



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 47055

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. A 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 et 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 soit disant 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 certain vers la concentration sur d'autres. L'étude prospective de la DATAR du 3 septembre 2003 en résume très 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 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.

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 : 47055

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 septembre 2004, page 7239