



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 37987

Texte de la question

M. Philippe Tourtelier appelle l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur le transport ferroviaire de marchandises, le fret, sur la Bretagne. La situation de cette région fait que la part de marché du fret dans le transport ferroviaire pour les distances supérieures à 150 kilomètres, continue de régresser pour n'atteindre plus que 7 %. Elle reste de 20,5 % sur le plan national. Se pose donc la question de l'aménagement du territoire alors que ce mode de transport est nettement moins polluant et moins dangereux que le transport routier. Pourtant, en Bretagne, le transport fret routier bénéficie déjà depuis longtemps d'avantages nombreux, et en particulier d'une absence de péage sur les voies routières. Si l'on souhaite que les entreprises installées en Bretagne, souvent éloignées de leurs clients et fournisseurs, développent et choisissent le fret ferroviaire, il serait juste et équitable de les exonérer des péages ferroviaires. Rétablir cette équité permettrait de gommer en partie le déséquilibre des charges d'infrastructures qui pénalise fortement le fret, en agissant en termes de développement durable et de sécurité, en limitant la circulation des camions sur les routes. Une mesure de ce type permettrait d'accompagner et de renforcer le plan dit de relance du fret en Bretagne qui, malgré les assurances du Gouvernement, inquiète tant les acteurs économiques que les cheminots. Il le remercie de lui faire savoir la suite qu'il compte donner à cette suggestion.

Texte de la réponse

Le constat sur la situation du fret ferroviaire fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus, tant parmi les chargeurs que parmi les élus. Les résultats de cette activité en termes de volume de trafic, ainsi que sur le plan financier, sont décevants et la qualité des prestations n'est pas conforme à ce qu'en attendent les clients. Pour cette raison, la part de marché du fret ferroviaire a connu depuis 30 ans une diminution importante. Cette tendance n'a pas épargné la Bretagne, région où la part de marché du fret ferroviaire est inférieure au niveau national. Une réforme d'envergure était d'autant plus indispensable que le déficit se creusait à mesure que diminuait la valeur absolue du tonnage transporté. Le déficit cumulé de la branche « fret » de la SNCF, qui était de 450 millions d'euros, a augmenté de 90 millions d'euros en un an. Afin d'enrayer cette évolution le Gouvernement a défini, avec la SNCF, un « plan fret » destiné à rationaliser l'activité pour stabiliser la situation avant de l'améliorer. Des mesures rigoureuses ont dû être prises pour restaurer la compétitivité et l'efficacité de l'organisation du fret, qu'il s'agisse de l'utilisation des matériels ou de l'affectation des conducteurs. A titre d'illustration, les locomotives des trains de marchandises ne pouvaient plus continuer d'être utilisées seulement quatre heures et demie par jour. Ce constat a nécessité d'admettre que les lignes de trafic par trop déficitaires devraient être abandonnées. Certains tarifs étaient, pour leur part, totalement inadaptés. Si les mesures décidées ont pu être perçues à tort comme un recul de la part de la SNCF, l'objectif était, au contraire, de retrouver une efficacité perdue. La situation en Allemagne montre que cette possibilité existe. Le plan mis en place vise à améliorer, par une nouvelle organisation de l'appareil de production et une politique commerciale reposant sur une analyse fine des trafics, la qualité de service offerte aux clients et à reconstruire sur des bases solides les fondements de l'activité du fret ferroviaire de l'entreprise publique. L'objectif est de replacer cette activité dans une position de viabilité économique, dans la perspective de l'ouverture du réseau ferroviaire à des

entreprises ferroviaires concurrentes. Les premiers résultats de mise en oeuvre de ce plan sont conformes aux objectifs qui avaient été fixés en particulier sur le plan de la qualité. C'est notamment le cas de l'activité fret en Bretagne qui a connu une progression de 15 % de son chiffre d'affaires au premier semestre 2004. Le Gouvernement soutient la SNCF dans sa politique volontariste de redressement du fret. Il s'est engagé, sous réserve de l'approbation de la Commission européenne, à recapitaliser l'entreprise publique à hauteur de 800 millions d'euros. Les versements seront échelonnés sur une période de trois ans d'ici 2006. Le Gouvernement souhaite, dans ce contexte, que de nouvelles formules puissent être mises en place pour maintenir, voire développer une activité de fret ferroviaire, tout en ne dégradant pas la situation économique de la SNCF. En ce qui concerne les péages d'infrastructures, en 2002 le fret ferroviaire acquittait un péage de l'ordre de 1 euro par km-train. L'augmentation de 2004 des péages d'infrastructure a conduit pour le fret à une augmentation de l'ordre de 20 %. Ce montant demeure largement inférieur aux péages pratiqués dans de nombreux autres pays européens. Tel est, en particulier, le cas de l'Allemagne où les redevances d'infrastructures dépassent les 2 euros par km-train pour le fret. Une réduction des péages, d'ailleurs, serait contradictoire avec la nécessité de dégager des moyens de financement permettant d'assurer la maintenance du réseau.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Tourtelier](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37987

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 avril 2004, page 3036

Réponse publiée le : 21 septembre 2004, page 7434