



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport combiné

Question écrite n° 1280

Texte de la question

M. Claude de Ganay attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la promotion des conditions du report modal (transport combiné). Face à l'alourdissement des coûts d'essence, de péage et du cobatoge européen, de nombreuses entreprises de transport expriment d'importantes difficultés à maintenir une activité économiquement viable. Le transport multimodal, en complément du transport routier de marchandises, est une piste intéressante. La France est par ailleurs relativement en retard sur ses voisins européens, qui ont intégré ces dispositifs avec succès sur leurs territoires. Il lui demande si le Gouvernement entend conduire une politique innovante visant à renforcer les conditions du report modal, notamment par le renforcement des contrats-types ferroviaires et fluvial ainsi que par la création et le développement des opérateurs ferroviaires de proximité et des autoroutes ferroviaires.

Texte de la réponse

Le développement des modes massifiés, complémentaires à la route, constitue une priorité de la politique nationale des transports de marchandises, qui s'inscrit pleinement dans le cadre défini par l'Union européenne pour la mise en place d'un réseau transeuropéen des transports. Pour favoriser un rééquilibrage des parts modales pour le trafic de marchandises, la France s'est ainsi mobilisée pour faire émerger des solutions de transport innovantes susceptibles d'offrir une alternative pertinente au transport routier de bout en bout sur les axes majeurs de trafic, notamment de transit. Avec cet objectif, l'État a souhaité développer en particulier des autoroutes ferroviaires en complément du transport combiné. L'État poursuit ainsi un objectif de massification du transport de marchandises à travers les autoroutes ferroviaires. Deux services ont été lancés, d'abord entre Aiton, près de Chambéry, et Orbassano, en Italie, puis entre Le Boulou, près de Perpignan, et Bettembourg, au Luxembourg. Ces services constituent une solution de report modal qui a fait ses preuves, malgré un contexte économique difficile : les services d'autoroute ferroviaire alpine et Perpignan-Luxembourg ont transporté respectivement près de 26 000 et 37 000 poids lourds, auxquels s'ajoutent, pour le service Perpignan-Luxembourg, plus de 12 000 conteneurs. L'intérêt de cette solution de report modal pour les transporteurs routiers et les chargeurs réside principalement dans le système technique utilisé, alliant rapidité, fiabilité et sécurité, l'attention particulière portée par les opérateurs aux objectifs de fiabilité et de ponctualité et les offres de service très complètes, avec quatre navettes quotidiennes pour chacun des services. Par ailleurs, l'État a lancé deux consultations pour la mise en concession de nouveaux services. La première menée conjointement avec l'Italie concerne l'exploitation du futur service franco-italien de ferroutage destiné à succéder au service expérimental. Le dossier de consultation de ce projet est en cours de mise au point avec la partie italienne. La seconde porte sur un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique entre le sud de l'Aquitaine et le nord de la France et devrait aboutir prochainement. Par ailleurs, un travail est en cours afin de créer un nouveau service d'autoroute ferroviaire entre Calais et Le Boulou. Il devrait être mis en service en 2015. Ainsi, la volonté du Gouvernement est de mettre en oeuvre progressivement un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires fondé sur des services de grande capacité et de cadences importantes. D'une façon générale, le Gouvernement est déterminé à redonner sa juste place au fret ferroviaire, mode écologique et sûr dans le cadre d'une politique de

report modal vers les transports les plus respectueux de l'environnement. Le transport combiné et les opérateurs ferroviaires de proximité sont au centre de cette politique. La politique de relance du fret menée par le Gouvernement ne passe pas par l'annonce d'objectifs inatteignables mais par la mise en oeuvre de mesures concrètes capables de lever les blocages qui entravent l'essor de ce mode de transport. Cela veut dire par exemple augmenter la capacité du réseau par des innovations technologiques ou mettre en place des dispositifs permettant de garantir des sillons de qualité au fret. Il faut également que le fret ferroviaire tire partie de l'atout que constituent les ports français en les reliant mieux au réseau ferré afin notamment de développer les plateformes portuaires de transport combiné. Il y a un potentiel de croissance du fret ferroviaire qui doit être exploité. Pour réussir il faut que ces mesures soient co-élaborées par l'ensemble des acteurs et des professionnels. Au second semestre 2013, les professionnels seront donc réunis afin de travailler sur ces mesures, définir les conditions de leur mise en oeuvre et suivre dans le temps leur application. En ce qui concerne le transport fluvial, celui-ci tire sa compétitivité de son caractère massifié, particulièrement adapté à certaines cargaisons (pondéreux) et aux conteneurs. Il présente de nombreux avantages pour le développement durable : réserves de capacité importantes sur le réseau navigable, notamment pour accéder aux grandes agglomérations, fiabilité et sécurité, faible consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre à la tonne-kilomètre transportée limitées. Le développement du transport fluvial est l'un des vecteurs de la transition écologique et énergétique que le Gouvernement souhaite placer au coeur de son action. En plus de son action sur les infrastructures et pour améliorer la compétitivité des entreprises de transport fluvial de marchandise, le Gouvernement oeuvre en faveur d'une régulation de l'économie du secteur pour permettre des relations commerciales équilibrées entre ses acteurs. Dans ce domaine, le Gouvernement poursuit la révision des contrats-types de transport fluvial au voyage. Ainsi, les représentants des transporteurs, commissionnaires de transports et chargeurs ont commencé à renégocier les termes de ces contrats supplétifs qui s'appliquent en l'absence de contrat écrit entre les parties. La majorité des contrats de transport fluvial étant à l'heure actuelle oraux, la négociation de ces contrats types est particulièrement importante pour les relations commerciales. Au-delà, le Gouvernement s'engage à réaliser un état de la réglementation en vigueur s'appliquant aux relations commerciales dans le transport fluvial pour pouvoir identifier les domaines dans lesquels des textes doivent venir compléter ou modifier le corpus existant, notamment en s'inspirant des règles en vigueur dans le transport routier. Dans ce cadre, la nécessité de formaliser une confirmation de contrat écrit avant le départ du bateau pour son lieu de chargement sera expertisée avec grande attention.

Données clés

Auteur : [M. Claude de Ganay](#)

Circonscription : Loiret (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1280

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [17 juillet 2012](#), page 4374

Réponse publiée au JO le : [3 septembre 2013](#), page 9307