

# FRET FERROVIAIRE

Initiative du 26 avril 2024

© photo Jean Pouech



# DOSSIER PRESSE

© photo Jean Pouech

**Une bombe économique,  
sociale et environnementale.  
Un défi à relever**



Député : Édouard Benard

## **Fret ferroviaire dans les Pyrénées-Orientales Un enjeu de territoire face à la libéralisation du fret**

### **Évolution du trafic marchandises par rail dans les Pyrénées-Orientales**

1980 - Le trafic fret ferroviaire infra départemental était de 8 millions/ tonnes/km.  
2022 - Moins de 3 millions/tonnes/km, soit une part modale inférieure à 5%.

Plus de fret pour le port de Port-Vendres (400.000T potentiel), sur la ligne Villefranche, sur la ligne Axat (150.000 T perdus sur 300.000), fermeture du triage de Saint-Charles et arrêt de CNC et Novatrans (2 millions/t perdus environ); désengagement fret SNCF de Cerbère (1.5 à 2 millions/T perdus)

La capacité à plein régime des outils ferroviaires historiques des P.-O. est estimée à 12 millions de tonnes/an côté France et à définir côté Catalogne.

### **Évolution internationale**

Avec la mondialisation le transport maritime est devenu maître des flux commerciaux. Les ports Espagnols de la méditerranée occidentale, Valencia, Algesiras et Barcelone en particulier, ont amplifié le développement du routier, plus facile à mettre en œuvre, mais au prix d'un bilan social et environnemental catastrophique.

**Sur les principes du « libre-échange » l'UE a structuré un axe nord/sud Européen de transport de marchandises terrestres qui passe largement par la façade méditerranéenne. Le trafic des Pyrénées est 2 fois plus important que le trafic des Alpes Françaises.**

Pour l'avenir la progression du trafic péninsule ibérique reste de l'Europe est estimé à 40 millions de tonnes/an supplémentaires pour atteindre sur l'axe méditerranée, près de 100 millions tonnes/an en 2050).

À ce jour il représente plus de 14 000 camions /jour sur l'Ag (soit environ 70 millions de tonnes) et bientôt 20 000 unités en raison d'une augmentation annoncée de 40% d'ici 15 ans. Le ferroviaire pèse pour moins de 3 millions/tonnes/an

La question d'une vision politique volontariste, en grande partie conjointe avec l'Espagne est la clé de tout changement d'avenir. Nos voisins semblent prêts à cette révolution, pas le gouvernement Français au vu de son projet de dissolution de fret SNCF.

**Celui-ci entraîne dans les P.-O. la disparition de plus de 100 emplois et de savoir-faire qui leur sont liés, et des millions de tonnes de rejet de gaz carbonique principal vecteur du réchauffement et de la sécheresse qui sévit dans notre Département**

**Les potentialités du fret ferroviaire public sont indispensables pour relever le défi de la lutte contre le réchauffement climatique.**



## Cerbère/Port-Bou

**Ce site comprend les deux gares « jumelles » situées de part et d'autre de la frontière.**

Côté Français plusieurs dizaines d'emplois ont disparu au fil du temps notamment en raison de la suppression par la SNCF d'activités de maintenance des rames de transports voyageurs.

Aujourd'hui le site industriel est occupé par la Société TRANFESA, opérateur installé depuis 70 ans (1953) qui ajuste la largeur des essieux des wagons en raison de la différence d'écartement des réseaux historiques ibériques et européens.

L'harmonisation de l'écartement est en cours, cependant un certain temps sera nécessaire pour qu'il devienne effectif en totalité.

Cet axe est le seul des trois frontaliers dont l'activité baisse (-70 % depuis 2017) alors que la circulation de marchandises à l'international se renforce, ainsi ce que l'on appelle les corridors Allemand et Anglais ne transiteraient plus par

la façade méditerranéenne

Le site continue donc d'être utile si l'on s'engage réellement pour les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il y a urgence de lui conserver un caractère opérationnel sinon il y a risque de fermeture à brève échéance, et les flux se rabattront sur Hendaye ou plus probablement sur la route !

L'Etat français et la SNCF ont la première responsabilité pour porter politiquement et financièrement des actions d'adaptation et de modernisation de CERBERE pour atteindre les objectifs de transition climatique. Des opportunités existent de susciter des financements croisés avec l'Espagne afin de les porter aussi ensemble auprès de l'Union européenne qui affiche des enveloppes financières conséquentes en la matière dans le cadre du pacte vert (green deal).

Plusieurs propositions sont avancées, avec des échéances à court, moyen et long terme.

- SNCF Réseau doit aider TRANFESA en lui proposant une offre de concession tenant compte de l'évolution des trafics
- Mettre en place un modèle de gestion unique des deux gares transfrontalières
- Transformation progressive du site vers des fonctions de centre de formation et de maintenance
- Nouvel accès routier côté Port -Bou
- Interconnexion du tunnel borge ferroviaire entre Cerbère et Port-Bou avec installation d'une voie mixte à double écartement qui permettrait un accroissement du passage des trains dans des conditions économiques performantes.

Une bombe économique, sociale et environnementale  
Un défi à relever

03



## Extension du port de Port-Vendres

© photo Jean Pouech

Porté depuis plus de 20 ans notamment par le groupe communiste au Conseil Départemental, l'extension du port de Port-Vendres est appréciée de manière positive pour ses perspectives de développement d'activité économique lié au confortement pérenne de l'emploi direct et indirect du port.

Financé essentiellement par le Conseil Départemental cet investissement de 29,5 millions d'Euros constitue un exemple de l'utilité de l'investissement des collectivités locales pour soutenir l'activité économique.

Le projet est présenté comme un projet de Développement durable et nous nous en réjouissons.

Cependant pour qu'il le soit complètement nous portons la proposition que soit rétabli l'embranchement ferroviaire du port.

Il n'y a pas d'impossibilité technique concernant cette proposition et son poids financier est raisonnable ;

À ce jour et avec les volumes qui transitent actuelle-

ment 30 000 mouvements de camions annuels viennent sur les routes départementales.

Avec l'accroissement du trafic projeté une forte progression du trafic routier est à craindre, nous considérons qu'il convient de tout faire pour que la plus grande partie possible soit reporté sur le rail en relation avec les autres plateformes logistiques implantées dans les P.-O. et notamment la plateforme de Saint-Charles.



© photo Jean Pouech

# 04

Une bombe économique, sociale et environnementale  
Un défi à relever

# Le distriport du Boulou

**Nous approuvons le projet de renforcement de la desserte et d'extension des installations de la gare fret du Boulou.**

Cette plate-forme peut effectivement venir renforcer utilement le transfert modal vers le rail. L'extension projetée permettrait à l'horizon 2030 de porter de 7 à 13 le nombre de trains quotidiens aller-retours.

Le projet a le mérite de démontrer que dans certaines conditions des chargeurs sont intéressés par l'option ferroviaire et c'est bien l'État et la SNCF qui pourvoient aux investissements importants que cela nécessite.

Ce sont des investissements utiles pour l'activité économique et la transition environnementale.

Les 400 millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub> sur les premières années d'exploitations seront les bienvenus.

Nous pensons cependant que le projet est perfectible et que notamment il ne doit pas rendre impossible l'amélioration des transports de voyageurs du quotidien pour la population des Pyrénées-Orientales. L'importance de l'engorgement de la circulation routière quotidienne, le coût économique des

trajets domicile travail, l'accès aux services de santé, universitaires, administratifs concentrés sur la communauté urbaine de Perpignan doivent trouver une solution par la réactivation de la ligne Perpignan-Elne Cerbère d'un côté et Elne Le Boulou-Céret de l'autre.

Les délais de réalisation permettent encore l'adaptation du projet pour le rendre compatible avec la facilitation de la vie quotidienne des habitants.

Il n'y a pas de raison d'opposer l'un à l'autre, les investissements massifs de l'Etat et de la SNCF ne peuvent pas être réservés aux seules demandes de rentabilité des chargeurs les plus importants.

D'autant que cette compatibilité renforcerait la capacité d'atteindre les objectifs nationaux de diminution des rejets de GES.

Nous soutenons les initiatives en cours pour faire progresser cette vision de la compatibilité des projets que nous soutenons.



© photo Jean Pouech

Une bombe économique, sociale et environnementale  
Un défi à relever

05

# Grand Saint-Charles

# 06

**Par bien des aspects ce site logistique occupe une place très importante dans l'économie locale.**

- Par son chiffre d'affaires 2,3 milliards d'Euros en 2023
- Par le nombre d'emplois qu'il annonce ; 2 500 directs et 5 000 indirects
- Le volume des marchandises qui transitent par ses entrepôts et sites divers ; 1,8 Millions de tonnes
- Et son rayonnement géographique 40% de ses volumes traités étant destinés à l'exportation soit de longs trajets vers toute l'Europe et pas seulement.

## **Voilà pour le côté pile, côté face :**

- 90% des volumes traités sont des importations souvent de celles qui ont mis à mal nos exploitations familiales et dont la logique est très alignée sur l'agro business international
- 95% de ses flux s'effectuent par camion soit le plus mauvais vecteur de transport en ce qui concerne l'empreinte environnementale et le statut social de ses acteurs chauffeurs routiers, manutentionnaires qui subissent des pratiques de dumping salarial sur lesquels repose une concurrence déloyale avec le rail.

Ces derniers chiffres indiquent l'importance des marges d'action pour améliorer la situation du double point de vue social et environnemental.



© photo Jean Pouech

3 000 poids lourds quotidiens sur le site avec leur lot de pollution pour les populations riveraines synonymes de problèmes de santé, de contraintes d'entretien de voirie supporté essentiellement par les contribuables locaux

Voici quelques semaines un plan stratégique 2040 de développement a été avancé.

Avec des intentions louables surtout guidées par l'idée de fixer de la valeur supplémentaire sur le site par des activités de transformation ou de service. Pourquoi pas si les fruits en sont équitablement partagés.

Le hic c'est bien l'absence d'engagement sérieux chiffrés, financés pour participer aux efforts de lutte contre le réchauffement climatique.

Alors que 24 trains étaient initialement prévus, 5 seulement transitent sur la ligne nouvelle tandis que l'abandon du wagon isolé plombe le train primeur Saint-Charles-Rungis qui vit malheureusement ses dernières semaines si la SNCF n'opère pas un changement d'orientation qui ne se préoccupe pas d'intérêt général mais de rentabilité financière quitte à aller dans le mur climatique.

À ce jour, victime des distorsions de concurrence avec le routier, le devenir de la plateforme logistique est menacé, la perspective d'un placement en redressement judiciaire est évoquée alors que son financement est essentiellement assuré par des fonds publics issus des collectivités territoriales donc des contribuables locaux. Les entreprises n'apportent qu'une contribution marginale.

Tout commande de développer le transport par chemin de fer mais l'Europe et le Gouvernement Français ont placé l'entreprise publique SNCF dans l'impossibilité d'y répondre.

Un diagnostic et des préconisations à court, moyen et long terme ont été proposées pour redonner de l'attractivité au rail, il convient de les mettre en œuvre pour répondre aux urgences sociales économiques et climatiques.

# Rivesaltes

# 07

## La stratégie concernant le transport par la voie ferrée ne peut être qu'à long terme.

**S**i les pouvoirs publics sont vraiment engagés dans la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire la saturation des trois plateformes existantes dans le Département ne peut suffire à atteindre les objectifs assignés

- Doubler la part modale du ferroviaire de 9% à 18% à l'horizon 2030
  - Part modale du fret ferroviaire à 25% à l'horizon 2050
- Il convient de se projeter sur la création d'une nouvelle plateforme logistique à même de pouvoir assurer le transfert sur le rail de l'augmentation des

flux attendus.

Dans cet esprit nous proposons d'examiner la création d'une nouvelle plateforme logistique sur la commune de Rivesaltes

- Trois arguments plaident pour ce lieu d'implantation
- Réserve foncière de dizaines d'hectares maîtrisée par un acteur public le Conseil Régional.
  - Embranchement existant sur la future ligne LGV
  - Positionnement permettant de se situer à la confluence des autres sites et pouvant permettre de récupérer d'anciens trafics usagers du rail mais surtout ceux à venir..



© photo Jean Pouech

“

## UN PLAN ORSEC POUR LE FRET FERROVIAIRE

08

**P**our atteindre les objectifs de réductions des rejets de gaz à effets de serre et lutter efficacement contre le réchauffement climatique il faut lancer sans tarder un plan ORSEC pour le fret ferroviaire en prenant pour base les 28 recommandations de la commission d'enquête parlementaire.

**Construire une coopération Européenne** en s'appuyant sur l'opportunité de la volonté affichée par le Gouvernement Espagnol de diminuer de 20% la part du routier sur son territoire en présentant conjointement avec celui-ci à l'UE un plan d'investissement de décarbonation par transfert modal de la route vers le ferroviaire, notamment au moyen du ferroutage.

### **Affirmer une volonté nationale par des actes**

- Promulguer un moratoire sur le plan de discontinuité arrêté par le Gouvernement livrant les flux les plus rentables aux secteurs privés concurrents de la SNCF
- Stopper le démantèlement de la SNCF et lui redonner des missions de service public en déclarant Fret ferroviaire d'utilité publique qui se traduirait par le maintien en activité de tous les chantiers ferroviaires du département.
- Investir 10 milliards d'Euros annuels pendant 15 ans sur les infrastructures ferroviaires
- Arrêter de faire supporter par le biais des fonds de concours aux régions et aux collectivités locales des dépenses relevant de la responsabilité de l'Etat au vu de leur impact sur l'aménagement du territoire (Annonce de E.Borne d'un plan de 100 Milliards sur 15 ans.)
- Exiger de l'Union Européenne de respecter les principes d'exercice de service public dans les domaines stratégiques pour le respect des plans climats

### **Agir au niveau local, Départemental et Régional**

- Maintenir et consolider les flux stratégiques de fret SNCF au départ des P.-O.. (Cerbère ; Le Boulou ; Saint- Charles) en veillant à préserver leur compatibilité avec le transport voyageur local qu'il convient de relancer (RER Catalan).
- Réutiliser la desserte ferroviaire du port de Port-Vendres en lien avec Saint-Charles.
- Revoir le projet d'aménagement Saint-Charles 2040 pour y intégrer plus de ferroviaire, y compris de rechercher des nouvelles dessertes train de marchés régionaux et MIN ou européen (Toulouse, Lyon, Marseille, Milan, Munich...).
- Créer une commission départementale afin de construire un schéma ferroviaire de desserte stratégique local avec tous les partenaires concernés y compris les représentants des salariés.
- Réactiver les embranchements fret des entreprises (Omya), dans le cadre d'un schéma directeur ; de rencontrer les principales entreprises de P.-O. pour voir la possibilité d'utiliser le ferroviaire (Cemoi, Republic Technologie, Auchan, Leclerc...).
- Gagner le retour effectif du wagon isolé et la desserte des PME locales en lien avec la plateforme combiné de Saint-Charles.

**Même en mettant en œuvre ces dispositions locales pour saturer les capacités des plateformes logistiques du Département elles ne suffiraient pas à absorber l'augmentation sensible des flux de marchandises qui sont attendus. Comme les infrastructures ferroviaires nécessitent une programmation de long terme nous proposons dès maintenant de se projeter pour gagner la lutte contre le réchauffement climatique en programmant**

- L'ouverture d'un nouveau chantier logistique à Rivesaltes (proximité autoroute et ligne ferroviaire à grande vitesse) à même de capter.

# Rapport d'enquête parlementaire sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir

La commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir a été créée et a mené ses travaux dans une période critique pour l'avenir du transport ferroviaire de marchandises en France.

Le 18 janvier 2023, la commissaire européenne à la concurrence Margrethe VESTAGER informe la France que la Commission décide d'ouvrir une procédure d'enquête approfondie sur des aides d'État potentiellement illégales au bénéfice de Fret SNCF.

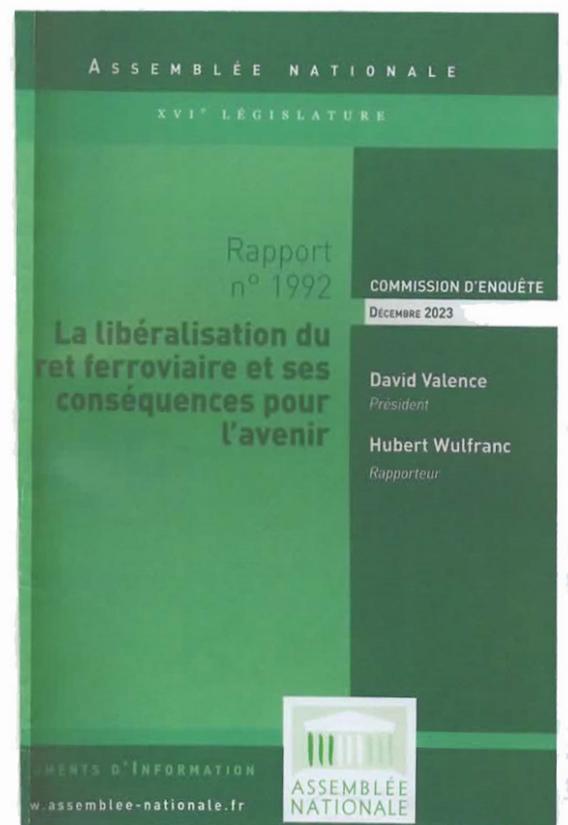
Le 23 mai 2023, le ministre délégué aux transports, M. Clément BEAUNE, annonce que l'application à Fret SNCF d'un plan dit « de discontinuité » consistant à céder dès à présent des activités et des actifs à des entreprises concurrentes, à créer deux nouvelles entreprises, l'une ferroviaire, l'autre de maintenance, auxquelles seront transférées, avant le 31 décembre 2024, les activités et actifs restants, et à procéder à la dissolution de Fret SNCF.

Selon le Gouvernement, la condamnation de Fret SNCF par la Commission européenne est quasi certaine et la discontinuité est la seule solution pour éviter à l'entreprise d'avoir à rembourser un montant pouvant atteindre 5,3 milliards d'euros, ce qui entraînerait sa liquidation immédiate. La conformité même de la procédure lancée par la Commission aux principes supérieurs du droit de l'Union européenne est contestable. L'absence de proportionnalité entre l'infraction constatée et les conséquences d'une décision de liquidation, l'emploi insidieux de la procédure comme moyen de pression pour réaliser un projet politique qui sort du champ de ses prérogatives, suffiraient à caractériser un détournement de pouvoir d'autant plus problématique que les négociations du « plan de discontinuité » échappent à tout contrôle juridictionnel.

Le démantèlement de Fret SNCF apparaît comme une punition ni nécessaire, ni proportionnée, contraire aux principes généraux du droit de l'Union européenne, en particulier comme déjà signalé, que les transports ne sont pas une compétence transférée à l'UE et que la France pourrait faire valoir ses particularités (vision service public, enjeux environnementaux...) pour s'extraites des questions de

concurrence et de sanction non proportionnée (notion du droit Européen).

Le démantèlement du service public de fret SNCF semble avoir été prémédité, voire programmé conjointement entre le gouvernement et la commission. Le fret dans le groupe SNCF, n'a plus, depuis la politique du tout TGV, les moyens et les ambitions pour remplir son rôle essentiel.



09

## RECOMMANDATIONS

**Recommandation n° 1 :** Inviter les pouvoirs publics à engager, avec les entreprises de la logistique, de la grande distribution et les marchés d'intérêt national une « revue des embranchements de fret ferroviaire » ouvrant droit à appel à projet pour les installations existantes du territoire.

**Recommandation n° 2 :** Généraliser et systématiser un volet d'étude de desserte ferroviaire pour tout projet d'entreprise stratégique, de plateforme logistique importante ou de parc d'activité d'intérêt régional ou métropolitain, notamment dans les projets éligibles au plan France 2030.

**Recommandation n° 3 :** Favoriser l'harmonisation des dispositions les mieux-disantes mises en œuvre par les grands ports français, notamment dans le cadre de leurs prérogatives en matière de domanialité publique, pour développer les infrastructures ferroviaires.

**Recommandation n° 4 :** Consolider les flux stratégiques existants de Fret SNCF, ou de ce qui constituera sa nouvelle entité.

**Recommandation n° 5 :** Capturer des flux stratégiques nouveaux, comme celui des déchets.

**Recommandation n° 6 :** Définir un schéma d'accès spécifique au transport ferroviaire de marchandises à l'échelle de chaque département.

**Recommandation n° 7 :** Intégrer systématiquement les besoins du fret ferroviaire dans les projets de services express régionaux métropolitains.

**Recommandation n° 8 :** Majorer dès 2024 l'aide au wagon isolé.

**Recommandation n° 9 :** Si une nouvelle entité devait être créée, conserver dans sa dénomination le sigle « SNCF ».

# 10

**Recommandation n° 10 : En cas de poursuite du plan de démantèlement :**

- permettre à la nouvelle entité de reprendre les flux qu'elle a exploités en sous-traitance pendant trente-six mois si l'entreprise concurrente n'est pas en mesure, au bout de ce délai, d'opérer elle-même le flux ;
- ramener de dix à cinq ans le délai durant lequel la nouvelle entité ne peut revenir sur le marché des flux qui ont été cédés.

**Recommandation n° 11 : Dans l'hypothèse d'une mise en application du plan de démantèlement, clarifier et préciser les garanties sociales en jeu et apporter des réponses à la hauteur des attentes des agents de Fret SNCF dans le cadre de la concertation et la négociation avec les organisations représentatives du personnel.**

**Recommandation n° 12 : Conformément au droit européen, réviser le projet de décret d'application de l'article L. 119-12 du code de la voirie routière pour :**

- créer une véritable redevance pour coûts externes, distincte de la redevance d'infrastructure, dont le montant serait proportionnel aux externalités négatives induites ;
- affecter le montant de cette redevance à l'AFIT et non aux concessionnaires privés.

**Recommandation n° 13 : Affecter une partie du produit de l'écotaxe régionale à l'AFIT.**

**Recommandation n° 14 : Instaurer une écotaxe nationale sur les poids lourds, applicable sur les routes nationales non concédées ni mises à disposition des régions. Le tarif de l'écotaxe, de l'ordre de 3 centimes d'euro par tonne et par kilomètre, serait modulé en fonction des performances environnementales et du poids du véhicule et son produit serait affecté à l'entretien et à la modernisation des infrastructures de transport. Le processus de mise à disposition des voies concernées au profit des régions serait facilité pour les régions qui en feraient la demande.**

**Le cas échéant, élargir cette écotaxe au réseau routier géré par les départements, sur décision du conseil départemental.**

**Recommandation n° 15 : Interdire le transport routier la nuit, sauf pour le transport combiné, et permettre en outre aux camions faisant du transport combiné d'exercer le dimanche.**

**Recommandation n° 16 : Interdire la circulation des poids lourds de 44 tonnes, sauf transport combiné et véhicules zéro émission.**



**Recommandation n° 17 :** Étudier l'incidence qu'aurait l'interdiction de la circulation des poids lourds sur les voies les plus congestionnées en termes de report modal vers le ferroviaire.

**Recommandation n° 18 :** Modifier l'article 36 de la loi relative à la transition énergétique (2015) pour imposer aux pouvoirs adjudicateurs le choix d'un mode de transport peu polluant (ferroviaire, fluvial ou combiné) entre plusieurs offres équivalentes par ailleurs.

**Recommandation n° 19 :** Appliquer des majorations aux redevances d'infrastructure ferroviaire en fonction d'une segmentation fine du marché et de l'élasticité-prix de la demande. Les majorations pourront notamment porter sur :

- les trajets longue distance, au moyen par exemple d'une tarification marginale croissante en fonction du nombre de kilomètres parcourus au-delà d'un certain seuil ;
- le transport de marchandises insusceptibles d'être transportées par la route.

Le niveau plancher, correspondant au coût marginal minoré de la compensation publique, continuerait d'être appliqué pour les activités peu rentables (le wagon isolé) ou en forte concurrence intermodale.

**Recommandation n° 20 :** Segmenter l'offre de services ferroviaire en proposant des prestations optionnelles (exemple : durée de parcours garantie ; heure de départ et heure d'arrivée garantis ; sillons rapides ; réservation de sillons avec préavis court) qui viendraient majorer la redevance de base.

**Recommandation n° 21 :** Inscrire dans la loi le principe d'une corrélation entre l'évolution de la tarification globale des infrastructures ferroviaires et l'amélioration de la qualité de service.

**Recommandation n° 22 :** Augmenter les seuils de présomption de compatibilité des aides à 50 % du coût complet du service et à 100 % des externalités négatives évitées, dans le cadre de la révision annoncée des lignes directrices relatives aux aides d'État en faveur des entreprises ferroviaires.

**Recommandation n° 23 :** Inscrire dans une loi de programmation les investissements en faveur du fret ferroviaire prévus dans les deux prochaines générations de CPER, en précisant les montants prévisionnels investis, les projets, et la répartition des financements entre les différentes parties prenantes.

Tenir compte, le cas échéant, des financements issus d'une partie du produit de l'écotaxe (par exemple 18 %, en cohérence avec l'objectif de part modale du ferroviaire).

Prévoir dans cette loi de programmation un volet consacré à la formation aux métiers du ferroviaire et un volet sur la production industrielle de matériel roulant.

12

**Recommandation n° 24 :** Modifier le règlement 2015/1589 du Conseil pour donner la possibilité à la Commission de proposer des solutions alternatives à la récupération des aides (par exemple : la conversion de l'aide à récupérer en une amende imposée à l'État) à chaque fois que la procédure de récupération des aides aurait des conséquences disproportionnées pour l'entreprise bénéficiaire et pour le marché.

**Recommandation n° 25 :** Soumettre à l'avis consultatif d'un organisme indépendant, par exemple le Conseil économique et social européen (CESE), les solutions proposées par la Commission pour remédier aux distorsions de concurrence causées par des aides d'État, à chaque fois que l'entreprise bénéficiaire d'une aide d'État n'est pas en capacité de la rembourser.

**Recommandation n° 26 :** Modifier le règlement 2015/1589 du Conseil pour que les décisions de la Commission relatives à la récupération des aides d'État ne soient pas exécutoires avant l'issue du délai de recours et, le cas échéant, avant la fin de la procédure juridictionnelle, à chaque fois que l'application immédiate de la décision aurait des effets irréversibles sur l'économie.

**Recommandation n° 27 :** Fixer un moratoire sur le plan de discontinuité proposé par le gouvernement français afin de réviser le processus de démantèlement de Fret SNCF à la lumière des travaux de la commission d'enquête.

**Recommandation n° 28 :** L'État stratège se doit de formaliser une politique de coordination des transports terrestres de marchandises intégrant un schéma national de transport logistique.

## Composition de la délégation du 26/04

Édouard BENARD  
Joan Carles GALLEGO  
Bartomeu COMPTE MASMITJA  
Jean André MAGDALOU

Député Assemblée Nationale  
Député Généralité Catalogne IU  
Député Généralité Catalogne ERC  
Président Coopérative 66 des élus CRC, Maire d'Alénya

Michel CORONAS  
Patrick CASES  
Françoise FITER  
Rèmi LACAPERE  
Jean VILA  
Pierre PLACE  
Simon BROUCKE

Porte-parole PCF  
Conseiller Régional Occitanie  
Conseillère Départementale  
Conseillère Départementale  
Conseiller communautaire  
Coordinateur syndical transfrontalier  
Assistant groupe communiste CD 66

## Personnes accueillant

Christian GRAU  
Françoise BASTELICA  
Jerôme CANOVAS  
Marc SALAS  
Cyril HERVIEU  
Jérôme DE FREMONT  
Joël POU  
François COMES  
Eric GILBERT

Mairie de Cerbère  
Adjointe au Maire  
Premier Adjoint au Maire  
Directeur général TRANSFESA  
Directeur Général adjoint Compagnie Port-Vendraise  
Président Compagnie Port-Vendraise  
CD 66 Directeur mission chantier Port  
Maire du Boulou  
Directeur Général Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal

## La délégation a rencontré sur divers site :

David CERDAN  
David SEINGEOT  
Eugène RIOS  
Georges GAUBY  
Julien BERTHELEMY  
Mika MEUSNIER  
Régis LARE

CGT Cheminot  
CGT Docker Port-Vendres  
CGT Cheminot  
CGT Cheminot  
Secrétaire UD CGT 66  
CGT Cheminot  
Association usagers Osons le RAIL

## Associations informées de la visite

Associations  
ALTERNATIBA  
Collectif Oui au train de nuit  
Sauvez le Train jaune  
Association Train en Têt  
Comité d'usagers du train jaune  
Association des usagers du train  
Perpignan Port-Bou

CFDT  
CGC  
CGT66  
CGT-USR66  
FO Cheminots  
FSU  
SOLIDAIRES  
UNSA66  
Confédération Paysanne

