



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 39487

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les conséquences en Auvergne du projet de réorganisation de transport de fret de la SNCF. Ce projet à échelle nationale, mais avec des répercussions sur le plan régional, vise à rétablir l'équilibre financier de l'activité fret de l'entreprise publique d'ici à 2006. Dans la mesure où l'activité de fret ne rentre pas dans le cadre des activités de service public, il est fort à craindre que la seule logique comptable et la recherche de gains de productivité l'emportent sur les besoins importants d'investissements et de développement. De plus, en ne se concentrant que sur le transport de produits à haute valeur ajoutée (car à plus forte marge), ce sont des bassins d'activité comme l'Auvergne qui risquent d'être pénalisés, une région où le tissu industriel est marqué par la présence de PME-PMI dont les activités (agroalimentaire, bois...) sont à faible valeur ajoutée. Ainsi sur 12 sites visés nationalement par des réductions d'activités par le plan fret, trois sont situés en Auvergne. Si ce plan devait être mis en pratique, non seulement les impératifs logistiques et d'infrastructures pour assurer le développement économique de cette région seraient occultés, mais c'est la présence même des entreprises et le maintien des emplois afférents qui seraient remis en cause. Il lui demande donc quelles garanties il peut apporter que le plan fret de la SNCF ne se fera pas, au détriment de l'activité économique et des emplois de régions déjà économiquement défavorisées, parmi lesquelles l'Auvergne.

Texte de la réponse

L'activité fret SNCF a enregistré une perte de 450 millions d'euros en 2003. De nombreux trafics sont aujourd'hui réalisés à perte pour la SNCF. Le parc de matériel roulant est ancien. La qualité des prestations ne répond pas aux attentes des clients. Ce constat est largement partagé par l'ensemble des professionnels utilisant le mode ferroviaire ainsi que par de nombreux élus qui estiment que les prestations fournies par Fret SNCF ne sont pas conformes à l'attente de ses clients. Cette situation, en l'absence de réaction de la part de l'entreprise, pouvait conduire à une disparition à terme de l'activité Fret SNCF. C'est donc dans ce contexte que la SNCF a mis en place un plan de restructuration de son activité fret, visant à restaurer l'équilibre économique de l'activité dès 2006. C'est un préalable indispensable pour espérer le retour au développement de cette activité et atteindre l'objectif de devenir pour la SNCF l'un des tout premiers opérateurs ferroviaires à l'échelle de l'Europe. Le Gouvernement soutient la SNCF dans sa politique volontariste de redressement du fret. Sous réserve de l'approbation de la Commission européenne, l'État recapitalisera l'entreprise à hauteur d'une somme de 800 millions d'euros. Les versements seront échelonnés sur une période de trois ans d'ici à 2006 et feront l'objet d'un suivi par indicateurs qui conditionnera leur versement. Ce soutien financier doit couvrir à la fois les pertes financières de l'activité jusqu'en 2007, mais doit également permettre de soutenir le programme d'investissement important de 500 millions d'euros pour le matériel roulant et de 67 millions d'euros pour les systèmes d'informations. Par ailleurs, le plan de redressement de Fret SNCF prévoit des mesures permettant de réaliser l'adaptation et la modernisation du système de production et une orientation de la politique commerciale vers un ajustement des tarifs. Ceci n'est pas sans incidence au niveau des territoires régionaux. La mise en

oeuvre de ce plan de redressement pour l'activité fret SNCF peut conduire l'entreprise publique à renoncer à certains trafics, dont le potentiel économique s'avérerait insuffisant, mais qui contribuaient à maintenir l'attractivité de certains territoires. Les préoccupations et les inquiétudes que ce plan peut susciter dans les régions concernées sont tout à fait compréhensibles. Le cas de la gare de Saint-Eloy-les-Mines est, à cet égard, assez significatif. En effet, la société Rockwool Isolation est aujourd'hui le seul client de cette gare. Après examen des trafics réalisés, la SNCF a proposé de relever ses prix car les trafics de ballast et de coke généraient 40 % de pertes par rapport à son chiffre d'affaires. Malgré les négociations qui ont eu lieu avec cette société, il n'a pas été possible à la SNCF de rester présente sur les différents marchés concernés, y compris ceux pour lesquels elle était compétitive, le client ayant fait le choix d'une organisation logistique impliquant le mode routier. D'une manière générale, il est demandé à la SNCF de veiller à trouver des accords qui permettent à la fois de poursuivre une politique de transport conforme au développement de la région tout en sachant optimiser l'utilisation des moyens de transport existants pour créer une complémentarité entre modes. Dans cette approche, un soutien des collectivités locales pourrait être envisagé sous des formes compatibles avec les règles communautaires. En tout état de cause, il semble nécessaire que le plan de redressement de Fret SNCF se réalise pleinement et rapidement pour permettre au fret ferroviaire de redevenir un outil de transport pertinent au service du développement durable.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Bacquet](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39487

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 18 mai 2004, page 3579

Réponse publiée le : 28 septembre 2004, page 7564