



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 1226

Texte de la question

M. Charles de Courson attire l'attention de 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 réseau capillaire de la SNCF de la Marne et tout particulièrement sur la situation des lignes Oiry - Sézanne, Châlons-en-Champagne - Troyes et Vitry-le-François - Troyes qui concernent directement la vie économique de sa circonscription. Au niveau national, ce réseau capillaire est important puisqu'il représente plus de 15 % des tonnages fret annuels tous secteurs confondus. Pour les zones rurales, ce réseau est encore plus crucial car le pourcentage des tonnages fret annuels des produits agricoles est plus proche de 40 %. Dans sa région, essentiellement rurale, les lignes capillaires de la SNCF revêtent donc une importance toute particulière. Cependant la dégradation du réseau capillaire en Champagne-Ardenne est flagrante ! Ces lignes à faible trafic, dédiées au fret ferroviaire, desservent principalement les coopératives, notamment pour les exploitations céréalières. L'organisme responsable de la gestion de ces lignes capillaires, SNCF Réseau, n'a pas les moyens de toutes les entretenir. Dès la fin de l'année 2014, les lignes Oiry - Sézanne - Esternay (70 km), Châlons - Troyes et Vitry-le-François - Troyes (78 km), étaient jugées en mauvais état ou dans un état critique, sérieusement menacées de fermeture à l'horizon 2016-2017. Concrètement, une telle fermeture représenterait plusieurs milliers de poids lourds supplémentaires chaque année sur les routes du sud de la Marne. Une telle éventualité provoque l'inquiétude de la fédération régionale des coopératives agricoles. Dans cette optique, la conférence environnementale de 2014 a prévu que l'État, par le biais de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), apporterait un financement de 30 millions d'euros sur trois ans (2015-2017) destinés en partie à la rénovation des réseaux capillaires. Aussi il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement afin d'améliorer concrètement la situation des trois lignes du réseau capillaire de la SNCF Oiry - Sézanne, Châlons-en-Champagne - Troyes et Vitry-le-François - Troyes.

Texte de la réponse

PÉRENNITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MARNE

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson, pour exposer sa question, n° 1226, relative à la pérennité du transport ferroviaire de marchandises dans le département de la Marne.

M. Charles de Courson. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais appeler votre attention sur la situation du réseau capillaire de la SNCF dans la Marne, et tout particulièrement sur la situation des trois lignes Oiry-Sézanne, Châlons-en-Champagne-Troyes et Vitry-le-François-Troyes, qui concernent directement la vie économique de ma circonscription. Au niveau national, ce réseau capillaire est important, puisqu'il représente plus de 15 % des tonnages de fret annuels tous secteurs confondus. Pour les zones rurales, ce réseau est encore plus important, car le pourcentage des tonnages de fret annuels des produits agricoles est plus proche d'une part de marché de 40 %. Dans ma région, essentiellement rurale, les lignes capillaires de la SNCF revêtent donc une importance toute particulière.

Cependant la dégradation du réseau capillaire en Champagne-Ardenne est flagrante. Ces lignes à faible trafic, dédiées au fret ferroviaire, desservent principalement des coopératives, notamment pour les exploitations céréalières. L'organisme responsable de la gestion de ces lignes capillaires, SNCF Réseau, n'a pas, semble-t-il, les moyens de toutes les entretenir. Dès la fin de l'année 2014, les lignes Oiry-Sézanne-Esternay – longue de 70 kilomètres –, Châlons-Troyes et Vitry-le-François-Troyes – longue chacune de 78 kilomètres –, étaient jugées en mauvais état ou dans un état critique, et étaient sérieusement menacées de fermeture à l'horizon 2016-2017. Monsieur le secrétaire d'État, la vitesse des trains est limitée à vingt, voire trente kilomètres par heure sur une partie de ce réseau. Un déraillement a même eu lieu à Oiry, bloquant la ligne pendant près de trois semaines, tout simplement parce que la grue et l'ensemble du matériel nécessaire, trop lourds pour cette voie, ne pouvaient accéder au site. Concrètement, de telles fermetures entraîneraient la circulation de plusieurs milliers de poids lourds supplémentaires, chaque année, sur les routes du sud de la Marne. Une telle éventualité provoque notamment l'inquiétude de la Fédération régionale des coopératives agricoles.

La conférence environnementale de 2014 a prévu que l'État, par le biais de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – l'AFITF –, apporterait un financement de 30 millions d'euros sur trois ans – 2015-2017 –, destiné en partie à la rénovation des réseaux capillaires. Des négociations ont été engagées entre l'ancienne région Champagne-Ardenne, le conseil départemental de la Marne, les usagers et la SNCF pour bâtir un plan de financement des travaux de rénovation des voies. Ma question est simple : que compte faire, concrètement, le Gouvernement pour améliorer la situation des trois lignes précitées du réseau capillaire de la SNCF : Oiry-Sézanne, Châlons-en-Champagne-Troyes et Vitry-le-François-Troyes ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, les lignes capillaires de fret constituent un maillon essentiel du transport de fret ferroviaire. Leur modèle économique étant très fragile et leur état, très dégradé, une mobilisation collective est indispensable pour assurer la pérennité de ces lignes.

Je me félicite tout d'abord de voir que la démarche que j'ai engagée fin 2014 dans le cadre de la conférence périodique pour la relance du fret ferroviaire commence à porter ses fruits. Je me réjouis notamment de la mobilisation des acteurs locaux, en particulier des régions, pour redonner un avenir à ces lignes. La réflexion doit en effet s'ancrer dans une perspective d'aménagement du territoire et de développement économique régional. Convaincu que l'implication des régions est une des clés de la pérennisation du réseau capillaire, j'ai obtenu, dans le cadre de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « NOTRe », la possibilité que les régions et les intercommunalités puissent devenir propriétaires de certaines lignes à leur demande. L'État a pris ses responsabilités en mobilisant 30 millions d'euros sur trois ans pour accompagner la mobilisation financière des acteurs locaux et des acteurs économiques. Au total, l'effet de levier de l'ensemble de ces cofinancements atteindra plus de 100 millions d'euros d'investissements. D'autres démarches locales permettant de sauvegarder des lignes vont aboutir prochainement.

Par ailleurs, de nouveaux référentiels adaptés à ces lignes seront mis en œuvre dès cette année et permettront de faciliter l'atteinte d'un modèle et d'un équilibre économique. En Champagne-Ardenne, des discussions avancées entre l'État, SNCF Réseau, les collectivités territoriales et les industriels ont déjà permis d'affecter les deux tiers de l'enveloppe mobilisée par l'État en 2015 en faveur des capillaires fret sur cette seule région. C'est le signe d'une coopération efficace autour d'industriels et de chargeurs responsables et désireux de continuer le fret ferroviaire. C'est le cas, notamment, concernant les trois lignes que vous évoquez. Des comités de lignes se sont réunis durant l'automne 2015 et ont permis de finaliser les tours de table financiers. Je tiens d'ailleurs à saluer l'implication du préfet, de la région et des collectivités champenoises pour le succès des rénovations de ces lignes capillaires. Il reste encore des points à définir entre les acteurs, mais je souhaite que les premiers chantiers démarrent dès cette année.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Monsieur le secrétaire d'État, nous sommes tout de même dans une étrange situation : je ne sais si vos services vous en ont informé, mais les propriétaires du réseau, SNCF Réseau, avaient initialement accepté de faire des travaux à condition de ne contribuer à leur financement qu'à hauteur de 10 %. À la suite de négociations, le taux a été revu à la hausse. Vous avez évoqué dans votre réponse la possibilité, prévue dans la loi NOTRe, de transférer ces réseaux aux collectivités, aux intercommunalités, mais vous imaginez bien qu'il n'est pas question pour les petites intercommunalités de cette zone géographique d'envisager un tel transfert de propriété.

La question de fond est donc la suivante : peut-on encore considérer qu'il y a un réseau SNCF si le réseau ne peut plus être entretenu et que des déraillements se produisent ? Les sommes que vous avez évoquées à l'échelle nationale ne sont absolument pas à la mesure de la situation compte tenu de l'extrême dégradation du réseau capillaire de la SNCF.

Données clés

Auteur : [M. Charles de Courson](#)

Circonscription : Marne (5^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1226

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [29 décembre 2015](#)

Réponse publiée au JO le : [13 janvier 2016](#), page 40

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [29 décembre 2015](#)