



15ème législature

Question N° : 1347	De Mme Valérie Beauvais (Les Républicains - Marne)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Fret ferroviaire - réseau capillaire	Analyse > Fret ferroviaire - réseau capillaire.
Question publiée au JO le : 16/03/2021 Réponse publiée au JO le : 24/03/2021 page : 2946		

Texte de la question

Mme Valérie Beauvais attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'exploitation des lignes de fret ferroviaire et plus particulièrement celles du département de la Marne qui cheminent entre les communes de Oiry/Esternay et Coolus-Charmont. Le fret ferroviaire constitue un enjeu majeur pour l'activité économique de plusieurs secteurs d'activités dont celui agricole, ainsi que pour la politique de décarbonation des transports. En effet, l'utilisation des lignes capillaires précitées permet ainsi d'éviter l'équivalent de l'utilisation de plus de 20 000 camions pour transporter les productions agricoles sur les routes départementales et contribue à maintenir un maillage territorial des coopératives agricoles et donc des emplois directs et indirects qui y sont attachés. Aujourd'hui, la pérennité de ce réseau capillaire est suspendue à la réalisation d'importants travaux, lesquels pour la seule ligne Oiry/Coolus-Charmont ont été, dernièrement, présentés et s'élèvent entre 38 millions d'euros et 81 millions d'euros selon la pérennité visée à 5 ou 10 ans. Dans ces circonstances et au terme du contrat conclu pour l'utilisation de ces lignes, les coopératives agricoles sont donc particulièrement inquiètes pour l'avenir de ces lignes, craignant notamment une utilisation dégradée de ces voies ou une nouvelle charge financière qu'elles ne pourront assumer. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour assurer la pérennité du réseau capillaire de fret et plus particulièrement les lignes marnaises de fret Oiry/Coolus-Charmont.

Texte de la réponse

FRET FERROVIAIRE ET RÉSEAU CAPILLAIRE

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais, pour exposer sa question, n° 1347, relative au fret ferroviaire et au réseau capillaire.

Mme Valérie Beauvais. Ma question, qui s'adresse elle aussi au ministre délégué chargé des transports, porte sur l'exploitation des lignes de fret ferroviaire et plus particulièrement celles du département de la Marne qui relient les communes de Oiry et Esternay et de Coolus et Charmont. Le fret ferroviaire constitue un enjeu majeur non seulement pour l'activité économique de plusieurs secteurs, dont le secteur agricole, mais aussi pour la politique de décarbonation des transports et le respect des objectifs fixés par l'accord de Paris sur le climat.



Un train représentant l'équivalent de quarante-cinq camions, on peut estimer que les lignes capillaires évitent aux agriculteurs marnais de mettre sur nos routes départementales plus de 20 000 camions par an pour transporter leurs productions. Par ailleurs, il n'est pas inutile de rappeler que les lignes de fret contribuent aussi au maintien dans nos communes du maillage territorial des coopératives agricoles, lesquelles assurent des emplois directs et indirects aux habitants de nos territoires ruraux.

Or la pérennité de ce réseau capillaire est suspendue à la réalisation d'importants travaux rendus nécessaire par la carence dont son gestionnaire a fait preuve depuis de trop nombreuses années. C'est ainsi que pour les seules lignes de Oiry-Esternay et de Coolus-Charmont, le chiffrage des aménagements à réaliser, récemment présenté, s'élève respectivement à 38 millions et à 81 millions d'euros selon que la pérennité visée est de cinq ou dix ans. Aux termes des contrats qu'elles ont conclus, les coopératives agricoles doivent contribuer financièrement et elles s'inquiètent pour l'avenir de ces lignes, craignant notamment une utilisation dégradée des voies et, ou, une nouvelle charge financière qu'elles ne pourront assumer.

Madame la ministre déléguée, au regard de ces enjeux économiques et environnementaux, pouvez-vous m'indiquer quels moyens financiers le Gouvernement entend mobiliser pour assurer la pérennité du réseau capillaire de fret et plus particulièrement des lignes marnaises ? J'aimerais savoir, par ailleurs, si le plan de relance comprend des moyens spécifiques pour le fret ferroviaire. Si oui, comment seraient-ils répartis pour le département de la Marne ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

Mme Emmanuelle Wargon, *ministre déléguée chargée du logement*. Vous interrogez le ministre délégué chargé des transports sur les lignes de fret ferroviaire de Oiry-Esternay et de Coolus-Charmont dans la Marne, et, plus généralement, sur l'importance du réseau capillaire de fret.

Depuis 2015, l'État consacre 10 millions d'euros par an au financement des investissements de régénération de ces infrastructures ferroviaires, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. La contribution de l'État, inscrite dans la durée, a permis ainsi d'impulser une véritable dynamique de remise en état de ces lignes, qui assurent notamment la desserte ferroviaire de sites industriels et agricoles dans les territoires. Elles sont d'ailleurs empruntées par 20 % des trains de marchandises en France et leur abandon entraînerait des conséquences désastreuses tant en matière de report modal que de compétitivité des entreprises, et donc d'emplois.

Dans le cadre du plan de relance, l'État triple son effort d'investissement pour contribuer au financement de nombreuses opérations à engager à court terme, afin d'assurer la pérennité des lignes concernées. La programmation des financements se fera dans le respect des règles appliquées jusqu'à présent, avec une contribution de l'État pouvant représenter jusqu'à 30 % des investissements à réaliser.

Les lignes que vous avez mentionnées, Oiry-Esternay et Coolus-Charmont, ont bien été identifiées au sein des besoins recensés et feront l'objet de discussions entre l'État, la région, les acteurs locaux et SNCF Réseau. Les échanges entre les parties prenantes ont d'ores et déjà permis de répartir les investissements nécessaires et d'engager une hiérarchisation des interventions sur le réseau. Divers critères sont pris en considération pour ce faire, dont la pérennité envisagée, le montant des travaux, le contexte territorial et économique des chargeurs, ainsi que le trafic fret sur les différentes lignes.

Dès lors que, dans le cadre de ces échanges, une décision sera prise concernant la programmation des travaux de remise en l'état de ces deux lignes, l'État assumera bien sûr sa part des investissements à réaliser, aux côtés des autres cofinanceurs. Vous pouvez être assurée, madame la députée, de notre total investissement dans le fret ferroviaire, avec un objectif que nous partageons : doubler sa part modale d'ici à 2030.

M. le président. La parole est à Mme Valérie Beauvais.

Mme Valérie Beauvais. Je constate l'absence d'engagements financiers clairs quant aux investissements à cinq ou dix ans et regrette que vous ne soyez pas plus précise sur cette question, à laquelle les agriculteurs et les coopératives agricoles attendent des réponses. On ne peut pas nier leurs actions en faveur du développement durable et un geste du Gouvernement pour les accompagner permettrait de leur redonner de l'espoir. Il s'agit d'une terre de céréaliers et ce mode de transport est primordial aussi pour notre environnement.