



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Développement du ferroutage

Question écrite n° 18017

### Texte de la question

Mme Marie-Ange Magne interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la question du ferroutage et de son développement. Le 6 novembre 2018 à Calais a été inaugurée une nouvelle autoroute ferroviaire reliant Calais à Orbassano, en Italie. Cette infrastructure est la quatrième existante en France permettant le transport combiné. L'objectif de 500 000 camions transportés en 2020 semble difficile à atteindre en raison d'un manque d'attrait des entreprises : capacités limitées, retards fréquents, grèves, rentabilité économique au-delà de 500 km de distance. À l'heure où la transition écologique s'invite dans les débats, le ferroutage est un sujet qui revient régulièrement. Ce mode de transport multimodal permet non seulement d'économiser plusieurs tonnes d'émission de CO2 par an mais également de réduire l'usure des routes. Aussi, elle lui demande quelles mesures sont envisagées pour développer rapidement les infrastructures nécessaires et accroître l'attractivité du ferroutage auprès des acteurs économiques, notamment en termes de coûts et de rapidité, non seulement sur les longues mais aussi sur les moyennes distances.

### Texte de la réponse

Les services de ferroutage sont des services de transport de semi-remorques par le train sur les lignes existantes. Ces services de transport trouvent particulièrement leur pertinence sur les longues distances (plus de 600 km) ou le franchissement d'obstacles (Alpes notamment). En France, plusieurs services continentaux, de franchissement d'obstacle et de longue distance, sont d'ores et déjà opérationnels. Ils ont transporté 100 000 unités en 2018, permettant une économie d'émissions de plus 82 000 tonnes de CO2. La stratégie de l'État consiste à favoriser l'émergence et le développement de solutions de transport intermodal diversifiées, notamment par le ferroutage, pour répondre aux différents besoins des chargeurs et à l'objectif de transports plus durables. Pour cela, cette stratégie cible les grands axes de trafic/transit de fret pour aboutir à un réseau interconnecté et de haute qualité d'autoroute ferroviaire. La France collabore ainsi avec ses voisins afin de promouvoir la mise en place de ces services, notamment avec : - l'Italie, sur l'axe transalpin, pour la mise en concession et l'extension vers Lyon du service alpin ; - l'Espagne depuis 2015, pour la mise en place de services internationaux sur les axes atlantique et méditerranéen. L'année 2018 et le début d'année 2019 ont vu l'essor d'un nouveau service entre le port de Calais et le terminal d'Orbassano (Turin), ainsi que le développement d'un arrêt supplémentaire à Mâcon pour les services existants. Le modèle économique des services de ferroutage est en concurrence directe avec celui des transporteurs routiers qui bénéficient d'une flexibilité plus importante et de l'absence de rupture de charges. Par ailleurs, les analyses montrent l'existence d'un différentiel important entre les externalités négatives engendrées par ces services et ceux induits par le transport par la route. Ainsi, l'essor et le développement des services massifiés de transport de fret dépendent en large partie d'une réduction des charges et des contraintes pesant sur le transport ferroviaire. Ainsi, le Gouvernement s'attache à redynamiser le fret ferroviaire en cohérence avec la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Outre la reprise de dettes de SNCF Réseau de 35 Mds€, les actions prévues en faveur du fret ferroviaire visent une amélioration de la performance des services grâce à une qualité et une robustesse des circulations accrues et une information

pertinente et partagée sur la qualité de service. Afin de préserver la compétitivité du secteur, la hausse des péages appliquées par SNCF Réseau aux activités de fret serait limitée à l'inflation courante, l'État prenant à sa charge l'écart financier en résultant, et ce dès l'horaire de service 2020. Pour conforter le report modal, il a été également décidé de poursuivre le soutien de l'État au transport combiné avec des moyens stabilisés à hauteur de 27 M€ par an pendant 5 ans. Cependant, le développement de services de ferroutage dépend également en partie de la disponibilité d'installations terminales adaptées (technologie de chargement, facilité d'accès ferroviaire, etc.), ainsi que de la mise au gabarit (GB1 a minima ou AFM423) des axes ferroviaires majeurs. Ainsi, à la suite de travaux de dégagement du gabarit, SNCF Réseau a récemment confirmé la mise au gabarit AFM423 de l'axe alpin Ambérieu-Modane, ainsi que la mise au gabarit GB1 de l'itinéraire de secours passant par Lyon. Le développement d'un arrêt à Mâcon a été également possible grâce à des travaux sur les voies d'accès. Il est donc envisagé pour le futur de poursuivre les actions entreprises afin de conforter la mise en place des conditions les plus favorables pour l'essor de nouveaux services, tant sur la longue que sur la moyenne distance. Ainsi, il est prévu de procéder à la mise au gabarit d'autres tronçons situés sur des axes ferroviaires majeurs (notamment sur l'axe atlantique). L'État continuera également à accompagner les opérateurs privés dans un meilleur maillage des installations terminales (notamment dans les Hauts-de-France et en Île-de-France), ainsi que dans l'optimisation de leurs accès ferroviaires. Les enjeux attachés à la préservation de l'environnement, notamment par le développement du transport ferroviaire de marchandises, impliquent une meilleure conscience par les acteurs nationaux et locaux de l'importance du ferroutage. À cet égard, une utilisation équilibrée des capacités du réseau ferré national (voyageurs, fret, travaux) est essentielle. Ainsi, la mobilisation croissante des élus nationaux en ce sens constitue un facteur de succès pour l'essor du ferroutage.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Ange Magne](#)

**Circonscription :** Haute-Vienne (3<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 18017

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [19 mars 2019](#), page 2556

**Réponse publiée au JO le :** [23 juillet 2019](#), page 6957