



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 770

Texte de la question

M. Jean-Pierre Barbier appelle 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 fermeture annoncée de la ligne de fret Saint-Rambert d'Albon / Beaurepaire fin 2014. Le réseau ferré de France (RFF) refuse d'engager et de prendre en charge les travaux d'investissement qui permettraient de maintenir la ligne fret. Les conséquences d'une fermeture seraient importantes pour l'entreprise « coopérative dauphinoise » qui comptait augmenter son transport de céréales de 50 000 tonnes à 80 000 tonnes annuelles ainsi que pour toutes les entreprises de ce territoire qui utilisent le transport par fret. Cet axe ferroviaire représente en plus, un argument déterminant pour attirer de nouvelles entreprises sur la zone industrielle du Champlard à Beaurepaire. Cette annonce soudaine de RFF est d'autant moins comprise que la ligne pourrait relier la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, un choix inscrit dans le cadre du grand projet Rhône-Alpes dont RFF fait partie. À l'heure de la priorité au développement durable, il lui demande de mobiliser les moyens permettant de maintenir cette ligne de fret.

Texte de la réponse

PROJET DE FERMETURE DE LA LIGNE DE FRET SAINT-RAMBERT D'ALBON-BEAUREPAIRE.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Pierre Barbier, pour exposer sa question, n° 770, relative au projet de fermeture de la ligne de fret Saint-Rambert d'Albon-Beaurepaire.

M. Jean-Pierre Barbier. Monsieur le secrétaire d'État, j'appelle votre attention sur la fermeture annoncée de la ligne de fret Saint-Rambert d'Albon - Beaurepaire, fin 2014. Cette ligne de 21 kilomètres relie une zone rurale à dominante agricole aux grands axes nord-sud qui ouvrent sur l'Europe.

Le mois dernier, Réseau ferré de France a annoncé brutalement la fermeture de cette ligne à la fin de l'année. Les raisons évoquées sont la vétusté et la sécurité. Les conséquences de cette décision soudaine seraient importantes pour l'économie locale en général et notamment pour l'entreprise Coopérative dauphinoise, qui utilise cette ligne en particulier. Pour « La Dauphinoise », cette ligne, qui relie Beaurepaire à la vallée du Rhône, permet d'affréter de 50 000 tonnes à 80 000 tonnes de céréales à destination des entreprises transformatrices du nord, du sud, et surtout de l'Italie. La suppression de la ligne aurait pour effet de reporter sur le réseau routier l'équivalent de plus de 2 000 camions de 25 tonnes.

Cette perspective est peu envisageable, au vu de la congestion du réseau routier et de la saturation du giratoire de Chanas. Inutile de mentionner les surcoûts que cette décision entraînerait pour l'entreprise et les contraintes qu'elle ferait peser sur la population et l'environnement. Inutile également de rappeler les risques certains sur l'emploi. En effet, les débouchés offerts par la ligne sont indispensables pour La Dauphinoise, puisque ses principaux clients ne travaillent que par réception de train. S'agissant de l'impact sur le développement et l'économie locale, il est réel. L'axe ferroviaire représente un argument fort pour attirer de nouvelles entreprises

sur la zone du Champlard à Beaurepaire.

Monsieur le secrétaire d'État, la dégradation de cette ligne relève de la responsabilité de l'exploitant. Malheureusement, elle n'est pas récente, puisque l'entretien de cette ligne n'a pas été assuré par RFF qui, du jour au lendemain, met les acteurs locaux dans la difficulté, ce que, bien évidemment, je regrette.

Cette décision est d'autant plus incompréhensible que cette ligne figure dans le schéma de cohérence territoriale des Rives du Rhône et qu'elle est un élément clé de l'intermodalité dans le grand projet Rhône-Alpes Rhône Médian. Enfin, cette décision est incompréhensible, car le secteur de Beaurepaire est aussi considéré comme un des sites sensibles du schéma régional climat air énergie.

Le 21 novembre, la région Rhône-Alpes a d'ailleurs émis un avis défavorable sur la fermeture de cette ligne. À l'heure de la priorité donnée au développement durable, je vous remercie de bien vouloir m'indiquer quelle est votre position sur ce dossier et les moyens que vous comptez mobiliser pour maintenir cette ligne de fret.

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, vous appelez mon attention sur l'avenir d'une ligne dédiée au fret, utilisée exclusivement pour le transport de céréales. Cette ligne fait partie du réseau, désigné sous le nom de « capillaire fret », c'est-à-dire consacré au fret territorial, indispensable au maintien et au développement de l'activité économique locale. À l'image de ce réseau, l'état de cette ligne est très dégradé. RFF a accepté d'assurer la continuité de l'exploitation jusqu'à la fin de l'année 2014, mais sa pérennisation nécessite à court terme des travaux d'investissement. Aujourd'hui, sur les préconisations de l'audit du réseau ferré réalisé par l'École polytechnique fédérale de Lausanne en octobre 2012, les efforts de RFF en matière de renouvellement de son réseau sont concentrés sur le réseau structurant avant tout.

Toutefois, conscient de l'importance de ce réseau de capillaire fret, mon prédécesseur a demandé, dans le cadre de la conférence ministérielle périodique sur le fret ferroviaire, que tous les acteurs concernés se mobilisent pour faire émerger un modèle économique, afin de pérenniser ces infrastructures adaptées aux besoins de l'économie locale.

Pour appuyer cette démarche, RFF a réalisé un diagnostic de chaque ligne et pris l'initiative de réunir les acteurs locaux. Dans ce cas précis, une réunion s'est tenue le 3 novembre dernier entre les services de l'État, RFF, les élus locaux et l'entreprise de céréales concernée. Les échanges se poursuivent pour identifier la solution la mieux adaptée aux impératifs économiques et à ceux de l'aménagement local.

Je crois que cette démarche pragmatique est aujourd'hui indispensable. Mais je souhaite impulser rapidement une nouvelle dynamique à la hauteur des enjeux du réseau capillaire fret, pour mettre en œuvre des solutions innovantes et mieux adaptées aux besoins spécifiques des acteurs économiques sur ces territoires. Cela nécessite une refonte des référentiels pour simplifier les travaux et alléger les coûts, mais également pour envisager des solutions plus globales d'ordre juridique, financier et de pilotage mieux adaptées aux réalités locales. La prochaine conférence sur le fret ferroviaire du 12 décembre sera l'occasion d'avancer sur ces objectifs.

M. Jean-Pierre Barbier. Je vous remercie de cette réponse d'attente, monsieur le secrétaire d'État, mais pourrions-nous avoir dans les semaines à venir des précisions sur les actions qui seront menées sur cette ligne ? J'ai bien compris qu'une conférence aurait lieu le 12 décembre et j'ai moi-même participé à la réunion du 3 novembre, mais, malheureusement, l'entreprise doit avoir des réponses plus précises et concrètes pour anticiper l'année 2015 et préparer son avenir. À défaut de garanties concernant le premier semestre de 2015, l'entreprise pourra être amenée à prendre des décisions dès maintenant.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Barbier](#)

Circonscription : Isère (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 770

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 : [18 novembre 2014](#), page 9554

Réponse publiée au JO le : [26 novembre 2014](#), page 9129

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [18 novembre 2014](#)