



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 202

Texte de la question

Mme Colette Langlade interroge M. le ministre délégué 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 le développement du fret ferroviaire dans le nord de la Dordogne et plus particulièrement sur la desserte des carrières de Thiviers.

Texte de la réponse

DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

DANS LE NORD DE LA DORDOGNE

Mme la présidente. La parole est à Mme Colette Langlade, pour exposer sa question, n° 202, relative au développement du fret ferroviaire dans le nord de la Dordogne.

Mme Colette Langlade. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, depuis près de soixante-dix ans, les carrières de Thiviers ont une activité importante dans le domaine de l'extraction de granulats, avec une production dont la qualité est reconnue au niveau régional.

Cependant, depuis 2009, la situation économique des carrières est difficile. Dans ce contexte, la volonté des dirigeants a toujours été de préserver au maximum les emplois, tant au sein de l'entreprise que chez les acteurs économiques locaux. Des chantiers importants étant réalisés à proximité des sites d'extraction, je souhaite vous faire part de certaines difficultés et inquiétudes relatives au maintien et au développement des flux de granulats. Depuis trente ans, le site de Thiviers a développé un partenariat avec la SNCF : 300 000 tonnes, soit environ 250 trains, ont été ainsi expédiées en 2012, principalement à destination de Bordeaux. Le maintien des marchés des approvisionnements du chantier LGV Sud-Atlantique et de l'autoroute A63 devra conduire à développer les flux ferroviaires vers la Gironde, mais aussi vers les Landes et la Charente.

Les discussions avec la SNCF se sont révélées compliquées fin 2012, au moment du renouvellement des contrats. Une configuration intermédiaire a pu être signée pour une durée limitée à un an, compte tenu de la position de la direction fret, à laquelle remontent systématiquement les engagements pluriannuels.

Ce que les carrières de Thiviers subissent avec la SNCF semble lié à la volonté de la société de transport ferroviaire de facturer non plus une prestation de transport, mais une mise à disposition de moyens à l'année. Ce risque pèse dans les discussions en cours sur le renouvellement de certains contrats. Doit-on accepter que des chantiers importants soient approvisionnés par des carrières de Norvège ou d'Écosse, qui acheminent les granulats par bateau via Bordeaux, Dunkerque, Le Havre et Rouen ? Quelle est la position de la SNCF par rapport à son fret ? Sa politique de désengagement des wagons isolés, qui touche également les papeteries de Condat, mériterait d'être réexaminée.

Monsieur le ministre, la SCNF doit reprendre son rôle de prestataire de transports et garder la responsabilité de l'affectation de ses moyens. Comment peut-elle faciliter l'accès aux différents embranchements ferroviaires, y compris ceux qu'elle maîtrise, pour offrir des solutions ferroviaires ? Les acteurs économiques locaux, véritables porteurs de valeur ajoutée, souhaitent obtenir des réponses pérennes sur des positions durables et commerciales.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Madame la députée, tout comme vous, je suis très attaché au développement du transport ferroviaire de marchandises. Ce mode de transport, qui permet de lutter efficacement contre les émissions de gaz à effet de serre et décongestionne le réseau routier, doit retrouver toute sa place dans nos échanges.

Il ne s'agit pas de faire de grandes annonces sur le fret ferroviaire - il n'y en a eu que trop, d'ailleurs non suivies d'effet -, mais plutôt de lever les blocages réels par des actions pratiques visant le développement de services de fret ou d'autoroutes ferroviaires, ainsi que le suivi régulier de la disponibilité de l'infrastructure au bénéfice des usagers et des chargeurs. Dans ce contexte, il est indispensable, comme vous le soulignez, que la SNCF participe à ces projets et joue pleinement son rôle de premier opérateur de fret. Elle doit fournir aux chargeurs un service de qualité, répondant à leurs besoins. Elle doit aussi respecter un impératif d'équilibre économique de cette activité : il n'y aura pas de développement du fret si l'entreprise ne s'organise pas de façon à retrouver un équilibre qui passe effectivement par une certaine massification des flux.

En parallèle, il faut lutter, comme le Gouvernement s'y emploie, contre la baisse des prix du transport routier due à une libéralisation non contrôlée, dont souffrent les salariés et les petites entreprises de ce secteur. Ainsi, la France s'opposera à une ouverture supplémentaire du marché intérieur, en particulier à la libéralisation du cabotage, tant que les normes sociales ne seront pas harmonisées en Europe. Enfin, la mise en oeuvre de la taxe poids lourds, qui fait actuellement l'objet d'un projet de loi adopté à l'unanimité au Sénat, permettra d'envoyer un signal en faveur du transport par rail.

Vous l'aurez compris, la relance du fret ferroviaire constitue une priorité du Gouvernement. S'agissant plus particulièrement de son développement dans le nord de la Dordogne, si l'activité des carrières de Thiviers génère d'ores et déjà un important trafic ferroviaire, des actions sont programmées pour inciter davantage de chargeurs à opérer le report modal en faveur du transport ferroviaire. Alors qu'environ 70 % des volumes extraits sur le site de Thiviers sont transportés à courtes et moyennes distances par route, le reste des volumes est acheminé par le fret SNCF, essentiellement vers l'agglomération bordelaise, sur une distance de plus de 150 km. L'embranchement ferroviaire des carrières de Thiviers est également utilisé par l'entreprise minière IMERYS. Ce flux représente entre cinq et onze wagons quotidiens, également acheminés par fret SNCF. En termes d'infrastructures, il est nécessaire que les voies bénéficient d'investissements. À la demande du Gouvernement, RFF a investi 500 000 euros dans la réalisation de travaux dédiés aux activités de fret, qui ont permis d'améliorer l'état de l'infrastructure, ce qui répond sans doute aux préoccupations que vous avez clairement exprimées ce matin.

Données clés

Auteur : [Mme Colette Langlade](#)

Circonscription : Dordogne (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 202

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 mars 2013](#), page 2672

Réponse publiée au JO le : [20 mars 2013](#), page 3003

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [12 mars 2013](#)