alloué à ce train un créneau horaire pour circuler sur un itinéraire précis (ce qu'on appelle un « sillon »). La qualité des sillons est un facteur déterminant de la compétitivité du fret ferroviaire et l'amélioration de leur fiabilité est une des priorités fixées par l'État à RFF. Dans l'ensemble des axes mis en oeuvre, de nombreuses actions, notamment le développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné, impliquent une coopération renforcée des entreprises ferroviaires avec les transporteurs routiers, qui peuvent utiliser le mode ferroviaire pour les longues distances. Le Gouvernement est particulièrement attaché au développement des solutions de transport qui permettent d'optimiser la complémentarité des modes de transport, avec un objectif d'efficacité et de compétitivité au service des entreprises. Près de vingt mois après son lancement, l'engagement national pour le fret ferroviaire avance de manière satisfaisante, notamment en ce qui concerne les actions portant sur le développement du transport combiné et des autoroutes ferroviaires. La table ronde consacrée au fret ferroviaire, organisée par la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement le 30 mai 2011, avec les acteurs du secteur, illustre la détermination du Gouvernement à soutenir le fret ferroviaire et à apporter des réponses concrètes aux difficultés posées à son développement.

Données clés

Auteur : [M. Rudy Salles](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (3^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 102066

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 mars 2011, page 2155

Réponse publiée le : 28 juin 2011, page 6884