



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 57244

Texte de la question

Mme Gisèle Biémouret interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la situation du fret ferroviaire et plus particulièrement sur l'exemple de la ligne Auch-Agen. L'utilisation de cet axe, essentiel pour la vie économique locale, s'est concentrée sur une activité de fret ferroviaire permettant aux diverses coopératives agricoles du département de mener à bien leurs activités de livraisons de céréales. Parallèlement au potentiel représenté par ces activités, la ligne souffre d'un retard de son entretien voire de sa modernisation. Les derniers épisodes climatiques ont obligé à la suspension provisoire du trafic. Cette situation pénalise l'activité des coopératives, mais elle accroît de manière significative le recours aux semi-remorques impliquant un trafic plus élevé sur la RN 21 et une augmentation des émissions de CO₂. Le Gouvernement entend à redonner sa juste place au fret ferroviaire. La redynamisation du fret ferroviaire doit potentiellement participer au redressement économique de notre pays. C'est pourquoi elle souhaiterait connaître les intentions précises du Gouvernement dans ce domaine et les moyens prévus pour pérenniser l'exemple de la ligne Auch-Agen.

Texte de la réponse

La ligne entre Agen et Auch a récemment fait l'objet d'un engagement de Réseau ferré de France (RFF), d'effectuer un certain nombre d'opérations de régénération afin de permettre le maintien temporaire du trafic sur cette ligne. Cependant, un plan de régénération d'une plus grande envergure doit être mis en place afin d'assurer la pérennité de la ligne. Or, l'audit revisité de l'état de l'ensemble du réseau ferré national effectué par l'école polytechnique fédérale de Lausanne en octobre 2012 a préconisé de concentrer l'effort de régénération sur les parties structurantes du réseau. Cette priorisation des investissements de régénération, reprise dans le grand plan de modernisation du réseau (GPMR), ne permet pas au gestionnaire d'infrastructure d'investir seul dans la régénération du réseau secondaire, ni à l'État d'y consacrer en priorité ses moyens. La conférence ministérielle périodique pour le fret ferroviaire a bien identifié l'enjeu de régénération des lignes capillaires fret, comme le montre la volonté de faire émerger un modèle économique adapté aux besoins de l'économie locale affirmée lors de la deuxième réunion de la conférence le 12 février dernier. Un diagnostic des capillaires fret effectué par RFF a confirmé la nécessité d'actions volontaristes à court et moyen terme et a souligné la grande hétérogénéité des situations et des différentes sections du réseau. RFF a ainsi lancé une démarche pertinente sur ce sujet, à la fois au niveau national avec les associations de chargeurs et de transporteurs et les filières économiques, et au niveau local avec les parties prenantes concernées pour une ligne donnée. RFF a également pris l'engagement que tous les chargeurs et industriels concernés par ce sujet seraient informés et concertés d'ici la fin de l'année 2014. Cela permettra de mettre en évidence les enjeux associés à chacune des lignes capillaires fret et de prendre ainsi les décisions adéquates, notamment en termes de renouvellement et de mise en place d'un mode de gestion adapté.

Données clés

Auteur : [Mme Gisèle Biémouret](#)

Circonscription : Gers (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57244

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [10 juin 2014](#), page 4671

Réponse publiée au JO le : [14 octobre 2014](#), page 8660