

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>21378</b>	<b>De M. Patrick Hetzel ( Les Républicains - Bas-Rhin )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Transfert de marchandises par voies ferrées	<b>Analyse &gt; Transfert de marchandises par voies ferrées.</b>
Question publiée au JO le : <b>09/07/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>29/12/2020</b> page : <b>9765</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>31/03/2020</b>		

### Texte de la question

M. Patrick Hetzel attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le transfert de marchandises par voies ferrées. À ce jour, 80 % des caisses mobiles déchargées dans les ports français continuent leur course terminale *via* la route. La France est classée au bas du tableau concernant les acheminements des containers *via* le rail des grands ports européens vers leur destination terminale. Pour exemple entre Marseille et Lyon, les caisses mobiles sont acheminées massivement par la route alors que le transport par voie ferrée serait tout à fait indiqué ; la ligne ferroviaire sur la rive droite du Rhône électrifiée et équipée du bloc automatique lumineux à double voies voit passer actuellement une dizaine de trains par jour alors que l'A7 est surchargée par le nombre de poids lourds. Aussi, il lui demande si des actions concrètes sont prévues pour faciliter le transfert des marchandises par rail et ainsi désengorger le réseau routier.

### Texte de la réponse

Le fret ferroviaire représente un levier essentiel pour le dynamisme économique de la France et pour une mobilité propre. Pourtant, si les volumes de marchandises transportés par fer restent globalement stables, la part de marché du fret ferroviaire en France n'a cessé de s'éroder au profit du transport routier de marchandises. Cette part n'est plus aujourd'hui que de 9 % (cinq fois moins qu'en 1974), soit environ la moitié de la moyenne européenne. Dès 2018, le Gouvernement a mis en place des premières mesures fortes visant à accompagner et redynamiser le secteur du fret ferroviaire : - La limitation à l'inflation courante de la hausse des péages acquittés à SNCF Réseau par les entreprises ferroviaires de fret afin de préserver la compétitivité du secteur. Grâce au dispositif de « compensation fret » qui a été renforcé, l'État prend en charge l'écart financier en résultant afin que SNCF Réseau couvre ses coûts marginaux. Il s'agit ainsi d'un effort sans précédent de modération des péages ferroviaires supportés par les entreprises de fret. - La remise en état des lignes dites « capillaires fret », à hauteur de 10 millions d'euros par an, dans le cadre de partenariat au cas par cas avec les acteurs locaux concernés (chargeurs et collectivités). - La mise à niveau par SNCF Réseau des voies de service, à hauteur de 20 millions d'euros par an pendant 5 ans, afin de mieux répondre aux besoins des entreprises ferroviaires dans l'organisation de leurs plans de transport. - Le maintien de l'aide de l'État au transport combiné pour une nouvelle période de 5 ans, à hauteur de 27 millions d'euros par an. Par ailleurs, pour aider le secteur à surmonter la crise liée à l'épidémie de Covid-19 et à renforcer sa compétitivité, le Gouvernement a annoncé le 27 juillet 2020 plusieurs mesures fortes : - L'annulation des péages que doivent

payer les entreprises de fret ferroviaire sur la période de juillet à décembre 2020. L'État a immédiatement débloqué 63 millions d'euros pour financer la gratuité des péages d'accès au réseau ferroviaire français de juillet à décembre 2020 pour toutes les entreprises de fret ferroviaire opérant sur le territoire national. Il s'agit d'un effort important pour réduire les coûts de production des opérateurs, dont les redevances d'infrastructures représentent entre 10 et 15 % des charges. - La division par deux des tarifs des péages de fret à partir de 2021. Dans la continuité de cet effort exceptionnel pour le 2ème semestre 2020, l'État renforcera son aide à l'exploitation des services de fret ferroviaire en divisant par deux les tarifs des péages à la charge des entreprises à partir de l'année prochaine. Il s'agit d'un effort financier de 63 millions d'euros par an supplémentaire. L'État prendra en charge à partir du 1er janvier 2021 70 % du coût des péages facturés aux entreprises. - Le lancement d'un appel à projets pour la création de nouvelles autoroutes de fret ferroviaire avec la mise en place d'un dispositif d'aides au démarrage jusqu'à 35 millions d'euros par an. Conscient que le développement de nouveaux services de fret ferroviaire nécessite une montée en charge initiale et que l'équilibre financier peut parfois ne pas être assuré sur les premières années le temps de regrouper un nombre de clients suffisant, le Gouvernement consacrera un financement annuel pouvant aller jusqu'à 35 millions d'euros, sous forme d'aides au démarrage, pour faciliter le montage de projets. L'appel à projets concernera dès 2020 l'axe Perpignan-Rungis pour permettre le redémarrage du « train de primeurs » dans une configuration qui devra être robuste et adaptée aux nouveaux besoins des clients. Enfin, le plan "France Relance" consacre donc 250 millions d'euros pour le soutien au fret ferroviaire, permettant la réalisation notamment de trois autoroutes de fret ferroviaire sur les sections Calais-Sète Barcelone/Perpignan-Rungis-Dunkerque, Cherbourg-Bayonne, pour réaliser 1 milliard d'euros d'investissements avec les acteurs. La loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée par le Parlement le 19 novembre 2019 et publiée le 26 décembre 2019, prévoit dans son article 178 que "la France définisse une stratégie pour le développement du fret ferroviaire". Six axes d'actions ont été identifiés, dont deux portent spécifiquement sur le soutien au transfert modal et au développement du transport combiné, et sur le renforcement de la desserte ferroviaires des ports, des grands ports maritimes et de leur hinterland. L'engagement de l'État en faveur du fret ferroviaire va donc se poursuivre par l'élaboration de cette stratégie d'ici à l'hiver 2020/2021.