



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 49151

Texte de la question

Depuis décembre 2003, la commission interministérielle pour les véhicules propres et économes (CIVEPE) a mené ses travaux qui ont été présentés dans un premier rapport, le 21 septembre 2004. Cette démarche a notamment permis de faire un premier bilan sur les six thèmes mis en avant dans le cadre du « Plan véhicules propres » et en particulier sur la réduction de l'impact du transport de marchandises par poids lourds. Or, au moment de la présentation de ce rapport, la SNCF informait les responsables d'une société de production d'eau de source, dans la Sarthe, de sa décision unilatérale de ne plus assurer le transport de palettes de bouteilles d'eau par rail entre Champagné et la banlieue de Rouen, où se trouve une base de répartition vers de nombreux points de vente de la grande distribution. Cette situation, si elle devait se confirmer, se traduirait par un trafic routier de plusieurs dizaines de poids lourds supplémentaires chaque semaine entre la Sarthe et la Seine-Maritime, et ce en totale opposition avec la volonté affichée par le Gouvernement de favoriser les modes de transport dits « propres » ! M. Pierre Hellier demande donc à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer de bien vouloir faire connaître les mesures engagées par l'État pour développer le ferroutage et limiter le désengagement de la SNCF dans le transport de fret.

Texte de la réponse

La SNCF a effectivement décidé de renoncer aux transports d'eau en bouteilles au départ de Champagné depuis le 31 août dernier compte tenu de la situation économique particulièrement difficile de ce trafic. Cette décision est à replacer dans le contexte du plan fret de la SNCF. De nombreux trafics sont aujourd'hui réalisés à perte pour la SNCF et ont conduit l'activité à enregistrer, en 2003, une perte de 450 millions d'euros. 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, visant à restaurer l'équilibre économique de l'activité dès 2006. Il s'agit là d'un préalable indispensable pour espérer le retour au développement de ce secteur. 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, grâce à une concentration du trafic sur les grands axes et à un ajustement de ses 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, dont le potentiel économique s'avèrerait insuffisant. C'est le cas du trafic d'eau en bouteilles au départ de Champagné dont le bilan économique était très dégradé du fait d'une courte distance entre les lieux de départ et de livraison de bouteilles, et du fait de la nécessité de réaliser le transport d'approche par voie routière entre la source située à Ardenay et la gare de Champagné. L'évolution du marché de la grande distribution a conduit également le client à modifier le format des palettes transportées et donc le type de wagons qui avait été prévu initialement pour ce transport. L'ensemble de ces éléments s'est traduit par une offre de transport routier direct de bout en bout plus compétitive, à laquelle la SNCF n'a pas pu faire face dans des conditions correctes de viabilité économique. Le plan Fret, s'il se traduit par certains abandons de desserte,

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, et que, par exemple, les représentants de la filière « granulats » se sont engagés à tripler le volume de leur expédition. Il a également été demandé à la SNCF d'étudier rapidement la possible reprise d'exploitation de certaines dessertes par des sous-traitants susceptibles de proposer une offre de transport compétitive pour des volumes trop faibles, pour permettre à la SNCF d'optimiser ses moyens. De plus, le dialogue engagé entre la SNCF, les collectivités locales et l'État sur les conséquences territoriales du plan fret, pourrait conduire à mener dès cette année, sur certains territoires, des expériences innovantes s'appuyant sur les acteurs économiques locaux. Une mission en ce sens devrait être confiée très prochainement à M. Jacques Chauvineau, expert en matière ferroviaire. Enfin, l'ouverture complète du réseau ferré national à la concurrence au 1er janvier 2007 au plus tard devrait laisser la possibilité à d'autres opérateurs d'intervenir sur les lignes où la SNCF ne souhaite plus être présente.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Hellier](#)

Circonscription : Sarthe (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 49151

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 octobre 2004, page 8099

Réponse publiée le : 15 février 2005, page 1781