



16ème législature

| | | |
|--|--|---|
| Question N° : 884 | De M. Jordan Guitton (Rassemblement National - Aube) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse >Fermeture de la ligne de fret Brienne-le-Château - Vitry-le-François | Analyse > Fermeture de la ligne de fret Brienne-le-Château - Vitry-le-François. |
| Question publiée au JO le : 16/08/2022 Réponse publiée au JO le : 11/07/2023 page : 6566 | | |

Texte de la question

M. Jordan Guitton attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la potentielle fermeture de la ligne de fret Brienne-le-Château - Vitry-le-François. Il s'étonne de cette possible fermeture qui irait à l'encontre des ambitions écologiques de M. le ministre et du Gouvernement. En effet, le 18 mars 2022, un décret a été publié au *Journal officiel* afin de développer le fret ferroviaire et ainsi doubler la part modale de ce mode de transport pour les marchandises de 9 % à 18 % d'ici 2030. En France, le secteur du transport représente 31 % des émissions de gaz à effet de serre, il est donc l'un des plus polluants. En revanche, le transport des marchandises par le ferroviaire est l'un des moins polluants de ce secteur : le fret ferroviaire émet 9 fois moins de CO₂/km en moyenne que le fret routier pour le même poids de marchandises, selon la SNCF. Le fret ferroviaire combine de nombreux avantages : il est moins dangereux, moins polluant et émet moins de nuisances sonores que le fret routier. Le développement de ce moyen de transport pour les marchandises est donc l'une des solutions afin de réduire les consommations et les besoins énergétiques, notamment en prévision de l'hiver prochain. Concrètement, la suppression de la ligne de fret Brienne-le-Château - Vitry-le-François engendrerait le remplacement de 30 trains par 1 400 camions qui rouleraient sur les routes départementales. De surcroît au désastre écologique, cette suppression de ligne pourrait engendrer de la congestion routière ainsi que des dangers pour les automobilistes et les riverains. Dans une période d'inquiétudes face aux approvisionnements énergétiques de la France, il souhaiterait savoir pourquoi il accepte la fermeture de cette ligne ou comment il compte empêcher la fermeture de cet axe pour le fret ferroviaire.

Texte de la réponse

Depuis 2015, l'Etat consacre 10 M€ par an au financement des investissements de régénération des lignes ferroviaires capillaires fret, aux côtés des collectivités territoriales et des chargeurs. Cette contribution de l'Etat, qui s'inscrit dans la durée, a permis d'impulser une véritable dynamique de remise en état de ces lignes qui assurent la desserte de sites industriels et agricoles dans les territoires. Dans le cadre du plan de relance, 65 M€ additionnels ont été mis en place sur la période 2021-2022 afin que l'Etat puisse contribuer au financement des nombreuses opérations à engager à court terme afin d'assurer la pérennité de ces lignes. Au niveau national, en 2022, environ 25 lignes capillaires fret ont fait l'objet d'une signature de convention de financement. Cela représente près de 170 M€ de travaux et d'études financés, tous financeurs pris en compte, dont près de 71 M€ sur le territoire de la Région Grand-Est, et un linéaire de l'ordre de 500km. Dans cette même région, une concertation a été menée sur la période 2021-2022 par les acteurs locaux afin de hiérarchiser les besoins identifiés en fonction de plusieurs critères



(échéances de fin d'exploitation prévisible en l'absence de travaux, montant des travaux de rénovations nécessaires, importance du trafic fret ferroviaire). La ligne Brienne-le-Château – Vitry-le-François n'a pas été considérée à la suite de cette concertation régionale comme prioritaire parmi les opérations de régénération à financer par les acteurs locaux. Toutefois, cette ligne répondant également à des besoins de défense, l'Etat a financé la totalité du besoin en études et travaux d'urgence la concernant pour l'année 2023, au titre des dispositions spécifiques à ce type de ligne. La ligne n'est donc pas fermée aux circulations commerciales et les entreprises qui y sont embranchées ont été informées de la possibilité d'y faire circuler leurs trains de fret.