



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de matières dangereuses

Question écrite n° 12439

Texte de la question

M. Gérard Hamel attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les problèmes induits par l'arrêt, par Fret SNCF, des prestations de transport en wagon isolé, à Châteauroux. Pour plusieurs entreprises, notamment celles dont la principale matière première est l'oxyde d'éthylène, cette décision va poser des problèmes d'organisation et donc fragiliser leur activité. Même si elles peuvent être approvisionnées par citerne routière, le transport par voie ferrée pour de tels produits dangereux reste le mode de transport le plus sécurisant, tant pour l'environnement que pour la population. Aussi, il le prie de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre afin de maintenir cette desserte ferroviaire.

Texte de la réponse

En décembre 2007, la SNCF a pris la décision de ne plus utiliser 262 gares pour assurer l'acheminement de wagons isolés de marchandises. Cette mesure s'est inscrite dans le cadre du programme d'actions défini par la SNCF pour améliorer sa performance ainsi que l'efficacité économique et opérationnelle de son activité de transport de fret. L'un des objectifs de ce programme était une meilleure allocation des moyens pour permettre à Fret SNCF de reconquérir des parts de marché sur les segments où il est performant, c'est-à-dire les grands axes de fret. En effet, le trafic « wagon isolé » de ces 262 gares ne représentait que 20 % du trafic transitant par les gares concernées et 2,5 % des wagons chargés acheminés chaque année par Fret SNCF alors que les coûts associés à ce trafic étaient très élevés. L'État a alors demandé à la SNCF que toutes les mesures soient prises pour répondre, au cas par cas, aux besoins des clients affectés par la fermeture de ces gares et qui génèrent un trafic significatif de wagons isolés. À la suite de l'annonce du programme d'actions, les clients ont été contactés par Fret SNCF pour étudier avec eux des solutions de transport permettant notamment la poursuite d'une utilisation du mode ferroviaire. S'agissant de la gare de Châteauroux, le trafic ferroviaire était constitué en majeure partie de trains entiers, le trafic « wagon isolé » représentant moins d'un quart de l'ensemble. Une solution a pu être trouvée pour le principal client de Fret SNCF utilisant précédemment le service « wagon isolé ». Elle consiste en une massification en trains entiers sur le parcours principal, puis la livraison par petits groupes de wagons. En revanche, la massification ne s'est pas avérée la solution pertinente pour une autre entreprise s'approvisionnant en produits chimiques, compte tenu de ses besoins peu importants, correspondant à moins de quatre wagons par mois en moyenne et de ses capacités de réception et de stockage limitées. Durant le premier trimestre 2008, la SNCF a toutefois assuré la desserte en « wagon isolé » afin de laisser à cette société le délai nécessaire pour organiser un approvisionnement par route le plus sécurisé possible (équipement en conteneurs citernes et poste de déchargement « route » optimisé).

Données clés

Auteur : [M. Gérard Hamel](#)

Circonscription : Eure-et-Loir (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12439

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 décembre 2007, page 7631

Réponse publiée le : 9 juin 2009, page 5660