



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 45988

## Texte de la question

Le développement du fret ferroviaire constitue un élément important de la politique des transports pour les entreprises. Une récente enquête menée par le MEDEF des Deux-Sèvres atteste que le transport ferroviaire de marchandises est essentiel pour nombre d'entre elles. Elle est nécessaire pour le maintien et le développement de leur activité en Poitou-Charentes. Ainsi, au-delà des enjeux économiques, sociaux et environnementaux que le fret représente, il est aussi un élément clé dans la politique de développement des territoires. Néanmoins, le fret présente de nombreuses lacunes : trains perdus, problèmes de faisceaux d'accès... Le plan fret de la SNCF, dit plan « Veron », 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. Il s'appuie pour cela 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'eupéanisation afin de garantir aux chargeurs une qualité de service de bout en bout sur les trafics d'avenir. Après quelques mois de mise en oeuvre, des inquiétudes légitimes se font jour, notamment dans certains territoires qui sont abandonnés. Ainsi les entreprises qui sont implantées dans ces secteurs sont pénalisées face à des territoires mieux desservis. L'utilisation alternative de la route n'est pas envisageable. Le risque de délocalisation est réel. M. Dominique Paillé demande à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer s'il est possible de dresser un premier bilan intermédiaire de ce plan et pallier les mesures de fermeture de lignes afin de ne pas pénaliser les entreprises et contribuer un peu à l'isolement des territoires.

## Texte de la réponse

La SNCF a mis en place un plan de redressement de sa branche fret afin que celle-ci puisse retrouver un équilibre financier durable et, après une phase d'assainissement, envisager une croissance de cette activité à l'horizon 2007. Sa mise en oeuvre peut conduire l'entreprise publique à renoncer à certains trafics, dont le potentiel économique s'avérerait insuffisant. Les premiers résultats 2004 concernant la mise en oeuvre des mesures liées à ce plan vont dans le bon sens. C'est ainsi que la SNCF a mis en place une grande partie de la nouvelle organisation de sa production et qu'elle constate, un an après le début de l'introduction des premières mesures de son plan de redressement, une amélioration de 7 % du taux de remplissage moyen des trains, de 10 % du taux de rotation des wagons et une augmentation de 10 % de la productivité dans l'utilisation du matériel roulant. En termes de trafics et de recettes, les résultats à fin 2004 sont conformes au plan annoncé, avec 1 700 millions d'euros de produits issus des trafics et plus de 45 milliards de tonnes-kilomètres dont 3,5 millions de tonnes de nouveaux trafics captés courant 2004. Ces nouveaux trafics représentent, selon les charges transportées, entre 100 000 et 200 000 camions de moins sur les routes. Les marchés qui sont au coeur de la cible du transport ferroviaire sont stables, ou en croissance, comme l'automobile ou le charbon. À l'opposé, trop coûteux en moyens, les flux supprimés ne représentent qu'une proportion de 2 % du trafic global de fret SNCF. Ainsi, une centaine de marchés ou prestations concernés, trop coûteux en moyens, ont dû être arrêtés en 2004. L'augmentation moyenne des prix n'a pas dépassé 5 % en 2004. La qualité de service aux

clients, qui constitue une priorité réelle, s'est améliorée avec une ponctualité des acheminements accrue de 7 % en 2004. Le nombre de trains ayant été « calés », c'est-à-dire de trains ayant été stoppés sur leur trajet et qui arriveront très tardivement, s'est également considérablement réduit depuis un an, pour arriver à un chiffre aujourd'hui inférieur à 2 %. Pour pallier les mesures d'arrêt de desserte de certains sites ou d'abandon de certains trafics, des appels d'offre élargissant les périmètres de sous-traitance déjà existants vont être prochainement lancés en Bretagne et dans le Morvan. Des réflexions sont également en cours dans le Limousin et le Grand-Est. Cette mesure devrait permettre d'améliorer les conditions d'exploitation des dessertes terminales. L'État a également confié à M. Chauvineau, ancien membre du Conseil économique et social, une mission en vue de mettre en place plusieurs expériences innovantes d'intégration du fret ferroviaire dans les logiques de développement régional et local.

## Données clés

**Auteur :** [M. Dominique Paillé](#)

**Circonscription :** Deux-Sèvres (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 45988

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 août 2004, page 6554

**Réponse publiée le :** 8 novembre 2005, page 10382