



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Quelle volonté politique pour relancer le fret ferroviaire ?

Question écrite n° 5008

Texte de la question

M. Loïc Prud'homme interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur une préoccupation majeure partagée par les milliers de personnes qui subissent quotidiennement les embouteillages pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette situation est particulièrement inquiétante dans la métropole bordelaise. Les « murs de camions » sont bien sûrs pointés du doigt et représentent aux yeux des élus locaux et des usagers de la rocade bordelaise le nœud du problème, on y recense le passage d'un camion par seconde. À quelques mètres à peine de cette même rocade, s'étend la gare de triage d'Hourcade sur les communes de Bègles et Villenave-d'Ornon, destinée à charger le contenu de ces camions sur des trains pour un transport rapide, sûr et écologique. Mais ici, pas de problème d'embouteillage, la plateforme est en baisse continue d'activité, et les cheminots se battent pour y maintenir des emplois alors que parallèlement le trafic de marchandises ne cesse d'exploser depuis des décennies. Ce sont là les conséquences désastreuses de l'ouverture à la concurrence en 2006 sur directive européenne qui a livré le fret ferroviaire au démantèlement. Cette libéralisation du secteur s'est accompagnée d'investissements massifs d'argent public dans le transport routier, créant de fait une dangereuse distorsion de concurrence. Aujourd'hui, l'attractivité du transport routier réside dans son coût ridiculement bas pour les transporteurs, les infrastructures étant payées par les contribuables qui supportent aussi les coûts pour la société liés à la pollution. Cette distorsion de concurrence est renforcée par l'usage que font les transporteurs routiers des travailleurs détachés comme conducteurs, quand le service public du fret ferroviaire lui, emploie des cheminots parfaitement formés, garantissant une sécurité maximale lors du transport de matières dangereuses. Quand le Gouvernement se décidera-t-il à faire payer aux transporteurs le prix réel du transport routier permettant ainsi de relancer le fret ferroviaire dans l'intérêt général ? Quand le Gouvernement, actionnaire majoritaire de la SNCF, forcera-t-il le groupe à adopter une véritable stratégie pour le transport ferroviaire en lieu et place du sabotage permanent sous l'égide de son directeur-fossoyeur ? Il lui demande si, finançant depuis des années l'enterrement programmé du fret ferroviaire public, les citoyens devront aussi payer les fleurs et les couronnes.

Texte de la réponse

Le fret ferroviaire représente un levier essentiel pour le dynamisme économique de notre pays et pour une mobilité propre, un seul train de fret représentant 50 camions en moins sur les routes. Le Gouvernement souhaite donc redonner des perspectives au fret ferroviaire, auxquelles contribuera le nouveau « pacte ferroviaire », à travers l'effort sans précédent réalisé en matière d'investissements sur le réseau ou par la volonté de rendre la SNCF plus efficace et compétitive. Le développement du fret ferroviaire appelle également des réponses spécifiques. C'est pourquoi le Premier ministre a demandé à la ministre chargée des transports de présenter pour la fin du printemps 2018 un plan pour la relance du fret ferroviaire, en lien avec la SNCF. Ce plan comprendra un large volet portant sur les infrastructures notamment une révision de la trajectoire des péages fret qui apparaît absolument nécessaire pour préserver la compétitivité du fret ferroviaire. Parallèlement à cette remise à plat, l'amélioration de la productivité de SNCF Réseau doit être poursuivie. De même, alors que l'État investira 10 M€ par jour pendant 10 ans dans le réseau, une part de cet investissement doit aller dans la

rénovation des principales voies de fret et dans le maintien en état des lignes capillaires fret. Enfin, l'amélioration du service rendu par SNCF Réseau aux entreprises ferroviaires est également impérative notamment en apportant une meilleure qualité des sillons, une plus grande robustesse dans la gestion des circulations, ou encore une accélération de la mise à disposition d'itinéraires accessibles aux trains longs. Un autre objectif majeur consiste à encourager l'intermodalité. Le principe d'un soutien public au transport combiné est maintenu, à travers un dispositif d'aide aux opérateurs de transport combiné. L'État est également mobilisé en faveur du développement du ferroutage ou autoroutes ferroviaires sur les grands axes de trafic pour diversifier les solutions de transport massifiés. À ce titre, après la résiliation du contrat de concession de service visant l'axe atlantique, la France et l'Espagne ont décidé, mi-2015, de coopérer dans ce domaine sur les versants atlantique et méditerranéen des Pyrénées. Les évaluations socio-économiques concluent à un important bénéfice d'un projet Atlantique au niveau européen, justifiant un financement de l'Union européenne. Les études en cours, financées pour moitié par l'Union européenne, portent sur la mise au gabarit de l'itinéraire entre le nord de la France et Vitoria et sur l'accès ferroviaire au futur terminal de Vitoria. Les deux États ont lancé le 10 avril dernier deux appels à manifestation d'intérêt destinés aux acteurs concernés par ces services sur les axes atlantique et méditerranéen. Cette initiative confirme la volonté partagée des gouvernements français et espagnol de traiter la problématique de ces deux corridors, d'y favoriser le report modal, de développer, de pérenniser et de renforcer ces services alternatifs au transport routier de marchandises. Directement lié à l'intermodalité, un des objectifs de la stratégie nationale portuaire est de renforcer la compétitivité et la durabilité des modes massifiés, en développant le report modal à partir de ces points d'entrée maritimes. Le Gouvernement porte donc des mesures en faveur du développement du fret ferroviaire en vue de mieux desservir les ports maritimes français. En outre, l'État accompagne les innovations technologiques adaptées au transport de marchandises. À ce titre, l'État encourage vivement la mise en œuvre opérationnelle de trains longs et lourds sur de nouveaux axes, comme par exemple l'artère nord-est ou l'axe Atlantique. Enfin, le Gouvernement a engagé, dès son arrivée au pouvoir, des négociations extrêmement ambitieuses sur la révision de la directive sur les travailleurs détachés, c'est-à-dire l'application des droits du pays de destination. Celles-ci sont en passe d'être finalisées et le Gouvernement a veillé à faire en sorte que ces règles s'appliquent au transport routier. Il s'est également fortement impliqué dans les négociations du paquet mobilité. Aux côtés des États membres de l'Alliance du routier, la France travaille à promouvoir les conditions d'une concurrence saine et équilibrée assurant la protection sociale nécessaire, luttant contre le dumping économique et social et intégrant pleinement les conséquences environnementales des modes de transport, afin de favoriser le report modal vers le ferroviaire. Sur un plan plus local, le site ferroviaire de Hourcade, centre de triage important pour l'activité « wagons isolés » de la SNCF, a subi, du fait de la crise économique, une baisse d'activité conséquente. Ceci a conduit à remplacer, en octobre 2010, le système du tri des wagons à la gravité par une organisation de tri à plat. Néanmoins, ce site, retenu fin 2010 comme plateforme « multi-lots /multi-clients » par Fret SNCF, reste le point d'ancrage stratégique de concentration et de tri des wagons en provenance et à destination des chargeurs situés dans le Sud-Ouest de la France. Hourcade possède également un important terminal de transport combiné. Plusieurs opérations y sont assurées, notamment la réception ou l'expédition de conteneurs et leur acheminement ferroviaire, à raison de plusieurs services par semaine, principalement vers Toulouse, Fos/Marseille et Le Havre. Des prestations de gestion et de gardiennage de conteneurs y sont également effectuées.

Données clés

Auteur : [M. Loïc Prud'homme](#)

Circonscription : Gironde (3^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5008

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 janvier 2018](#), page 762

Réponse publiée au JO le : [12 juin 2018](#), page 5133