



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 31754

Texte de la question

M. Daniel Boisserie interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur la baisse sensible de la part du mode ferroviaire dans le transport de marchandises. En effet, après de nombreuses restructurations de fret SNCF mises en oeuvre depuis 2004, plusieurs trafics assumés par rail ont fait l'objet d'un report modal vers la route, en totale contradiction avec les conclusions du Grenelle de l'environnement. Face à cette situation préoccupante pour la France en général et pour la région Limousin en particulier, compte tenu des spécificités territoriales de cette dernière, il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement.

Texte de la réponse

Le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire. Ce mode de transport constitue, en effet, un atout important pour l'attractivité et la compétitivité de nos territoires, mais aussi pour un développement respectueux de l'environnement. A l'occasion de la restitution des conclusions 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 17,5 milliards de tonnes par 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 part de marché fin 2006 et 4,7 % fin 2007). Cette concurrence est particulièrement stimulante et contribue à la croissance du fret ferroviaire. En 2007, le volume de trafic ferroviaire de marchandises a progressé de 3,5 % par rapport à 2006 (42,63 milliards de tonnes par kilomètre en 2007, contre 41,18 milliards de tonnes par kilomètre en 2006). Même si le marché est désormais ouvert à la concurrence, l'activité Fret de la SNCF va continuer à y jouer un rôle essentiel. Dans ce but, elle procède à une nécessaire restructuration. La direction de Fret SNCF met en oeuvre un programme d'action spécifique pour restaurer 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. L'un des objectifs de ce programme est une meilleure allocation des moyens pour permettre à Fret SNCF de reconquérir des parts de marché sur les segments où elle est performante, c'est-à-dire sur les grands axes de fret. Ainsi, Fret SNCF met en place un système de production visant à répondre aux besoins de volume et de réactivité de ses clients, par une massification des trafics et un renforcement de la fréquence des liaisons sur les grands axes du transport de marchandises. Concernant la région Limousin, le mode ferroviaire ne représente qu'une part faible des transports de marchandises (environ 5 %) et ceci depuis de nombreuses années. En 2006, ces transports ferroviaires étaient réalisés à 88 % en trains entiers et à 12 % en « wagons isolés ». Pour des raisons économiques, Fret SNCF a été amené à reconsidérer les conditions de son service

de transport de « wagons isolés ». Depuis décembre 2007, Fret SNCF a décidé de ne plus desservir en « wagons isolés » seize gares de la région Limousin, parmi lesquelles six n'avaient réalisé aucun trafic en « wagons isolés » en 2006. S'agissant des dix autres gares et pour l'ensemble des entreprises utilisatrices, des solutions de substitution, consistant essentiellement à massifier les envois pour constituer des trains entiers ou à regrouper des trafics, ont été proposées et, pour la plupart, acceptées par les clients de Fret SNCF. De plus, la mise en place de « responsables développement fret », dont un à Limoges, confirme sa volonté de ne pas délaisser les territoires. En outre, plusieurs trafics sont maintenant assurés par les nouvelles entreprises ferroviaires dans un contexte général où la demande de transport est moins soutenue qu'en 2007. Par ailleurs, les exemples étrangers montrent que l'acheminement des trafics diffus et des wagons isolés et leur regroupement vers des points d'échanges avec les opérateurs « longue distance », est assuré 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'origines diverses, 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 appuie la constitution et la définition d'un réseau à haut niveau de qualité pour le fret. Il encourage l'innovation 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. Daniel Boisserie](#)

Circonscription : Haute-Vienne (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31754

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 septembre 2008, page 8295

Réponse publiée le : 28 octobre 2008, page 9261