



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 68673

Texte de la question

Le transport ferroviaire participe à l'aménagement du territoire en cohérence et en complémentarité avec les autres modes de transport. Son expansion doit pouvoir aujourd'hui s'inscrire dans un contexte prioritaire de rééquilibrage des trafics entre les différents modes de transport. Cela implique, tout d'abord, que les aspects fondamentaux de la production du système ferroviaire - fiabilité, sécurité et régularité - soient pleinement garantis. Or, les retards et le défaut de traçabilité, dûment constatés, pénalisent lourdement les industries qui ont recours à ce service et, à terme, les dissuaderont de l'utiliser. Des mesures ont été certes prises pour favoriser le transport combiné : acquisition par la SNCF de locomotives tri-tensions et de wagons performants interopérables avec les réseaux voisins, installation du GPS, investissement sur les lignes classiques pour réserver des sillons correspondant au besoin du fret, créations d'un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) et d'une direction des opérations transversales au sein de la SNCF... Ces orientations sont positives mais les événements routiers dramatiques que l'actualité a révélés ces derniers jours prouvent aussi leurs larges insuffisances. L'utilisation d'itinéraires alternatifs doit donc être approfondie. Elle aurait un double avantage : accroître la capacité du fret avec de meilleures conditions de sécurité et obtenir une optimisation plus grande du réseau ferroviaire afin de prioriser certains axes pour le fret, d'autres pour le trafic « voyageurs ». A titre d'exemple, le désengorgement de la ligne fret Bordeaux-Paris, en réactivant la ligne qui passe par Saintes, Thouars et Saumur, est une piste. En raison de ses caractéristiques, cet axe pourrait en effet, si une volonté suffisante existe, être consacré au fret et à l'expérimentation d'un service complet de ferroutage. D'ores et déjà, une première étude portant sur cet axe a été diligentée par la SNCF. Elle est conduite en parallèle par les directions de l'infrastructure et du fret. Son évolution était cependant liée à la suppression du « bouchon » nord de Bordeaux. Ce projet a été inscrit au contrat de plan Etat-région Aquitaine et ses travaux vont s'échelonner jusqu'en 2007. Compte tenu des délais, un plan d'urgence a été mis en oeuvre en janvier dernier. Maintenant que ces obstacles sont levés, cette étude pourrait être accélérée. Des solutions alternatives « au tout routier » existent. Elles nécessitent un effort concerté de tous et c'est la raison pour laquelle M. Dominique Paillé rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement tout l'intérêt qu'il porte à ce dossier et le remercie de lui indiquer la position du Gouvernement.

Texte de la réponse

Le développement du transport ferroviaire de marchandises est depuis juin 1997 une priorité de l'action du Gouvernement, que le ministre a fait partager au niveau communautaire. Il permet de faire face à la croissance attendue des échanges, tout en limitant les atteintes à l'environnement et l'engorgement du système routier. Le Gouvernement a donc fixé des objectifs de développement ambitieux pour le fret ferroviaire avec un doublement du volume transporté d'ici à 2010. Pour atteindre ces objectifs, il importe tout d'abord que la SNCF améliore, de façon sensible, ses performances et sa qualité de service comme le rappelle la question de l'honorable parlementaire. A cet égard, les mesures mises en place dans le cadre du projet industriel de la SNCF paraissent de nature à améliorer la qualité de service. De plus, les investissements en cours dans le domaine du matériel roulant, et notamment celui des locomotives, avec la livraison d'ici à 2006 de 604 locomotives spécialisées à la

remorque des trains de fret, doivent permettre de renouveler un parc d'engins vieillissant qui n'apportent plus les garanties nécessaires en matière de fiabilité pour les transports effectués et de confort pour le personnel affecté à leur conduite. En même temps, un effort particulièrement important de l'Etat et des collectivités est fait dans le domaine de l'infrastructure avec un engagement financier sans précédent dans le cadre des contrats de plan Etat-régions pour permettre, d'ici à 2006, de renforcer la capacité de l'infrastructure utilisée pour l'acheminement du fret en plusieurs points critiques. La réhabilitation d'itinéraires alternatifs aux axes principaux, utilisés pour l'acheminement du fret, est intégrée le plus souvent possible dans les programmations envisagées. C'est dans ce cadre que se situe l'étude concernant la ligne Saumur-Thouars-Niort-Saintes. Cette étude prend en compte la réalisation progressive de la ligne nouvelle à grande vitesse de Tours à Bordeaux et vise à déterminer les investissements nécessaires à l'écoulement du fret sur les différents itinéraires, dont la ligne Saumur-Saintes, ainsi que les performances susceptibles d'être atteintes et les coûts d'exploitation des scénarios étudiés. Les résultats de ces études compléteront le dossier d'avant-projet sommaire relatif à la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique, préparé en vue de la consultation officielle des élus et des services de l'Etat prévue d'ici à la fin de l'année 2002. Le Gouvernement est donc tout à fait favorable à l'utilisation d'itinéraires ferroviaires alternatifs pour le fret.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Paillé](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68673

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 novembre 2001, page 6423

Réponse publiée le : 25 février 2002, page 1135