



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 4612

Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conséquences humaines, économiques et environnementales des déclarations du président du fret SNCF visant à réduire le nombre d'emplois de ce secteur. En effet, les conséquences, tout d'abord en termes humains, risquent d'être particulièrement lourdes dans un département dont le taux de chômage est un des plus importants de France. Pour mémoire, sur la seule année 2006, le département du Gard a vu disparaître des entreprises telles que Well et Jalatte, ainsi que nombre d'exploitations agricoles. En termes économiques, la fermeture du fret de Nîmes risque de détourner les entreprises vers d'autres bassins d'emplois appauvrissant, par voie de conséquence, le nôtre très lourdement. Cette décision va totalement à l'encontre des politiques locales impulsée par Nîmes Métropole pour développer l'attractivité de ce territoire et faciliter l'installation de nouvelles entreprises. Dans le domaine de l'environnement, la fermeture du fret va contribuer à multiplier le nombre de poids lourds sur les autoroutes A 7, A 9, A 54, A 61, voies déjà particulièrement encombrées par l'actuelle fréquentation. Non seulement le risque d'accidents s'en verra multiplié, mais cela va à l'encontre des politiques nationales et de nos collectivités qui souhaitent préserver une qualité de vie en Languedoc-Roussillon. Il lui demande si le Gouvernement compte mettre en oeuvre les déclarations du président du fret SNCF.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a présenté, le 1er septembre 2009, un plan d'engagement national pour le fret ferroviaire. Ce programme de grande ampleur montre l'ambition et la détermination de l'État pour donner au fret ferroviaire un nouveau souffle. Il s'inscrit dans la droite ligne du Grenelle de l'environnement qui a fixé l'objectif de porter la part des transports alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Cet engagement national correspond à un investissement global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020. Ce programme, qui associe réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, s'appuie sur 9 axes : montée en charge des autoroutes ferroviaires en France et création d'un véritable réseau : multiplication par quatre des fréquences sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg d'ici fin 2011, augmentation de 50 % des navettes de l'autoroute ferroviaire alpine d'ici 2011, mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique en 2011 ; aides massives au développement du transport combiné : l'augmentation de 50 % de « l'aide au coup de pince » sera mise en oeuvre dès 2010 ; développement et renforcement de la qualité du service de fret massifié (trains complets) ; développement des opérateurs ferroviaires de proximité pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées ; développement du fret ferroviaire express (en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises) ; création d'un réseau à priorité d'utilisation fret, dit ROF (réseau orienté fret) avec des premiers travaux de robustesse dès 2010 ; suppression des goulets d'étranglement, notamment pour l'agglomération lyonnaise, l'agglomération dijonnaise et le tronçon Nîmes-Montpellier, principaux points de congestion du réseau ferré national ; amélioration de la desserte ferroviaire des grands ports français, sources importantes de fret massifié ; modernisation de la gestion des sillons en réduisant les temps de parcours, en respectant les horaires des trains de fret et en traitant le fret comme une priorité ;

amélioration du service proposé par RFF aux transporteurs avec des accords de qualité et une garantie de régularité sur les autoroutes ferroviaires dès 2010. Le Gouvernement a demandé à la SNCF de s'engager fortement dans le développement du fret ferroviaire et d'investir dans les solutions innovantes de transport de marchandises telles que les autoroutes ferroviaires, le transport combiné, le fret à grande vitesse, les opérations de logistique urbaine et les opérateurs ferroviaires de proximité. La SNCF devra également se renforcer sur les flux massifs industriels où le mode ferroviaire a toute sa pertinence. Le Gouvernement est particulièrement attentif à ce que les actions proposées par la SNCF, tout en conciliant les objectifs d'amélioration économique et organisationnelle de Fret SNCF, prennent en compte les aspects de couverture et de desserte du territoire. La SNCF finalise actuellement son projet de schéma directeur industriel et managérial pour un nouveau transport ferroviaire écologique de marchandises. Pour l'activité « wagons isolés », ce schéma s'appuiera sur une organisation de transport qui comportera des services « sur-mesure » pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux et des trains composés de wagons multi-lots acheminés entre deux plates-formes. Ces plates-formes seront principalement approvisionnées par le mode ferroviaire. Les décisions concernant la localisation des plates-formes ne sont pas encore arrêtées. Tout en prenant en compte des considérations d'ordre économique et social, ce réseau de plates-formes sera principalement défini en fonction des besoins exprimés par les chargeurs, clients actuels ou potentiels de Fret SNCF.

Données clés

Auteur : [M. Yvan Lachaud](#)

Circonscription : Gard (1^{re} circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4612

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 18 septembre 2007, page 5646

Réponse publiée le : 15 décembre 2009, page 12083