



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 4742

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les nombreuses inquiétudes exprimées concernant l'avenir du fret ferroviaire. En effet, le groupe SNCF a récemment annoncé un plan de développement du transport de marchandises, qui affiche de grandes ambitions stratégiques. De nombreux témoignages de dysfonctionnement dans le fret SNCF démontrent l'urgence de ce plan d'action : wagons isolés perdus, ponctualité aléatoire dans les livraisons, prix non compétitifs. Or il est clairement annoncé que ce plan de développement passe par une massification du fret. Cela passe par la mise en place de seuils minimum de trains complets de 23 wagons. L'inquiétude est très forte pour les utilisateurs qui ne peuvent pas atteindre ces volumes d'expéditions de façon régulière. C'est le cas notamment pour les entreprises des zones rurales et zones de montagne qui sont à l'écart des grands flux économiques. Ainsi les producteurs d'eau en bouteille, qui sont toujours situés en zone de montagne, expriment ils leur inquiétude quant à la possibilité de poursuivre leurs expéditions par rail. Il serait particulièrement regrettable que ce type de fret, très pondéreux, soit dans l'obligation de se reporter sur le transport routier avec tous les coûts indirects que ce type de transport fait porter à la collectivité publique. Certes, les exigences de performance nécessitent une rationalisation dans la logistique, mais cela ne peut se faire en sacrifiant de manière systématique le réseau diffus existant. Un abandon complet d'un maillage du réseau secondaire aurait des conséquences inéluctables en termes de survie des entreprises locales. À long terme, la collectivité devra de toute façon supporter le coût d'une politique d'aménagement du territoire et les nuisances du transport routier. Le réseau secondaire existe, il s'agit de l'entretenir et de le conforter. Sans contredire les règles de concurrence et l'application des directives européennes, il convient d'étudier comment il peut être possible de mettre à la charge des exploitants une obligation de desserte de l'ensemble des territoires. Il le remercie de lui préciser les intentions du Gouvernement sur ce problème.

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 isolé ». 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. Mais il génère des coûts élevés par rapport au chiffre d'affaires dégagé. 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. Joël Giraud](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4742

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 septembre 2007, page 5647

Réponse publiée le : 29 janvier 2008, page 856