ASSEMBLÉE NATIONALE

25 avril 2023

REVITALISATION PÉRENNE DES LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTES FINES DU
TERRITOIRE - (N° 1080)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 15

présenté par

Mme Jourdan, M. Delautrette, M. Leseul, M. Bertrand Petit, M. Aviragnet, M. Baptiste,
Mme Battistel, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, M. David, M. Delaporte,
M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Karamanli,
Mme Keloua Hachi, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier,
Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier,
M. Vallaud et M. Vicot

ARTICLE 2

Compléter cet article par la phrase suivante :

« Les études comprennent systématiquement une dimension relative au fret ferroviaire, permettant d'assurer au niveau régional le déploiement de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, conformément à l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets qui vise à doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à accélérer le déploiement de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFP).

En 2000, 57 milliards de tonnes par kilomètre étaient transportées par train. Aujourd'hui, ce chiffre est tombé à seulement 32 milliards de tonnes par kilomètre. Le train ne représente plus que 9 % du transport de marchandise. En Allemagne, sa part est de 18 %, en Italie de 14 % et de 32 % en Autriche.

La stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDFP) présentée en septembre 2021 répond à l'objectif d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire de 9 à 18 % d'ici 2030 et se décline selon 3 axes :

- Amélioration de la qualité du service de fret.
- Développement des segments de marchés et des synergies avec le fluvial et le maritime.
- Modernisation du réseau.

Au 20 septembre 2022, le taux d'avancement global de mise en œuvre la stratégie était estimé à 40 %. Pour 62 mesures (soit 85 % des mesures prévues), des actions ont été engagées. Les contrats de plan État-Région 2021-2027 constituent une opportunité pour décliner à la maille de chaque territoire cette stratégie.

Aujourd'hui, les solutions de fret ferroviaire sont parfois insuffisantes alors même que certaines entreprises souhaiteraient pouvoir établir un schéma ferroviaire pour le transport de leurs matériaux. C'est le cas pour la carrière Chailloué située dans la 1^{ère} circonscription de l'Orne. La société des carrières de Vignats et de Normandie souhaiterait en effet acheminer plus de marchandises via le Fret ferroviaire mais la SNCF n'est pas en mesure de transporter plus de 10 % de sa production. À l'échelle de cette société, c'est 3 millions de tonnes de matériaux qui pourraient échapper au transport routier qui représente la principale source de gaz à effet de serre dans le secteur du transport.

Pour respecter nos engagements climatiques et décarboner rapidement le secteur des transports, il apparaît donc urgent de travailler sur une véritable relance du fret ferroviaire à l'échelle de chaque territoire. Le cas cité dans l'Orne n'est pas isolé et concerne de nombreux territoires industriels et portuaires situés sur l'ensemble du territoire national.