ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème legislature

Question N° : 7732	De **Mme Rachel Keke** (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Val-de-Marne)	**Question écrite**

Ministère interrogé > Transports	**Ministère attributaire** > Transports

Rubrique >transports ferroviaires	**Tête d'analyse** >Après la seconde suspension du train des primeurs	**Analyse** > Après la seconde suspension du train des primeurs.

Question publiée au JO le : **02/05/2023**
Réponse publiée au JO le : **03/10/2023** page : **8859**

Texte de la question

Mme Rachel Keke interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la suspension du train dit « des primeurs ». En effet, mercredi 19 avril 2023, l'entreprise PRIMEVER a suspendu son contrat avec la SNCF au motif d'un retard à l'arrivée en gare de Rungis, mettant ainsi à l'arrêt la liaison ferroviaire entre le marché international de Saint-Charles et le MIN de Rungis. La grève contre la réforme des retraites, relevant de la seule responsabilité du Gouvernement, ne peut en aucun cas justifier la suspension du contrat et l'arrêt des circulations. L'an dernier, entre juillet et novembre 2022, soit seulement quelques mois après sa relance, le train des primeurs avait déjà été suspendu, interrogeant ainsi le développement durable de cette ligne et plus largement du fret ferroviaire public. Cette liaison dépend actuellement d'un seul et unique chargeur, l'entreprise PRIMEVER. Ainsi, à sa relance le 21 octobre 2021, le train des primeurs ne chargeait que 12 wagons réfrigérés. Depuis novembre 2022, le train charge 14 wagons frigorifiques, bien loin des 24 wagons avant l'interruption de 2019. Il y a pourtant un intérêt commercial et écologique pour le transport ferroviaire : un second transporteur s'est positionné pour charger d'autres wagons au départ de Perpignan. Pourquoi la SNCF Logistics refuse-t-elle d'intégrer ce second chargeur, alors que le train pourrait circuler avec 24 wagons ? Et pourquoi ne pas associer la production paysanne agricole locale des Pyrénées-Orientales à ce train ? En outre, l'absence de recherche de nouveaux chargeurs, qui permettraient d'opérer un retour en charge, interroge les orientations stratégiques de la SNCF. Comment établir un modèle économique viable avec un train en demi-charge à l'aller et un retour à vide ? Un seul wagon transporte jusqu'à 46 palettes, un camion en transporte 33. Le train conventionnel chargé de ses 24 wagons remplace ainsi 50 poids lourds et ses émissions carbone, d'autant plus toxiques pour celles et ceux qui circulent et vivent aux abords de Rungis, secteur engorgé par le trafic routier. La crise climatique oblige à être à la hauteur des enjeux environnementaux de santé publique. Cette exigence ne s'oppose pas aux coûts pour les opérateurs et clients : le tarif SNCF est de 1000euros/wagon, celui d'un camion avoisine 1200 euros par trajet. Ainsi, amortir les coûts fixes du ferroviaire par une politique de volumes permettrait à la fois de répondre aux exigences climatiques tout en proposant une offre commerciale compétitive et attractive. Le financement actuel de cette ligne doit permettre de réinvestir dans l'entretien et la rénovation des wagons plutôt que de compenser l'absence d'opérateurs. Le redéveloppement de l'industrie ferroviaire française du fret est garant d'emploi et de savoir-faire dont l'objectif écologique est indispensable et surtout urgent. Au vu de cette nouvelle suspension, elle souhaite savoir quelle stratégie économique et industrielle le ministre compte mettre en œuvre afin de pérenniser cette desserte du train des primeurs.

Texte de la réponse

ASSEMBLÉE NATIONALE

L'Etat est pleinement engagé dans le développement du fret ferroviaire, afin d'atteindre l'objectif d'un doublement de la part modale d'ici 2030 (de 9% à 18%), inscrit en août 2021 dans la loi portant lutte contre le dérèglement climatique. Le Gouvernement a engagé à cet effet une stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire en septembre 2021. Celle-ci est en cours de mise en œuvre et comprend 73 mesures opérationnelles construites en partenariat étroit avec les acteurs du secteur. Afin d'accompagner sa mise en œuvre, dans le cadre du Plan de Relance, l'Etat a mobilisé près de 250M€ sur 2 ans contribuant à 500 M€ d'investissement dans les infrastructures dont dépend le fret ferroviaire et ce niveau inédit de soutien sera maintenu avec 4 Md€ jusqu'en 2032 qui doivent ainsi être investis dans le cadre de la déclinaison du « plan d'avenir pour les transports » annoncé par la Première ministre en février dernier. Pour maintenir la dynamique du fret ferroviaire, les aides à l'exploitation seront augmentées de 30 M€ à partir de 2025. Au total, c'est environ 330 M€ d'aides à l'exploitation qui seront versés chaque année et pérennisées à ce niveau jusqu'en 2030. Dans ce contexte, la reprise du train des primeurs entre les marchés de Perpignan-Saint-Charles et de Rungis, après une coupure en 2019, était la traduction concrète d'une volonté forte du Gouvernement qui a lancé un appel à projets spécifique avec un soutien financier au service. Si des interruptions temporaires ont pu avoir lieu suite à différents incidents (accidents ferroviaires, mouvements sociaux, …) ou, comme convenu avec le chargeur, au moment de la saison basse entre juillet et novembre, l'objectif est bien le maintien d'une liaison ferroviaire entre ces deux sites majeurs du transport de denrées alimentaires. L'objectif du Gouvernement est de maintenir la liaison actuelle jusqu'à la mise en service d'un futur terminal multimodal sur le site du MIN de Rungis qui permettra de reporter ces acheminements sur des services de transport combiné. C'est le sens du nouvel appel à projets qui a été publié cet été.