



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

tarifs marchandises

Question écrite n° 53372

Texte de la question

M. Frédéric Reiss souhaite appeler l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur l'augmentation brutale des tarifs imposée à la filière bois par la SNCF pour le transport des grumes. En effet, le 1er juillet 2004, les tarifs de fret du bois ont progressé de 18 % après une première hausse de 5 % en février dernier. D'autres augmentations, déjà annoncées, pourraient avoisiner les 30 % par an pendant trois ans. Par ailleurs, la SNCF envisage de supprimer dans le même temps la moitié des 207 gares expéditrices de bois. Ceci conduira à mettre 100 000 camions supplémentaires sur les routes. Cette décision de la SNCF est donc totalement à contre-sens des mesures prises par le Gouvernement actuel pour améliorer la sécurité routière et soutenir les modes de transport moins polluants. De plus, elle fragilise l'ensemble de la filière bois qui représente pas moins de 550 000 emplois. Il souhaite donc savoir quelle position il prendra envers ces hausses brutales de tarifs qui ne respectent ni la volonté du Gouvernement de développer des modes de transport plus écologiques ni la sienne de sécuriser nos routes et maintenir l'activité de fret à la SNCF, tout en la rendant rentable.

Texte de la réponse

Le plan de restructuration de fret SNCF doit permettre de parvenir à l'horizon 2007 à un retour à l'équilibre financier de cette activité, préalable nécessaire à toute politique de croissance du fret ferroviaire. Il prévoit des mesures rigoureuses permettant, d'une part, de réaliser l'adaptation et la modernisation du système de production pour restaurer la compétitivité et l'efficacité de l'organisation du fret et, d'autre part, d'orienter la politique commerciale vers un ajustement des tarifs en conformité avec les coûts réels de production. Certains secteurs comme celui du transport de bois sont particulièrement concernés par ce plan de redressement en raison de leur caractère très déficitaire et de la forte dispersion des trafics. Le mode ferroviaire ne représente que 7 % des acheminements totaux de bois en France, ce qui rend difficile la concertation avec les professionnels puisque les enjeux du transport par fer du bois sont très dispersés. Le secteur bois correspond à 5 % du déficit de fret SNCF et à 1,7 %, seulement, de son chiffre d'affaires global. Il est d'ailleurs au sein de fret SNCF le secteur qui connaît les plus lourdes pertes. La démarche d'assainissement de ce secteur d'activité, initialisée au début de l'année, porte à la fois sur les prix, afin de les mettre au niveau des coûts réels de production, et sur la réduction des coûts d'exploitation grâce notamment à une adaptation du réseau des gares bois répondant aux stricts besoins de la profession, après réorganisation des flux. Plusieurs régions sont ainsi touchées par ces réorganisations. Depuis le début de cette année, la SNCF a donc travaillé avec les trois fédérations représentatives de la filière bois ; elle a tenu entre janvier et septembre 2004, une vingtaine de réunions tant au niveau régional que national afin de mieux identifier les pistes d'amélioration de l'organisation logistique de ce trafic et notamment de définir quels axes pourraient être structurés pour massifier le trafic. Des mesures de hausses tarifaires qui s'appliqueront de manières différenciées selon les cas ont été décidées en présence des représentants de la filière en septembre 2004. Globalement, les tarifs bois de la SNCF ont augmenté de 5 % depuis janvier 2004 ; à la suite des négociations avec les représentants de la profession, ils devraient connaître en 2005 une hausse moyenne de 18 % ; cette hausse pourra être modulée selon les trafics.

En 2004, le réseau des gares bois a été réduit, mais de nombreuses expéditions ont fait l'objet de regroupement lorsque l'organisation de la profession et du réseau le permettait. Aujourd'hui, les discussions concernant le nombre de gares bois à préserver pour constituer un réseau optimal se poursuivent. Pour remédier globalement à ces difficultés, les pouvoirs publics examinent avec la SNCF les possibilités de faire assurer de tels trafics par des entreprises ferroviaires en sous-traitance de la SNCF, en attendant une ouverture à la concurrence du trafic fret sur l'ensemble du réseau ferré national au 1er janvier 2007.

Données clés

Auteur : [M. Frédéric Reiss](#)

Circonscription : Bas-Rhin (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53372

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 décembre 2004, page 9886

Réponse publiée le : 8 mars 2005, page 2560