



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

tarifs marchandises

Question orale n° 946

Texte de la question

M. Daniel Garrigue attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les conditions dans lesquelles la SNCF a mis profondément en cause l'activité de la gare bois du Buisson-de-Cadouin. Il lui rappelle qu'une décision de fermeture avait été annoncée au mois de juin dernier sans aucune concertation préalable avec les professionnels et avec les élus. À la suite de l'intervention du ministre de l'aménagement du territoire, cette décision a été suspendue. Depuis lors, la SNCF a augmenté ses tarifs dans des proportions telles que les professionnels ont dû pratiquement renoncer aux transports par voie ferroviaire. Il lui demande en conséquence pour quelles raisons la SNCF, qui organise le dialogue avec les professionnels au niveau national, se refuse à avoir une véritable discussion avec les professionnels locaux concernés et quelles mesures peuvent être envisagées pour maintenir le trafic par voie ferrée dans une région où le transport par voie routière ne fera qu'aggraver la détérioration d'un réseau routier aujourd'hui insuffisant et augmenter sensiblement les risques d'accident.

Texte de la réponse

TRANSPORT FERROVIAIRE DU BOIS EN DORDOGNE

M. le président. La parole est à M. Daniel Garrigue, pour exposer sa question, n° 946, relative au transport ferroviaire du bois en Dordogne.

M. Daniel Garrigue. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, mes chers collègues, ma question porte sur le transport ferroviaire du bois dans le département de la Dordogne et plus particulièrement sur l'avenir de la gare " bois " du Buisson-de-Cadouin.

Monsieur le secrétaire d'État, je n'ignore pas les difficultés que rencontre aujourd'hui le fret ferroviaire : malgré les discours, malgré les proclamations, bien peu a été fait dans notre pays pour développer le ferroutage ; l'Union européenne exerce des pressions pour que nous rééquilibrons les comptes du fret ferroviaire ; enfin, le fret bois connaît un déficit proportionnellement plus important que la part qu'il représente dans l'ensemble du fret ferroviaire.

Je voudrais cependant vous poser quelques questions à ce sujet, et d'abord sur la méthode adoptée par la SNCF pour traiter un dossier de ce genre. Il est facile de dire qu'une activité n'est pas rentable, mais je constate qu'il est impossible de savoir comment la SNCF calcule ses coûts, à partir de quelles analyses, en prenant en compte quels éléments.

D'autre part, je suis choqué de voir que tout est négocié au niveau central, à Paris, et qu'il n'y a pas de vraies négociations près du terrain, avec les professionnels concernés, notamment sur les modalités de constitution des trains et sur les tarifs qui pourraient être appliqués, sur la façon de garantir une certaine viabilité au système.

Enfin, après que l'on eut obtenu, dans un premier temps, que la décision initiale soit suspendue, la SNCF a procédé au mois de septembre à des relèvements de tarifs dans des proportions telles que les clients ont été amenés à se retirer. En fait, la décision de fermeture qui est annoncée aujourd'hui a été précédée par des actions qui ont tué la clientèle.

On peut se demander, d'autre part, quelles seront les conséquences de la fermeture de cette gare sur le trafic routier, puisque le transport du bois se fera désormais par la route, sur des voies qui sont totalement inadaptées à ce type de trafic.

De façon plus générale, comment envisager l'avenir de la filière bois si le débouché que peut constituer le transport ferroviaire se ferme dans certaines régions ? Il serait important que soit menée une réflexion d'ensemble sur ce secteur, qui prendrait en compte la totalité des éléments d'appréciation.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. Monsieur le député, vous avez situé le problème dans son contexte global, notamment européen, et avez évoqué un exemple particulier. Le fret ferroviaire connaît en effet depuis quelques années une véritable crise, avec un recul constant en parts de marché et en valeur absolue des tonnages transportés. Le déficit s'est creusé, atteignant 450 millions d'euros, ce qui est considérable.

Vous avez parlé de pressions européennes : il s'agit plutôt d'une obligation d'équilibrer cette activité de la SNCF, car, dans un horizon désormais très proche, les concours extérieurs seront interdits pour une activité qui connaîtra un régime de concurrence. La SNCF est donc obligée de réduire de 200 millions d'euros chaque année les pertes du fret ferroviaire.

S'il est vrai que la comptabilité analytique de la SNCF n'atteint pas un degré de perfection qui permettrait de savoir précisément quel est le gain ou la perte pour chaque ligne, il est incontestable que le fret est, dans son ensemble, générateur de pertes considérables, qui menacent non seulement l'activité de fret, mais l'entreprise elle-même.

Nous sommes à l'oeuvre pour tenter de redresser la situation. Pour le moment, nous traversons une période ingrate, puisque nous sommes obligés de commencer par renoncer aux trafics les moins rentables ou, en tout cas, à ceux qui provoquent les pertes les plus importantes. Les efforts de productivité et les efforts commerciaux ne sont pas encore perceptibles.

La gare " bois " du Buisson-de-Cadouin est évidemment concernée par ces évolutions. Le trafic de bois connaît, je l'ai dit, de graves difficultés, car la filière bois est, par nature, très éclatée et les trafics sont dispersés.

Le trafic ferroviaire de bois ne représente que 6 % des transports de bois contre 94 % pour la route, mais c'était déjà le cas avant la mise en oeuvre du plan fret. Pour diverses raisons, qui sont certainement imputables au fait que la SNCF ne répond pas toujours de manière satisfaisante à leurs attentes, les professionnels du bois ont d'ores et déjà choisi de recourir quasi exclusivement à la route. Le bois représente 5 % du déficit du fret SNCF et 1,7 % seulement de son chiffre d'affaires global.

La SNCF a travaillé avec les fédérations représentatives de la filière bois. Les réunions ont été nombreuses au niveau national, et j'ai bien noté vos critiques sur le défaut de concertation locale. Des instructions ont été données pour que cette concertation locale soit améliorée, tant avec les élus qu'avec les professionnels.

Il est vrai que des augmentations tarifaires se sont produites. Mais, depuis janvier 2004, elles n'ont été que de 5 %, ce qui n'explique nullement la diminution brutale du trafic dans la gare du Buisson-de-Cadouin. Si l'on compare les neuf premiers mois de 2003 à la même période de 2004, on constate en effet que le trafic y est passé de 43 000 à 19 000 tonnes, chutant de 44 %.

Il faudra bien que nous regroupions les trafics, et la SNCF recherche en Dordogne un site qui puisse répondre aux besoins des professionnels du bois. Nous réfléchissons à diverses solutions : s'il le faut, nous envisagerons de recourir à la sous-traitance, pour être plus souples et plus performants. Le chantier est en cours. Nous en mesurons les inconvénients. Nous savons que ce plan a des conséquences négatives sur le trafic routier, mais il est impératif. À la suite des questions que vous nous avez posées, nous allons continuer à rechercher les meilleures solutions possibles pour continuer à assurer la desserte de la Dordogne.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Garrigue](#)

Circonscription : Dordogne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 946

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 30 novembre 2004, page 9298

Réponse publiée le : 1er décembre 2004, page 10245

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 30 novembre 2004