



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 110147

Texte de la question

Mme Aurélie Filippetti attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur le problème du transport ferroviaire des marchandises. En effet, la part modale du fret ferroviaire a chuté de 20 % en France, alors que ce secteur devait se développer dans le cadre du Grenelle de l'environnement avec un objectif affiché de 25 % de fret non routier d'ici l'année 2022. Malgré un réseau ferré parmi les plus denses, notamment en Lorraine avec 1 800 km (hors lignes du LGV), on s'éloigne de cet objectif. Par ailleurs, les mesures à mettre en oeuvre pour l'atteindre n'ont pas été prises, en particulier la création d'une taxe poids lourds différée en 2013. De même, le remplacement du « wagon isolé » par l'organisation « multi-lots / multi-clients » pourrait faire disparaître les deux tiers du volume des wagons isolés, conduire à la disparition de 6 000 emplois et mettre 1 million de camions supplémentaires sur nos routes. Aussi, elle souhaite savoir quelles mesures sont envisagées pour répondre à la dégradation du fret ferroviaire et permettre la sauvegarde et le développement de ce secteur.

Texte de la réponse

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est fixé l'objectif ambitieux de faire progresser de 14 à 25 % la part modale du transport non routier et non aérien à l'horizon 2022. La réussite de cet objectif passe avant tout par la reconquête de parts de marchés par le fret ferroviaire. L'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), mis en oeuvre depuis le 16 septembre 2009 par le Gouvernement, constitue le cadre fédérant l'ensemble des actions portées par l'État, le gestionnaire du réseau ferré ainsi que les entreprises de transport ferroviaire. Ce programme d'actions porte tout à la fois sur des secteurs innovants (notamment autoroutes ferroviaires, transport combiné, transport de fret à grande vitesse actuellement assuré en mode aérien, opérateurs ferroviaires de proximité et amélioration de la desserte ferroviaire des ports) et sur des actions plus conventionnelles (amélioration de l'accès aux infrastructures, investissements et définition d'un réseau orienté fret). Cet engagement national correspond à un investissement global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 Mdeuros d'ici à 2020. Pour sa part, la SNCF déploie un nouveau schéma directeur pour le transport ferroviaire de marchandises. La SNCF investit ainsi dans les solutions innovantes de transport de marchandises qui s'appuient sur les axes de l'engagement national tout en poursuivant également son activité sur ce qui constitue son coeur de métier : le développement de l'offre de transport en trains massifs et la refondation de son offre de « wagons isolés ». En ce qui concerne l'activité « wagons isolés » dont les pertes importantes nécessitent une profonde réorganisation pour la rendre plus compétitive, ce nouveau schéma directeur s'appuie sur un plan de transport qui comporte, d'une part, des services « sur mesure » ou « organisations spéciales » pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux et, d'autre part, des trains composés de groupes de wagons « multilots/multiclients » acheminés entre deux plates-formes situées dans des zones économiquement pertinentes. Ces plates-formes sont principalement approvisionnées par le mode ferroviaire. L'ensemble de l'organisation « multilots/multiclients », mis en oeuvre depuis le 12 décembre 2010, est construit sur un système d'exploitation basé sur des acheminements directs par axes, à raison d'une fréquence minimale de trois allers/retours hebdomadaires entre deux plates-formes et générant des besoins de tri de wagons bien

moins importants du fait de la limitation du nombre de correspondances. Cette nouvelle organisation entraîne des évolutions au sein des sites ferroviaires traditionnellement dédiés au tri de wagons, avec notamment des réductions d'activités et une attention particulière portée à la réaffectation des cheminots dans le même bassin d'emploi. En revanche, du fait de son positionnement au coeur d'une région génératrice de transport ferroviaire de marchandises mais également de transit pour les flux internationaux, le triage de Woippy voit son activité renforcée. La Lorraine est, par ailleurs, un territoire où l'ensemble des opérateurs ferroviaires exerçant en France développe, de manière très active, des activités et des trafics au service des entreprises de cette région. Deux ans après le lancement de l'engagement national pour le fret ferroviaire, l'ensemble de ces actions progresse même si l'amélioration de la qualité des sillons dans un contexte de forte augmentation des travaux sur les infrastructures ferroviaires doit être renforcée. Pour faire le point sur les différentes démarches engagées à moyen et long termes et répondre aux attentes d'une amélioration rapide de la situation du fret ferroviaire, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre chargé des transports ont présidé, le 30 mai 2011, une table ronde, qui a réuni l'ensemble des acteurs concernés : les professionnels du secteur (administrations, gestionnaire du réseau ferré, organisme de sécurité ferroviaire, entreprises ferroviaires et clients), les associations d'élus, des organisations non gouvernementales ainsi que des représentants des organisations syndicales et patronales. À l'issue de ces échanges, les deux ministres ont pu confirmer une série de mesures destinées à lever à court terme les freins au développement du fret ferroviaire, pour notamment : rendre l'accès au réseau plus performant et faciliter la circulation des trains de fret en optimisant la gestion de l'allocation des sillons par RFF, en associant davantage les entreprises ferroviaires dans la planification et en prenant en compte les propositions attendues du Conseil général de l'environnement et du développement durable pour l'amélioration de la circulation des trains de fret en cas de situation perturbée ; accompagner la croissance du transport combiné, en garantissant à tous les opérateurs un accès non discriminatoire aux terminaux de transport combiné rail-route par des statuts adaptés des sociétés de gestion des terminaux ; améliorer la compétitivité du transport ferroviaire en accélérant la mise en circulation de trains plus longs et plus rapides, dès le 1er janvier 2012 sur les axes Valenton-Marseille et l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg ; renforcer la dimension commerciale dans les relations entre les acteurs, en révisant les principes de la tarification des sillons pour redonner les bons signaux économiques et en relançant les discussions sur les relations contractuelles entre clients et transporteurs. La mise en oeuvre de ces actions, complémentaires des actions conduites dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, fera l'objet d'un suivi régulier. La composition du comité de suivi de l'ENFF sera ainsi élargie, de manière à constituer une unique instance qui puisse juger de l'avancement de l'ensemble de ces actions. La prochaine réunion de ce comité élargi, présidée par la ministre, doit avoir lieu en décembre 2011. S'agissant de l'écotaxe poids lourds, sa mise en oeuvre a été différée en 2013 suite au recours déposé à l'encontre de la procédure d'attribution du contrat d'attribution, du contrat de partenariat relatif à l'écotaxe. En effet, suite à ce recours, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a, par ordonnance du 8 mars 2011, annulé la procédure d'attribution de contrat. Toutefois, saisi en cassation, le Conseil d'État a, par décision du 24 juin 2011, permis de poursuivre la procédure en annulant l'ordonnance du tribunal administratif rejetant tous les motifs soulevés. Cette décision rapide permet de limiter les conséquences de ce recours en rendant possible une signature prochaine du contrat.

Données clés

Auteur : [Mme Aurélie Filippetti](#)

Circonscription : Moselle (8^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 110147

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 mai 2011, page 5655

Réponse publiée le : 1er novembre 2011, page 11577