



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question écrite n° 12392

Texte de la question

M. Patrick Roy attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les propositions formulées par le Président de la République lors de son rendez-vous en Chine en matière de transports : faire construire, d'ici à 2020, quelque 2 000 kilomètres supplémentaires de lignes TGV et 1 500 kilomètres de transports en commun en site propre dans les villes, faire passer à 25 % la part modale du fret ferroviaire, réduire la vitesse maximale autorisée sur les routes et les autoroutes. Propres à économiser le pétrole et à combattre l'émission de gaz à effet de serre, ces mesures ne visent toutefois que le long terme. Comment réagir dans l'immédiat à la hausse des prix du pétrole, mais aussi des produits alimentaires, hausse qui touche nos concitoyens les plus défavorisés. Plusieurs ONG ont déjà formulé des propositions, sans attendre la grande conférence de Bali sur les solutions à apporter aux problèmes climatiques après 2012, et la journée mondiale du climat, le 8 décembre prochain. Il souhaite connaître sa position sur ces propositions.

Texte de la réponse

Le Grenelle de l'environnement a permis de définir de nombreux objectifs et engagements partagés. Plus de 30 chantiers ou comités opérationnels ont été ouverts ou constitués : leurs travaux définissent les mesures qui seront mises en oeuvre pour faire vivre le Grenelle. Dans ce processus largement engagé, les transports occupent une place à la mesure des enjeux du secteur qui émet un quart des émissions de gaz à effet de serre de notre pays. Quatre chantiers leur sont directement consacrés : transports multimodaux de marchandises, lignes à grande vitesse et réseau classique, transports urbains et périurbains, développement industriel de véhicules performants. Les actions retenues pour les transports doivent répondre à l'objectif global de réduction de 20 %, d'ici à 2020, des émissions de gaz à effet de serre au plan communautaire. Elles peuvent se regrouper selon quatre axes. En premier lieu, il s'agit de conforter les investissements en faveur des lignes ferroviaires en développant 2 000 km de lignes à grande vitesse d'ici 2020, et 2 500 km supplémentaires à plus long terme. Ces objectifs ne doivent pas faire oublier la nécessité de moderniser les voies ferrées existantes. Un second axe est le développement des transports collectifs urbains et régionaux. L'objectif est de définir avec les collectivités territoriales un plan de développement des transports urbains, visant notamment à réaliser 1 500 km supplémentaires de lignes de métros, de tramway ou de bus protégées. Ce programme permettra de réduire la pollution en ville, mais également d'améliorer la cohésion sociale, dans le cadre du plan « Espoir banlieues ». Il faut également encourager l'intermodalité dans le transport de voyageurs, grâce aux parcs de stationnement, à une tarification multimodale et à l'harmonisation des titres de transport. Cela nécessitera de faire évoluer les compétences des autorités organisatrices dans le champ du transport de marchandises, du stationnement, des péages urbains. Enfin, il faudra mener le grand chantier du transport périurbain. Le troisième axe consiste à favoriser le report modal des marchandises sur longue distance afin d'augmenter de 25 % en 2012 la part du fret non routier dans le transport de marchandises. Pour cela, un effort devra être consenti en fixant comme priorités le transport combiné, les autoroutes ferroviaires et les autoroutes maritimes. Un nouveau cap a été fixé par le Grenelle de l'environnement. À l'horizon 2020, le report modal devra avoir retiré deux millions de poids lourds de l'axe nord-sud. Pour atteindre cet objectif, plusieurs facteurs clés de succès doivent être réunis : le plan mis en

oeuvre par Fret SNCF, l'ouverture du marché aux entreprises privées ainsi que le développement des opérateurs de proximité. Pour encourager le report modal, le transport fluvial devra également faire l'objet de mesures de soutien. Un plan d'investissement dans les liaisons fluviales sera élaboré. Le canal Seine - Nord Europe, qui est soutenu auprès de la Commission européenne est déjà bien avancé. Les études sur la liaison Saône-Moselle doivent être poursuivies. Le développement d'un réseau européen de voies d'eau est en effet un défi important pour la mobilité respectueuse de l'environnement qu'il s'agit de mettre en place. Le dernier axe vise à améliorer l'attractivité des ports français par rapport aux ports des pays voisins. En effet, la France est un pays de tradition maritime. À ce titre, les ports français doivent retrouver leur place au premier rang mondial. Dans cette perspective, leur desserte par voies ferroviaires et fluviales doit être améliorée. Les premières dispositions législatives issues du Grenelle de l'environnement en matière de transport seront mises en oeuvre dans les mois à venir. Elles auront trait notamment à la mise en place d'une autorité de régulation du transport ferroviaire, qui vérifiera les conditions de concurrence entre les opérateurs. Une redevance pour l'usage des infrastructures par les poids lourds, en cours de finalisation, devrait par ailleurs s'appliquer aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, de toutes les nationalités, qui empruntent le réseau routier national non concédé et, dans certains cas, après avis des conseils généraux, les routes appartenant aux collectivités territoriales qui risqueraient de subir un fort report de trafic. Il est enfin prévu d'intensifier l'aide à la recherche et à l'innovation technologique pour diminuer l'impact environnemental du développement des transports terrestres et aériens.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Roy](#)

Circonscription : Nord (19^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12392

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 décembre 2007, page 7631

Réponse publiée le : 29 avril 2008, page 3691