



## 16ème législature

<b>Question N° : 2861</b>	<b>De M. Joël Giraud ( Renaissance - Hautes-Alpes )</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 &gt; Freins au développement de l'offre de Trenitalia entre la France et l'Italie</b>	<b>Analyse &gt; Freins au développement de l'offre de Trenitalia entre la France et l'Italie.</b>
Question publiée au JO le : <b>01/11/2022</b> Question retirée le : <b>08/11/2022</b> (retrait à l'initiative de l'auteur)		

### Texte de la question

M. Joël Giraud appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur les obstacles au développement de l'offre de Trenitalia France dans les couloirs transalpins entre la France et l'Italie. Le groupe Trenitalia constate la nécessité d'élargir son offre en desservant des gares supplémentaires à Saint-Jean-de-Maurienne et à Oulx (gare italienne qui dessert Briançon), afin de relancer des corridors touristiques transfrontaliers et renforcer ainsi les synergies et les axes de coopération franco-italiens dans le secteur stratégique du rail. Néanmoins, des barrières à l'entrée persistent et limitent les bénéfices attendus tant sur le plan économique que sur celui de la transition écologique. De fait, de nombreux travaux de maintenance et renouvellement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que les retards causés par les contrôles aux frontières limitent la capacité et la fréquence des trains FrecciaRossa 1000. Ces limites risquent d'avoir un impact majeur sur la continuité de l'offre de Trenitalia France dans les années à venir. Parallèlement, sur le plan économique, la compétitivité et l'accessibilité du rail est victime d'un modèle de tarification des péages qui demeure peu incitatif. L'exemple italien démontre que la libéralisation du rail a incité le gestionnaire du réseau (RFI) à baisser ses tarifs de 45 % entre 2013 et 2015. Bien que le niveau des péages italiens soit parmi les plus bas d'Europe, RFI a affiché en 2020 une hausse des revenus liés aux péages de 4,3 % en raison de la forte augmentation de l'offre liée à la concurrence. Ce bilan témoigne de la compatibilité de la baisse du prix des péages avec une hausse des recettes. De surcroît, les bénéfices de cette dynamique ont conduit à une nette augmentation de la part du train sur les principaux axes du pays, au détriment de moyens de transport plus polluants, en passant de 36 % à 70 %. Le marché ferroviaire longue distance représente 8 milliards d'euros en France, soit environ 60 milliards de passagers-km. Une réduction du prix des péages à peu près égale à celle appliquée en 2022 au prix de l'essence, c'est-à-dire 20 %, correspondrait à un investissement de l'État de 1,6 milliard d'euros. Néanmoins, une telle action permettrait une augmentation de 20 % du nombre de passagers ferroviaires, soit 12 milliards de passagers-km qui privilégieraient ce mode de transport à la route avec un impact positif sur la consommation d'essence. Il souhaiterait donc connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour remédier aux difficultés causées par les obstacles mentionnés.