



## 14ème législature

<b>Question N° : 301</b>	De <b>M. Jean-Jacques Candelier</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > ministères et secrétariats d'État	<b>Tête d'analyse</b> > transports, mer et pêche : missions	<b>Analyse</b> > orientations.
Question publiée au JO le : <b>03/07/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>06/11/2012</b> page : <b>6326</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Jacques Candelier 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 sa feuille de route détaillée.

### Texte de la réponse

Notre pays possède des réseaux d'infrastructures maillés et performants. La France compte plusieurs groupes parmi les champions mondiaux du transport de voyageurs et de la logistique. Notre industrie est aux premières places sur le marché mondial. Pourtant, beaucoup reste à faire. La période précédente a consacré une politique d'annonces, mais les actes et les financements ont trop rarement suivi. Il est temps de revenir à une politique responsable et raisonnée. Les transports doivent permettre le désenclavement des territoires et améliorer les déplacements quotidiens afin de lutter contre la fracture territoriale. Dans le domaine des infrastructures de transports terrestres, le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a été engagé par le précédent Gouvernement sans les financements nécessaires. Compte tenu de l'ampleur des investissements en jeu, évalués à 245 Md€ sur 20-30 ans, ce projet de schéma n'est pas finançable. C'est pourquoi il est nécessaire d'établir un état des lieux précis pour offrir de la visibilité à l'Etat et aux collectivités territoriales sur les priorités de la politique des transports et dégager une vision réaliste et cohérente des enjeux de transport stratégiques pour la France à moyen terme. Une mission composée de parlementaires et de personnalités qualifiées vient d'être installée chargée d'ici six mois, de dresser un diagnostic d'ensemble sur la faisabilité du SNIT, d'établir des priorités au vu des contraintes financières, actuelles et à venir. La commission formulera des propositions concrètes pour mettre en place une politique soutenable dans le domaine des transports, tenant compte des priorités du Gouvernement. Il s'agira d'améliorer les transports du quotidien, en particulier en Ile-de-France, et de rénover les réseaux existants, notamment ferroviaires et fluviaux. Les efforts de modernisation du réseau ferroviaire seront poursuivis pour restaurer au moins 1 000 kilomètres par an et garantir ainsi la qualité des TER mais aussi du fret. Les trains « Intercités », pour lesquels un effort budgétaire sera engagé pour atteindre 325 M€ en 2013, seront soutenus. Un document-cadre de la mobilité durable précisera ces priorités. Les transports doivent s'inscrire pleinement dans la politique en faveur du redressement productif. Le transport de marchandises est un facteur clé de compétitivité. Le fret ferroviaire, qui devait pourtant faire l'objet d'un soutien particulier des pouvoirs publics, a vu sa part modale s'effondrer au cours des cinq dernières années (de 15 % à 9 % aujourd'hui). Le transport routier représente désormais 83,4 % du transport de marchandises contre 9,4 % pour le fer. Il faut inscrire l'avenir du fret ferroviaire dans les trois dimensions européenne, nationale et locale. Au-delà de la modernisation du réseau - sans laquelle aucune politique de fret ferroviaire ne sera possible - il est nécessaire d'investir dans l'innovation des matériels



roulants pour les rendre plus performants, revoir les règlements obsolètes sur les normes et les gabarits, réserver au fret des sillons prioritaires. Il faut encore stimuler le report modal en encourageant les initiatives locales intéressant des chargeurs et des entreprises de transport routier tout en accompagnant l'opérateur national pour en faire un champion du fret et de la logistique, avec une stratégie lisible sur le fret ferroviaire. L'innovation passe aussi par le développement des autoroutes ferroviaires, les autoroutes de la mer et le soutien au transport combiné. Le fer et la voie d'eau doivent mieux desservir les grands ports maritimes et contribuer à débloquer, maillon après maillon, les chaînes logistiques vers ou depuis les ports jusqu'à la distribution finale. Pour être plus visibles à l'international, les ports doivent aussi s'organiser, le cas échéant en unissant leurs forces, comme les trois ports de l'axe Seine (Paris, Rouen et Le Havre) associés au sein du projet « Haropa » (comme « Harbours of Paris »). Il est important également de veiller à la performance du transport routier qui représente 420 000 salariés, dans des entreprises en moyenne de moins de 20 salariés. La France défendra les intérêts du pavillon français en s'opposant à toute initiative visant à assouplir les règles actuelles encadrant le cabotage dans le sens d'une libéralisation du transport routier qui n'est pas compatible avec la disparité des règles sociales et des coûts salariaux dans l'Union européenne. Nous lutterons contre la concurrence déloyale, grâce à des contrôles plus efficaces et mieux coordonnés entre les services des transports et ceux de la concurrence. Il faudra également soutenir la compétitivité des entreprises françaises de transport, qui représentent au total près d'un million d'emplois. Au-delà de la réduction des coûts, parfois nécessaire dans des secteurs comme le maritime ou l'aérien, cela nécessite de bâtir des stratégies d'avenir et d'aider à l'innovation, avec les constructeurs et les industriels. La politique des transports sera également un vecteur de la transition écologique. L'éco redevance poids-lourds s'appliquera à compter de juillet 2013. La loi qui a créé la taxe a prévu le principe de sa répercussion intégrale par les transporteurs sur les bénéficiaires de la prestation de transport et sera pleinement appliquée. Un mécanisme de répercussion extrêmement compliqué avait été envisagé. Il sera remplacé par un nouveau dispositif garantissant une répercussion simple, efficace et complète. En matière de politique de transports urbains, un troisième appel à projets pour les transports en site propre sera engagé dans le premier semestre 2013. Il visera à promouvoir l'innovation technique et urbaine pour tous les modes de transports propres : tramways, bus à haut niveau de service, voitures électriques en libre-service, etc.