



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 15710

Texte de la question

M. Franck Reynier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les orientations de la branche fret de la SNCF. La 2e circonscription de la Drôme, au coeur du couloir rhodanien, constitue un territoire pour lequel la gestion des transports est de première importance. À l'heure où l'autoroute A7 accuse des difficultés de trafic, il apparaît nécessaire de favoriser les transports alternatifs, tels que le fret ferroviaire. Toutefois, le trafic fret rencontre depuis plusieurs années des difficultés réelles sur le terrain de l'efficacité économique et de la qualité de service. La SNCF a ainsi programmé la fermeture au 30 novembre 2007 de 262 gares de fret. Cette décision semble se heurter à deux éléments : d'une part, la hausse de 3,5 % du trafic fret au premier semestre 2007 qui annonce un redressement de l'activité, et d'autre part, la volonté affichée du Gouvernement de privilégier les modes de transports alternatifs à la route. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il envisage de prendre afin de promouvoir et de restructurer le trafic fret de manière à le rendre plus performant, sur le plan économique comme au regard des enjeux du développement durable.

Texte de la réponse

Le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire. Ce mode constitue, en effet, un atout majeur pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de nos territoires, pour un accès élargi aux transports, mais aussi pour conduire une politique pérenne en faveur du développement durable. À l'issue du Grenelle de l'environnement, le Président de la République a fixé un objectif ambitieux : augmenter d'un quart, d'ici à 2012, la part de marché du fret non routier. Cela nécessite de développer les alternatives au transport routier, par voie d'eau et voie ferrée. Pour le seul mode ferroviaire, cet objectif implique que le trafic de fret augmente de 15 milliards de tonnes-kilomètre. Pour entrer dans cette nouvelle dynamique, le fret ferroviaire français doit réunir trois conditions : une offre de services performante tournée vers les clients, l'amélioration de sa productivité et des infrastructures adaptées. Le marché intérieur du transport ferroviaire de marchandises est ouvert à la concurrence depuis le 31 mars 2006. Les nouvelles entreprises ferroviaires connaissent une croissance rapide (moins de 1 % de parts de marché fin 2006 et environ 4 % fin 2007). Cette concurrence est particulièrement stimulante et contribue à la croissance du fret ferroviaire. Le Gouvernement proposera prochainement au Parlement la mise en place d'une autorité de régulation ferroviaire destinée à veiller au développement sans discrimination de cette concurrence. Même si le marché est ouvert à la concurrence, l'activité fret de la SNCF va continuer à y jouer un rôle essentiel. Et, dans ce but, elle doit procéder à une nécessaire restructuration. La direction de Fret SNCF a donc élaboré, au cours du premier semestre 2007, un programme d'actions qui vise des objectifs cruciaux : restaurer rapidement la qualité de service, industrialiser l'outil de production et rechercher un schéma de production adapté à la cartographie des flux, assurer des gains de productivité de 20 à 30 % d'ici à 2010 et développer des partenariats avec les clients, d'autres entreprises ferroviaires en Europe et des opérateurs ferroviaires de proximité. Ces objectifs clairs d'efficacité économique, de satisfaction du client et de modernisation sociale permettront de faire du groupe SNCF un prestataire de services logistiques compétitif et de qualité. Le Gouvernement soutient ces objectifs et tirera le bilan de ce

programme d'actions au vu de ses résultats. Dans ce contexte, Fret SNCF a décidé de ne plus utiliser 262 gares pour l'acheminement de wagons isolés de marchandises. En effet, le trafic « wagon isolé » de ces 262 gares ne représente que 20 % du trafic transitant par les gares concernées et 2,5 % des wagons chargés acheminés chaque année par Fret SNCF. Mais les coûts associés à ce trafic sont très élevés. Cette mesure doit permettre à Fret SNCF de mieux allouer ses moyens afin de reconquérir des parts de marché sur les segments où elle est performante, c'est-à-dire sur les grands axes de fret. Les exemples étrangers montrent que l'acheminement des trafics diffus et des wagons isolés et leur regroupement dans des points d'échanges avec les réseaux longue distance sont assurés de manière plus efficace par des opérateurs de petite taille. C'est pourquoi le Gouvernement souhaite que de tels opérateurs ferroviaires de proximité se mettent en place en France. À cet effet, a été confiée à M. Jacques Chauvineau, expert reconnu dans ce domaine, l'animation d'une cellule d'appui composée de professionnels d'origine diverse, afin d'accompagner l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité. Le Gouvernement agit, avec détermination, pour conforter un environnement favorable au fret ferroviaire, notamment en favorisant l'ouverture du réseau ferré et en renforçant la régulation du marché par la décision de mise en place d'une autorité de régulation indépendante. Il encourage l'innovation dans ce domaine et soutient les projets contribuant au développement de ce mode de transport : autoroutes ferroviaires, mise en oeuvre de trains longs (supérieurs à 750 mètres), poursuite de l'aide au transport combiné, fret ferroviaire de proximité et fret ferroviaire à grande vitesse.

Données clés

Auteur : [M. Franck Reynier](#)

Circonscription : Drôme (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15710

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 janvier 2008, page 712

Réponse publiée le : 20 mai 2008, page 4273