



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 31587

## Texte de la question

M. Francis Hillmeyer demande à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie ce qu'il pense de la décision de la SNCF de mettre fin au versement des allocations d'embranchement dont elle faisait jusqu'ici bénéficier les réseaux ferroviaires privés comme par exemple la concession portuaire de Mulhouse-Ottmarsheim qui s'étend sur 25 kilomètres et qui permet la constitution de trains complets. Ce qui permettait à la SNCF d'enlever 1 million de tonnes de fret jusqu'ici. Il lui demande s'il entend intervenir dans cette affaire pour, le cas échéant, réunir les titulaires de concessions et la SNCF autour d'une table de négociation pour obtenir éventuellement un calendrier progressif de retrait de la SNCF. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

## Texte de la réponse

Le système précédemment en vigueur conduisait à assurer le versement systématique d'une allocation à toutes les entreprises embranchées. Il poursuivait deux objectifs à l'égard de la clientèle raccordée au réseau ferré de l'entreprise ferroviaire intégrée SNCF : assurer l'amortissement de l'investissement et maintenir l'installation terminale embranchée en parfait état de fonctionnement, afin de réaliser une sécurité de haut niveau. Deux constats ont conduit la SNCF à faire évoluer la situation. De nombreuses installations anciennes avaient été largement amorties et le versement de l'allocation ne correspondait donc plus aux objectifs initialement fixés. De plus, cette allocation était fréquemment utilisée par ses bénéficiaires comme une subvention commerciale et ne donnait pas lieu à la réalisation de travaux nécessaires au maintien des installations en parfait état. En concertation avec les chargeurs et leurs représentants, la SNCF a donc décidé de mettre fin à ce système avec pour échéance ultime le 31 décembre 2003 en lui substituant dans certains cas un système d'aide aux investissements et aux amortissements. À cet effet, l'entreprise a mené à partir de 1999 des négociations avec les chargeurs et leurs instances représentatives pour une mise en place du nouveau système au 31 décembre 2003, avec une période transitoire s'étendant sur plusieurs années et permettant les adaptations nécessaires. L'évolution institutionnelle du secteur ferroviaire liée à l'ouverture du marché du fret met également en question la pertinence d'un système initié lorsque la SNCF était une entreprise intégrée en situation de monopole sur le réseau ferré. La SNCF estime que le maintien de ces allocations la placerait à l'avenir dans une situation où elle contribuerait au financement et à l'entretien d'installations qui seraient utilisées par des entreprises ferroviaires concurrentes. Dans le cadre de son autonomie de gestion, cette position apparaît légitime. Il est toutefois indispensable que les effets des décisions qui en découlent ne constituent pas un obstacle au développement du transport ferroviaire réalisé notamment avec les zones d'activité.

## Données clés

**Auteur :** [M. Francis Hillmeyer](#)

**Circonscription :** Haut-Rhin (6<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la Démocratie Française

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 31587

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : économie

**Ministère attributaire** : équipement

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 13 janvier 2004, page 207

**Réponse publiée le** : 5 octobre 2004, page 7768