



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 26082

## Texte de la question

M. Michel Vauzelle alerte M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur la remise en cause du développement du fret ferroviaire par la Société nationale des chemins de fer (SNCF). A l'heure où les prix de l'essence atteignent des sommets et affectent profondément le secteur des transports, et après la tenue du « Grenelle de l'environnement », il existe un consensus parmi les acteurs socioéconomiques pour considérer que le développement du transport ferroviaire représente une alternative crédible, en même temps qu'une nécessité absolue. Le Gouvernement a lui-même reconnu cet impératif et multiplié les annonces en faveur du transport ferroviaire. Cependant, ces annonces ne semblent pas concorder avec la politique mise en oeuvre par la SNCF, pourtant entreprise publique.

Concentrant sa stratégie sur le seul trafic de voyageurs, et plus particulièrement sur le trafic à grande vitesse, la SNCF néglige en effet le transport de marchandises. Pire, elle semble vouloir se retirer de ce secteur, en vendant ou en confiant à des filiales ses activités dans ce domaine. Ainsi, une réorganisation majeure est annoncée. Elle aurait pour conséquence la remise en cause, voire la fermeture, de nombreuses gares de triage. Celle de Miramas, dans les Bouches-du-Rhône, serait concernée par ces menaces. Or, cette gare, comme de nombreuses autres, joue un rôle majeur dans l'aménagement du territoire des régions du sud de la France, tout particulièrement de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle assure également la desserte du port autonome de Marseille, qui poursuit sa stratégie de développement, à travers notamment le projet Fos 2XL. La fermeture éventuelle de gares de triages, telles que celle de Miramas, limiterait inévitablement ce développement et ne manquerait pas de transférer le transport de marchandises du fer vers la route. Ce transfert aurait des répercussions graves sur nos réseaux routiers, dont il accélérerait l'engorgement et détériorerait par voie de conséquence la sécurité. Qui plus est, une telle politique contribuerait à la dégradation de notre environnement et de la qualité de vie de nos habitants. La stratégie d'abandon du transport de marchandises par la SNCF est donc en contradiction flagrante avec la volonté de développer durablement nos territoires. Il l'interroge par conséquent sur les actions qu'il entend conduire auprès de la SNCF pour remettre le transport de marchandises au coeur de ses priorités, éviter toute fermeture de gares de triage, dont celle de Miramas dans les Bouches-du-Rhône, et mettre enfin en adéquation la politique de la SNCF avec les annonces du Gouvernement en faveur du développement durable.

## Texte de la réponse

La politique ferroviaire du Gouvernement a pour objectif de redonner une nouvelle ambition au fret ferroviaire. Ce mode constitue, en effet, un atout majeur pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des territoires, pour un accès élargi aux transports, mais aussi pour conduire une politique pérenne en faveur du développement durable. C'est pourquoi l'État poursuit son action pour conforter un environnement favorable au fret ferroviaire. Dans ce contexte, le Gouvernement compte sur la SNCF pour rester un acteur de premier plan dans le transport de marchandises, en France, mais aussi à l'échelle européenne. Le transport de fret et la logistique est un des chantiers prioritaires confié par le Président de la République et le Gouvernement au Président de la SNCF lors de sa prise de fonction fin février 2008. La SNCF procède à la nécessaire

restructuration de son activité de transport de marchandises. La direction de Fret SNCF met en oeuvre un programme d'actions spécifique pour restaurer la qualité de service, mettre en place un schéma de production adapté à la cartographie des flux et répondant aux besoins de volume et de réactivité de ses clients, assurer des gains de productivité de 20 à 30 % d'ici 2010 et de développer des partenariats avec les clients et d'autres entreprises ferroviaires en Europe. Ces objectifs d'efficacité économique, de satisfaction du client et de modernisation sociale devraient permettre de faire du groupe SNCF un prestataire de services logistiques compétitif et de qualité. Dans ce cadre, le traitement du « wagon isolé » fait l'objet d'une réorganisation de grande ampleur. Le domaine d'activités du « wagon isolé » est considéré par la SNCF comme un atout fort dans le contexte concurrentiel et Fret SNCF ne souhaite pas se désengager de ce secteur. Mais elle reconstruit son système de production dans le but de proposer une offre attractive, notamment en termes de délais de transport, et performante économiquement. La capacité des trains et les installations de tri seront mieux utilisées grâce à la massification des flux. Les wagons seront collectés et distribués par un réseau d'environ 30 plates-formes de tri, connectées une ou plusieurs fois par jour à 3 ou 4 « hubs ». Proches des clients de Fret SNCF, bien équipées en moyens de tri et de desserte, ces plates-formes réorganiseront les schémas de desserte actuels pour accroître leur flexibilité et leur efficacité. Parmi ces plates-formes, celle de Miramas continuera à accueillir une forte activité. Le site de Miramas sera conforté et l'outil de « triage » conservé avec la poursuite du tri des trains « à la gravité ». Miramas jouera un rôle de plaque ferroviaire de l'arc méditerranéen, noeud important dans la construction des dessertes ferroviaires marchandises de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur mais également de la région Languedoc-Roussillon. Sa proximité avec les installations portuaires de Fos et de Marseille est un atout qui sera exploité pour favoriser l'organisation des acheminements ferroviaires au départ ou à l'arrivée de ces installations. En effet, le développement du port autonome de Marseille, notamment à travers le projet FOS 2XL, doit pouvoir s'appuyer sur un dispositif ferroviaire de qualité en matière d'infrastructures et des services. Quant à Fret SNCF, l'un des objectifs majeurs est de renforcer ses positions sur les pré ou post-acheminements maritimes, source de croissance importante pour le mode ferroviaire. Le transport de marchandises constitue le principal défi à relever par la SNCF et est au coeur de ses priorités. En outre, les propositions faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement conduisent à la mise en oeuvre de mesures opérationnelles en faveur du fret ferroviaire, notamment le soutien de l'Etat à des services performants comme le transport combiné, les autoroutes ferroviaires, les opérateurs ferroviaires de proximité sans oublier la nécessaire remise à niveau du réseau ferré qui fait l'objet d'un ambitieux plan de modernisation. Toutes ces initiatives doivent permettre, d'une part, de tirer parti des avantages du mode ferroviaire dans la lutte contre les émissions des gaz à effet de serre et, d'autre part, d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart, d'ici 2012, la part de marché du fret non routier.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Vauzelle](#)

**Circonscription :** Bouches-du-Rhône (16<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 26082

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 juin 2008, page 5306

**Réponse publiée le :** 9 septembre 2008, page 7784