



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 47042

Texte de la question

M. André Chassaing attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur l'avenir du transport ferroviaire de marchandises. Le secteur « fret » de la SNCF vient de décider d'augmenter de façon brutale un certain nombre de ses tarifs. Certaines entreprises ont ainsi dû subir des augmentations de 150 % du coût du transport de marchandises. Ces hausses de tarifs sont tout simplement suicidaires pour le transport ferroviaire. Alors que les autorités publiques affirment soutenir le développement du fret ferroviaire, afin de ralentir l'augmentation du transport routier, la SNCF, par sa politique tarifaire, jette simplement ses clients dans les bras des transporteurs routiers. Le coût social et écologique d'une telle politique est pourtant considérable. Ce sont en effet des dizaines de camions, qui, à chaque suppression de train, sont jetés sur les routes. La pollution atmosphérique, la pollution sonore, la multiplication des risques d'accidents sur les routes sont les premières conséquences des orientations stratégiques inconséquentes de la SNCF. Aussi, il lui demande quelles dispositions concrètes il compte prendre pour soutenir le fret ferroviaire et faire revenir la SNCF sur les augmentations de tarifs désastreuses qu'elle a décidées.

Texte de la réponse

L'activité fret de la SNCF a enregistré une perte de 450 millions d'euros en 2003. De nombreux trafics étaient réalisés à perte pour la SNCF, le parc de matériel roulant était ancien et la qualité des prestations ne répondait pas aux attentes des clients. La part de marché de l'entreprise publique a régulièrement baissé au cours de ce dernier quart de siècle alors qu'il y a une forte attente de la part de la population et des élus de voir le fret ferroviaire jouer un rôle accru pour le transport des marchandises. 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 ce secteur. Les pouvoirs publics partagent l'objectif de la SNCF d'être, dans un contexte en forte évolution, l'un des tout premiers opérateurs ferroviaires à l'échelle de l'Europe. Ils soutiennent donc la démarche de l'entreprise qui consiste à lui permettre de moderniser ses moyens de production, de restaurer son équilibre financier et ainsi de favoriser son développement, notamment, au plan international. Sous réserve de l'approbation de la Commission européenne, l'État recapitalisera l'entreprise à hauteur d'une somme de 800 millions d'euros. Le plan de redressement de fret SNCF prévoit des mesures permettant une orientation de sa politique commerciale vers un ajustement des tarifs à la réalité des coûts de transport. Il est nécessaire de préciser, à cet égard, que dans un certain nombre de cas les tarifs pratiqués par la SNCF étaient très sensiblement inférieurs à ceux pratiqués par les autres modes de transport, ce qui contribuait ainsi à dégrader la situation financière de l'entreprise publique. La mise en oeuvre de ce plan de redressement-pour l'activité fret de la SNCF peut conduire l'entreprise publique à renoncer à certains trafics ou à certaines dessertes, dont le potentiel économique s'avère insuffisant. Mais il permet en contrepartie de dégager des moyens pour capter de nouveaux trafics. C'est ainsi que, depuis janvier 2004, trois milliards de tonnes-kilométriques correspondant à de nouveaux trafics ont été gagnés par la SNCF, tandis que les représentants de la filière granulats se sont engagés à tripler

le volume de leur expédition. D'une manière générale, le Gouvernement a demandé à la SNCF de veiller à mener une concertation étroite avec les chargeurs, et de tenir informé le tissu socio-économique local le plus en amont possible ainsi que les élus. De plus, le dialogue engagé entre SNCF, collectivités locales et État sur les conséquences territoriales du plan fret pourrait conduire à mener, en 2005, sur les territoires volontaires des expériences innovantes d'intégration du fret ferroviaire dans des logiques de développement régional et local. Une mission sur ce thème sera prochainement confiée à M. Jacques Chauvineau.

Données clés

Auteur : [M. André Chassaigne](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (5^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47042

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 septembre 2004, page 7239

Réponse publiée le : 18 janvier 2005, page 580