



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 44403

Texte de la question

M. Jean-Marie Sermier attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur l'articulation entre le réseau ferré de fret et le développement économique de nos territoires dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire. À chaque CIADT depuis 2000, l'État a précisé sa volonté de rééquilibrer le trafic au profit du fret ferroviaire afin de respecter les engagements de Kyoto, de décharger et de sécuriser au maximum les axes routiers. Celui du 18 décembre 2003 confirme « une nouvelle ambition pour la politique des transports » qui doit prendre en compte trois objectifs : le développement économique ; l'attractivité des territoires dans une Europe élargie ; la prise en compte des enjeux environnementaux globaux et locaux. Le plan fret de la SNCF vise à développer le fret de 3 % par an à l'issue de sa mise en oeuvre, c'est-à-dire à partir de 2007. Il consiste à donner des bases saines pour construire cette croissance de l'activité et, pour cela, il s'appuie sur quatre axes : une action sur la qualité et la fiabilité grâce à une nouvelle organisation de la production ; une action sur la compétitivité pour obtenir un gain d'efficacité globale de 20 % en trois ans ; une action sur la pertinence des offres, en recherchant en priorité les trafics rentables ou pouvant le devenir ; une démarche d'européanisation afin de garantir aux chargeurs une qualité de service de bout en bout sur les trafics d'avenir. Lancé en novembre 2003, le plan fret 2006 est en pleine phase de mise en oeuvre. Quatre mois après son lancement, les résultats sont plutôt bénéfiques ; et tant mieux pour la SNCF. Mais sa mise en pratique se fait essentiellement par la fermeture de lignes prétendues non rentables. Des territoires sont abandonnés et les entreprises s'y trouvant sont pénalisées face à une concurrence mieux située et mieux desservie. Reste la route et son utilisation dangereuse voire presque impossible dans certains cas (convois exceptionnels, très gros tonnages et pondéreux...). Il s'agit là d'une véritable incitation à la délocalisation vers d'autres contrées mieux préservées et ainsi, d'aménagement du territoire allons-nous inévitablement de la désertification de certains vers la concentration sur d'autres. L'étude prospective de la DATAR du 3 septembre 2003 en résume très bien l'enjeu : « Un système performant de transport n'induit pas automatiquement une dynamique économique. Mais à l'inverse, un territoire mal desservi verra presque toujours son avenir compromis. Des dessertes de qualité sont sans conteste une condition nécessaire pour que les pouvoirs et acteurs locaux puissent fonder des stratégies crédibles de développement. » Il lui demande donc quelles sont les mesures qu'il ne manquera pas de prendre afin que ces fermetures de lignes de fret sans doute salutaires pour la SNCF ne pénalisent pas nos entreprises et ne conduisent pas encore un peu plus à l'isolement des territoires.

Texte de la réponse

L'activité fret de la 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, et la qualité des prestations ne répondait pas aux attentes des clients. La part de marché de l'entreprise publique a assez régulièrement baissé au cours de ce dernier quart de siècle alors qu'il y a une forte attente de la part de la population et des élus de voir le fret ferroviaire jouer un rôle accru pour le transport des marchandises. Ce constat est largement partagé par l'ensemble des professionnels utilisant le mode ferroviaire. 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 ce secteur et atteindre l'objectif de devenir pour la SNCF, l'un des tout premiers opérateurs ferroviaires à l'échelle de l'Europe. Les pouvoirs publics partagent l'objectif de la SNCF d'être, dans un contexte en forte évolution, l'un des tout premiers opérateurs ferroviaires à l'échelle de l'Europe. Ils soutiennent donc la démarche de l'entreprise qui consiste à lui permettre de moderniser ses moyens de production, de restaurer son équilibre financier et, ainsi, de favoriser son développement, notamment au plan international. 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. Le plan de redressement de fret SNCF prévoit des mesures permettant de réaliser l'adaptation et la modernisation du système de production grâce à une concentration du trafic sur les grands axes et devant orienter la politique commerciale vers un ajustement des tarifs. La mise en oeuvre de ce plan de redressement pour l'activité fret de la SNCF peut conduire l'entreprise publique à renoncer à certains trafics qui contribuaient à maintenir l'attractivité de certains territoires, mais dont le potentiel économique s'avérerait insuffisant. Il permet également de dégager des moyens pour capter de nouveaux trafics. C'est ainsi que, depuis janvier 2004, trois milliards de tonnes-kilométriques correspondant à de nouveaux trafics ont été gagnés par la SNCF, tandis que les représentants de la filière « granulats » se sont engagés à tripler le volume de leurs expéditions. De plus, d'une manière générale, le Gouvernement a demandé à la SNCF de veiller à trouver des accords, en concertation étroite avec les chargeurs, 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. Le souci d'informer le tissu socio-économique local doit être également une des préoccupations du fret SNCF, comme l'a rappelé le Gouvernement. C'est ainsi que le dialogue engagé entre SNCF, collectivités locales et État sur les conséquences territoriales du plan fret pourrait conduire à mener en 2005 sur les territoires volontaires quelques expériences innovantes d'intégration du fret ferroviaire dans des logiques de développement régional et local. Enfin, l'ouverture complète du réseau ferré national à la concurrence au 1er janvier 2007 au plus tard devrait permettre que d'autres opérateurs interviennent sur les lignes où la SNCF ne souhaite plus intervenir.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Sermier](#)

Circonscription : Jura (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44403

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 juillet 2004, page 5639

Réponse publiée le : 23 novembre 2004, page 9226