



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 3886

Texte de la question

M. Daniel Paul appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur le projet de fermeture de 262 gares de fret sur notre territoire. Cette décision touche les gares opérant les wagons isolés ; elle s'inscrit dans le prolongement du plan fret 2004-2006, dont l'objectif était de réduire les capacités de production en fermant des gares, des triages et en supprimant 7 000 emplois. En clair, il s'agit de limiter l'activité fret aux marchés les plus rentables, ceux des gros chargeurs. La technique du wagon isolé répond pourtant à la diversification des productions industrielles qui font que la marchandise se transporte de plus en plus en lots petits ou moyens. Concrètement, si la restructuration envisagée est mise en oeuvre, les entreprises qui expédient leur production depuis ces 262 gares, ou celles qui projetaient de les utiliser, ne pourront plus le faire. C'est un mauvais coup de plus porté à la capacité de la SNCF à répondre à la croissance du trafic « marchandises » estimé à plus de 40 % d'ici 2020. Cette décision est la conséquence logique de l'actuelle politique européenne de mise en concurrence des entreprises ferroviaires : publiques ou privées, elles doivent se positionner sur les trafics les plus rentables, en sacrifiant ceux qui ne rapportent pas, ou pas assez. Accepter cela, pour notre pays, c'est accepter de sacrifier le rôle du ferroviaire dans l'aménagement du territoire qui ne se réduit pas aux grands axes. Si l'on prend en compte les aspects environnementaux et la nécessité de réduire la part du fret routier, cette mesure est aberrante ! Elle va augmenter le nombre de camions sur les axes routiers français, en contradiction avec les promesses du Président de la République de réduire de 25 % en cinq ans la part du transport routier ; elle relativise les perspectives du « Grenelle de l'environnement ». Il lui demande donc comment il compte réagir à cette annonce ; un moratoire permettrait de lancer un véritable débat entre la direction de la SNCF, les chargeurs, les pouvoirs publics, les collectivités territoriales et les syndicats des cheminots. Un tel moratoire et un tel débat offriraient la possibilité de réexaminer, sérieusement, les conséquences de la politique européenne de mise en concurrence des entreprises ferroviaires.

Texte de la réponse

L'accès au marché du fret ferroviaire est libéralisé depuis le 1er avril 2006. Ainsi, la SNCF se trouve aujourd'hui en concurrence avec d'autres opérateurs. L'un des objectifs de son programme de développement est une meilleure allocation des moyens pour permettre à Fret SNCF de reconquérir des parts de marché sur les secteurs où elle est performante, c'est-à-dire sur les grands axes de fret. La SNCF a donc prévu de ne plus utiliser 262 gares pour le trafic de « wagons isolés ». En effet, ce trafic ne représente que 20 % de celui transitant par les gares concernées et 2,5 % des wagons chargés acheminés chaque année par Fret SNCF ; les coûts associés à ce trafic sont très élevés. Toutefois, l'État a demandé à la SNCF de prendre des mesures pour répondre aux besoins des clients affectés par la fermeture des gares au traitement du wagon isolé et ayant un trafic significatif, en étroite concertation avec les collectivités des territoires concernés. Depuis l'annonce du programme d'actions, les clients ont été contactés par Fret SNCF pour étudier avec eux des solutions de transport alternatives à la technique « wagon isolé ». Les exemples étrangers montrent que l'acheminement des trafics diffus et des wagons isolés, et leur regroupement, vers des points d'échanges avec les réseaux 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. Un premier prestataire devrait prochainement voir le jour dans la région Centre en partenariat avec la SNCF et la Caisse des dépôts et consignations. Un protocole de partenariat a été signé le 26 septembre 2007 à Orléans. Le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire. Ce mode constitue, en effet, un atout important pour l'attractivité et la compétitivité de nos territoires mais aussi pour un développement respectueux de l'environnement. 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.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3886

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 4 septembre 2007, page 5413

Réponse publiée le : 29 janvier 2008, page 792