

14ème législature

Question N° : 5526	De Mme Brigitte Allain (Écologiste - Dordogne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > transport de marchandises	Analyse > ferroutage. développement.
Question publiée au JO le : 25/09/2012 Réponse publiée au JO le : 25/06/2013 page : 6736		

Texte de la question

Mme Brigitte Allain attire l'attention de 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 la situation du ferroutage en France. Ce mode de transport, s'il peut présenter certaines rigidités pour les particuliers du fait de sa relativement faible couverture, il constitue une réponse économique au renchérissement du coût du pétrole et une réponse écologique à la transition énergétique. Le Grenelle de l'environnement soutenait, à travers l'article 12 de la loi du 3 août 2009 qu' « afin de rendre plus attractif le transport ferroviaire pour les voyageurs, l'État encouragera le développement du service auto-train, tout en réaffirmant que l'objectif pour le transport des voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux dans leur domaine de pertinence, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels ». Depuis, peu de lignes nouvelles de ferroutage ont été engagées en ce sens. Entre 2009 et 2010, la SNCF aurait supprimé toutes les liaisons auto-train transversales entre province, soit 54 liaisons. Cet été, plusieurs expérimentations de lignes ont été tentées, à l'exemple de la ligne Biarritz-Bordeaux. Concernant les projets d'autoroutes ferroviaires en cours, elle lui demande s'il envisage de reconsidérer l'exclusion actuelle des utilisateurs particuliers, alors que cela permettrait un complément d'amortissement des dépenses engagées. Elle lui demande également s'il va donner suite à ces expérimentations, et quels projets il va mettre en place ces prochaines années afin de développer, faire connaître et rendre plus attractif le ferroutage auprès des particuliers.

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, au travers des autoroutes de la mer et des autoroutes ferroviaires. Les associations d'usagers des services d'auto-train ont suggéré de rendre accessibles aux véhicules légers les trains d'autoroute ferroviaire. Cependant, l'analyse conduite par les services de l'État, en lien avec les opérateurs de services d'autoroute ferroviaire, révèle d'importants obstacles techniques. En effet, l'autorisation de mise en exploitation commerciale des wagons et des systèmes au sol des services d'autoroute ferroviaire existants concerne le chargement et le



transport des poids-lourds. Au-delà de l'enjeu d'adéquation des matériels et des chargements, se pose la question de l'équilibre économique de services d'autoroute ferroviaire qui accueilleraient des véhicules légers, les recettes commerciales que pourrait en tirer un exploitant n'étant pas en rapport avec les charges d'investissement et d'immobilisation de matériels lourds conçus pour le transport de véhicules d'une masse élevée et les besoins des utilisateurs de services d'auto/train connaissant de fortes variations saisonnières. Par ailleurs, il semble que les bassins de population identifiés par les associations d'usagers des services d'auto/train comme pertinents pour l'accueil de telles liaisons ne correspondent pas aux localisations retenues pour l'implantation des terminaux d'autoroute ferroviaire existants, tournés principalement vers les flux de transit ou d'échanges internationaux de marchandises. Attaché au développement de l'activité auto-train, le Gouvernement est attentif à ce que ce service de transport écologique réponde aux attentes et aux besoins et qu'il en soit fait une exploitation équilibrée et de qualité par l'entreprise publique. C'est pourquoi il importe que l'offre aux particuliers puisse être apportée par les moyens les mieux adaptés. La SNCF a engagé, depuis deux ans, un plan d'action pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité de ce service d'auto-train : offre centrée sur des périodes et des marchés porteurs, communication en direction des automobilistes et motocyclistes des régions desservies par le service auto/train, etc. De même, elle a développé une grille tarifaire plus fine que l'approche binaire antérieure basse saison / haute saison qui devrait permettre à chaque utilisateur de trouver une offre plus adaptée à ses contraintes, avec un choix entre une plus grande flexibilité de son billet et un tarif plus avantageux. L'ensemble de ces mesures a contribué à l'accroissement du trafic auto/train qui a progressé de 14 % entre 2008 et 2011.