ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport multimodal

Question écrite n° 1775

Texte de la question

M. Gérald Darmanin interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le report modal. Depuis plusieurs années, la France a entrepris de développer, en complément du transport routier de marchandises, le transport ferroviaire, maritime et fluvial. Pour favoriser cette transition, plusieurs projets ont été engagés pour créer des « autoroutes » de la mer, principalement sur les grandes distances (notamment entre la France et l'Espagne). La multiplication des modes de transport de marchandises a des impacts positifs sur l'écologie mais également sur le désengorgement du trafic routier. C'est pourquoi il lui demande de l'informer sur sa position concernant le report modal et sur les mesures envisagées pour développer davantage le transport de marchandises ferroviaire et maritime.

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. La mise en place d'autoroutes de la mer constitue l'un des axes de ce programme puisqu'après une période de montée en charge, ces liaisons maritimes peuvent se révéler particulièrement intéressantes pour le report modal compte tenu de leur fréquence et de leur régularité. La France a choisi de s'associer à l'Espagne pour promouvoir ce type de liaisons alternatives aux itinéraires routiers les plus encombrés : traversée des Pyrénées et de l'agglomération bordelaise notamment. Deux projets d'autoroutes de la mer ont ainsi été sélectionnés à la suite d'un appel à projets conjoint lancé en 2007 par les deux Etats. Un premier service entre les ports de Nantes Saint-Nazaire et Gijon, inauguré en septembre 2010, a permis de contourner plus de 20 000 poids lourds sur la voie maritime lors de sa première année d'exploitation. Ses perspectives de trafics restent très encourageantes. Un second service est en cours de finalisation pour relier Nantes Saint-Nazaire à Vigo et prévoit une connexion vers Le Havre et Algeciras. Il doit également faire l'objet d'une approbation par la Commission européenne des aides d'Etat envisagées. L'État poursuit le même 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 : en 2011, 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. De plus, l'Etat a lancé deux consultations pour la mise en concession de nouveaux services. La première porte sur un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique entre le sud de l'Aquitaine et le nord de la France. Le tour de table financier des partenaires publics au projet (Etat, Régions, Europe) est actuellement en cours. La seconde 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 final de ce projet est en cours de mise au point avec la partie italienne. Par ailleurs, pour renforcer le transport massifié de conteneurs sur le train, la barge ou le navire, l'Etat continue de soutenir financièrement le développement de services de transport combinant un de ces modes non-routiers sur la moyenne ou longue distance aux pré et post acheminements routiers. Enfin, et pour relancer le fret ferroviaire, l'État souhaite mettre en oeuvre une démarche pragmatique : développer les services fluviaux et ferroviaires qui permettent de mieux desservir les ports, investir dans les trains plus performants et réserver au fret des sillons prioritaires.

Données clés

Auteur : M. Gérald Darmanin
Circonscription : Nord (10e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 1775
Rubrique : Transports
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 24 juillet 2012, page 4488
Réponse publiée au JO le : 23 octobre 2012, page 5979