



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 43058

## Texte de la question

M. Jean Michel attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les nombreuses conséquences pour le département du Puy-de-Dôme du projet de réorganisation de transport de fret de la SNCF. Ce projet à échelle nationale, mais avec des répercussions régionales et départementales, vise à rétablir l'équilibre financier de ce secteur d'ici à 2006. En effet, et ceci depuis de nombreuses années, le transport fret non seulement perd régulièrement des parts de marché alors même que le principal transport concurrent, le routier, explose, mais en plus est très déficitaire. Cependant, on ne peut qu'être inquiet car, face à la seule logique comptable et à la recherche du profit maximal, il est difficile de garantir à tout le territoire national un service fret de même nature. Il craint par ailleurs que les choix budgétaires ne l'emportent sur les besoins importants d'investissements (locomotives neuves ; lignes modernisées en attente, par exemple la ligne Paris - Clermont-Ferrand - Neussargues - Béziers), entachant un peu plus l'avenir et le développement de cette filière en même temps que l'avenir de certains territoires. Ce sont aussi des bassins d'activité qui risquent très rapidement d'être pénalisés par la suppression de certaines lignes de fret. Sur les douze sites nationaux visés par des réductions d'activité par le plan fret, trois sont situés en Auvergne. Ainsi, dans le Puy-de-Dôme, il a été décidé de supprimer la ligne de fret Volvic-Saint-Eloy-les-Mines-Montluçon, ligne qui pourtant alimentait entre autres une importante usine, 6e client régional du fret de la SNCF, représentant 60 000 tonnes de marchandises qui circuleront dorénavant sur route, avec toutes les nuisances de circulation et de pollution en plus. Il est à craindre que ce plan, s'il est maintenu en l'état, ne soit un frein supplémentaire au développement de nos territoires, et plus particulièrement ceux qui sont excentrés par rapport aux grandes zones de consommation. Il lui demande donc d'apporter des garanties pour que le plan fret de la SNCF ne se fasse pas au détriment de l'activité économique déjà en place ni l'activité future, sans pour autant négliger les investissements qui seront nécessaires pour permettre au fret d'avoir sa vraie place au sein des différents modes de transport.

## Texte de la réponse

L'activité fret SNCF a enregistré une perte de 450 millions d'euros en 2003. De nombreux trafics sont aujourd'hui réalisés à perte pour la SNCF. Le parc de matériel roulant est ancien. La qualité des prestations ne répond pas aux attentes des clients. Ce constat est largement partagé par l'ensemble des professionnels utilisant le mode ferroviaire ainsi que par de nombreux élus qui estiment que les prestations fournies par fret SNCF ne sont pas conformes à l'attente de ses clients. Cette situation, en l'absence de réaction de la part de l'entreprise, pouvait conduire à une disparition à terme de l'activité fret SNCF. C'est donc dans ce contexte que la SNCF a mis en place un plan de restructuration de son activité fret, visant à restaurer l'équilibre économique de l'activité dès 2006. C'est un préalable indispensable pour espérer le retour au développement de cette activité et atteindre l'objectif de devenir pour la SNCF, l'un des tout premiers opérateurs ferroviaires à l'échelle de l'Europe. Le Gouvernement soutient la SNCF dans sa politique voltariste de redressement du fret. Sous réserve de l'approbation de la Commission européenne, l'État recapitalisera l'entreprise à hauteur d'une somme de 800 millions d'euros. Les versements seront échelonnés sur une période de trois ans d'ici 2006 et feront l'objet

d'un suivi par indicateurs qui conditionnera leur versement. Ce soutien financier doit couvrir à la fois les pertes financières de l'activité jusqu'en 2007, mais également doit permettre de soutenir le programme d'investissement important de 500 millions d'euros pour le matériel roulant et de 67 millions d'euros pour les systèmes d'informations. Par ailleurs, le plan de redressement de fret SNCF prévoit des mesures permettant de réaliser l'adaptation et la modernisation du système (le production grâce à une concentration du trafic sur les grands axes et devant orienter la politique commerciale vers un ajustement des tarifs. Cela n'est pas sans incidence au niveau des territoires régionaux. La mise en oeuvre de ce plan de redressement pour l'activité fret SNCF peut conduire l'entreprise publique à renoncer à certains trafics, dont le potentiel économique s'avérerait insuffisant, mais qui contribuaient à maintenir l'attractivité de certains territoires. Les préoccupations et les inquiétudes que ce plan peut susciter dans les régions concernées sont tout à fait compréhensibles. Le cas de la gare de Saint-Eloy-les-Mines est à cet égard, assez significatif. La société Rockwool Isolation est aujourd'hui le seul client de cette gare. Après examen des trafics réalisés, la SNCF a proposé de relever ses prix car les trafics de ballast et de coke généraient 40 % de pertes par rapport à son chiffre d'affaires. Malgré les négociations qui ont eu lieu avec cette société, il n'a pas été possible à la SNCF de rester présents sur les différents marchés concernés, y compris ceux pour lesquels elle était compétitive, le client ayant fait le choix d'une organisation logistique impliquant le mode routier. D'une manière générale, il est demandé à la SNCF de veiller à trouver des accords qui permettent à la fois de poursuivre une pratique de transport conforme au développement de la région tout en sachant optimiser l'utilisation des moyens de transport existants pour créer une complémentarité entre modes. En tout état de cause il apparaît nécessaire que le plan de redressement de fret SNCF se réalise pleinement et rapidement pour permettre à fret SNCF de redevenir un outil de transport pertinent au service du développement durable.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Michel](#)

**Circonscription :** Puy-de-Dôme (6<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 43058

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement

**Ministère attributaire :** équipement

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 6 juillet 2004, page 5034

**Réponse publiée le :** 7 septembre 2004, page 7026