

15ème législature

Question N° : 10338	De M. Marc Delatte (La République en Marche - Aisne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Fret	Analyse > Fret.
Question publiée au JO le : 03/07/2018 Réponse publiée au JO le : 25/06/2019 page : 5929		

Texte de la question

M. Marc Delatte attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la question du fret. À l'image de sa circonscription de l'Aisne et de la ville de Tergnier qui accueille encore aujourd'hui un technicentre SNCF, qui traite plus spécialement les wagons destinés au transport de marchandise, il lui semble intéressant d'appréhender cette question. Il dispose d'une installation unique en France qui permet le retournement de wagons de 32 tonnes, permettant de réaliser des soudures sur les châssis. Il est évident que ce technicentre, bénéficie d'une implantation historique : créé il y a plus de 40 ans, il emploie environ 400 techniciens, formés et compétents. Il faut effectivement rappeler ici l'intérêt du transport de marchandises par le rail. En effet, du point de vue environnemental, le fret ferroviaire représente une aubaine pour limiter l'empreinte carbone du transport de marchandises. En effet, en comparaison du transport routier, qui aujourd'hui représente plus 88 % du transport de marchandises, un train, pour la même quantité de carburant parcourt une distance deux fois plus grande. De plus, l'immense majorité du fret SNCF, est transporté par trains dits « complets », c'est-à-dire que ce ne sont pas des wagons isolés. En moyenne, un train complet équivaut au chargement de 50 camions. Écologiquement, le fret ferroviaire est un atout majeur. Il est vrai que cela répond également à une problématique de décongestionnement de nos routes, jugées souvent comme engorgées par le flux de camions. En plus de cela, dans la volonté de s'ouvrir toujours plus sur le transport européen, dans le souci d'harmoniser les conditions de transport des marchandises sur le territoire de l'Union, redynamiser le fret ferroviaire apporte une plus-value à la construction européenne, et simplifie les échanges entre les pays. Cependant, aujourd'hui, partout sur le territoire, comme l'atteste l'exemple de Tergnier, ville cheminote, de nombreux sites industriels de la SNCF, ce qu'il appelle des « belles au bois dormant », disposent d'une véritable implantation mais sommeillent du fait de l'effondrement du fret ferroviaire. Le niveau du fret ferroviaire en 2017 était le même qu'en 1923 avec des parts de marché qui sont passées de 80 % à moins de 10 %. Pourtant, dans ces anciennes cités ferroviaires, les techniciens sont formés, et compétents dans leur domaine, ce qui représente un avantage. Ne pourrait-on pas imaginer utiliser ces infrastructures déjà existantes, en les modernisant ? Cela comporte un double avantage, d'une part les infrastructures existent et ne nécessitent qu'une modernisation et non une construction de toute pièce. De plus, ces zones, dans lesquelles ces technicentres sont implantés, bénéficient d'un vrai bassin de compétences et d'un savoir-faire historique. Pour ces espaces, historiquement tournés vers le ferroviaire, il s'agit par là même de développer de grands nœuds multimodaux et de créer des connexions entre les différents modes de transports : le ferroviaire, le fluvial, le maritime, la route. *Pro domo*, le site de Tergnier occupe une position stratégique dans un contexte européen, proche de l'A26 et, par la D1032 (et sa mise en deux fois deux voies, souhait de l'ensemble des élus, usagers, TPE PME si le conseil départemental l'inscrit au contrat de plan État région) du « Grand Paris » *via* les villes Noyon Compiègne. Mais aussi du futur grand Canal Seine Nord Europe. De par la volonté du ministère quant à améliorer les flux tout en réduisant l'empreinte carbone, à lutter contre les situations de pauvreté en favorisant l'essor économique, la relance du projet de fret ferroviaire dans ce contexte représenterait

également un message politique fort en direction des instances départementales , régionales, mais aussi auprès du monde économique, industriel, agricole, et, *in extenso*, de l'ensemble des bassins de population, message identifié très positivement, notamment par un département pour lequel l'investissement est vital pour sortir de la pauvreté. Renforcer ces pôles de compétitivité, pour accroître l'attractivité des territoires, tels sont les avantages que l'on peut escompter de la redynamisation de la filière fret de la SNCF. Il l'interroge donc pour connaître la position du Gouvernement sur le sujet, en lien avec l'emploi, l'environnement, l'Europe, en vue d'une redynamisation de la filière fret, en partant d'infrastructures et de bassins de compétences existants, et pour ainsi relancer dans ces zones des activités de fret ferroviaire.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est particulièrement attaché au redressement du fret ferroviaire qui est un levier essentiel pour le dynamisme économique de notre pays et pour une mobilité propre. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire vise à redonner des perspectives au transport ferroviaire dans son ensemble. Le fret bénéficiera, notamment, de l'effort sans précédent réalisé en matière d'investissement dans le réseau et de l'accroissement de la compétitivité de SNCF Mobilités, qui demeure un acteur majeur dans le transport ferroviaire de marchandises. Le développement du fret par voie ferrée appelant des réponses spécifiques, la ministre chargée des transports a annoncé le 8 juin 2018 quatre mesures importantes pour favoriser la compétitivité et la performance du fret ferroviaire : - une limitation à l'inflation de la hausse des péages ferroviaires appliqués aux entreprises ferroviaires de fret, l'État confortant le dispositif de « compensation fret » pour assurer la neutralité financière de SNCF Réseau ; - le maintien d'une aide au transport combiné de 27 M€ par an sur 5 ans pour soutenir le report modal ; - la contribution de l'État, à hauteur de 10 M€ par an, aux opérations de remise en état des lignes dites « capillaires fret » qui permettent d'assurer la logistique des parcours ferroviaires terminaux au sein des territoires, dans le cadre de partenariats au cas par cas avec les acteurs locaux concernés ; - la mise à niveau des voies de service, programmée sur 3 ans par SNCF Réseau à hauteur de 20 M€ par an, ces voies étant nécessaires à l'organisation des plans de transport des entreprises ferroviaires. Outre les améliorations en cours et programmées sur les infrastructures ferroviaires notamment en matière d'accès, de capacité et d'utilisation du réseau ferré, un autre axe majeur de développement ferroviaire consiste à encourager l'intermodalité. En sus du maintien de l'aide au 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 massifié. Directement lié à l'intermodalité, un des objectifs est également de renforcer la compétitivité et la durabilité de ce mode de transport massifié pour assurer la desserte des hinterlands des ports. De manière générale, la stratégie de développement du fret ferroviaire doit, avant tout, reposer sur son principal atout, outre ses avantages écologiques, qui est sa faculté d'acheminer de grands volumes de marchandises, notamment par des trains complets. Afin d'améliorer le remplissage des trains et donc sa productivité, le fret ferroviaire doit également s'appuyer sur les capacités résiduelles disponibles de ses différents types d'offres - trains massifs, système d'acheminement de « wagons isolés » ou trains de transport combiné - pour proposer aux chargeurs présentant des besoins d'emport limités de nouvelles solutions d'acheminement compétitives. S'agissant plus particulièrement de Tergnier, ce site est reconnu pour le transport ferroviaire de marchandises en France. Centre de tri de wagons pour l'activité « wagons isolés », il a toutefois subi, du fait de la crise économique, une baisse d'activité conséquente. Ceci a conduit à remplacer, depuis le début des années 2010, le système du tri des wagons à la gravité par une organisation de tri à plat qui est actuellement utilisée par les entreprises ferroviaires opérant sur ce site. Des opérations de relais pour le transport massif (trains complets) avec les changements d'engins moteurs et de conducteurs y sont également assurées. Pour faciliter les manœuvres ferroviaires, SNCF Réseau a fait de Tergnier un site prioritaire en 2019 dans le cadre de son programme de remise à niveau des voies de service. Enfin, le site de Tergnier bénéficie de l'implantation d'un technicentre SNCF, premier centre spécialisé dans la maintenance de wagons pour le transport de marchandises en France. Ce technicentre est également le premier site français en termes de production d'essieux et le seul sur le territoire national à s'occuper des amortisseurs. Capitalisant sur les compétences reconnues au sein de ce technicentre, des réflexions sont en cours portant sur des projets d'évolution et de modernisation de cet établissement, notamment sur l'activité « essieux ».

