



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 62436

Texte de la question

M. Jacques Bascou attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur la nécessité de relancer le fret ferroviaire pour le transport de marchandises en Languedoc-Roussillon. Moins de trains de marchandises, c'est plus de camions sur les routes. En Languedoc-Roussillon où les axes routiers et autoroutiers sont pourtant saturés, la SNCF réduit son réseau de fret. Depuis 2007, la SNCF a engagé pour son secteur fret un nouveau plan d'économie, plus brutal encore que les précédents. Ce plan s'est traduit, notamment dans le département de l'Aude, par la baisse des moyens pour le trafic de marchandises par le rail : suppressions de postes de travail, fermetures de gares, services non fiables suite à des pannes et à des problèmes de maintenance de locomotives mais aussi tarifs de plus en dissuasifs appliqués à la clientèle de proximité en « wagons isolés ». Cette politique justifiée par la réduction globale des coûts du fret ferroviaire a réduit et affaibli le maillage territorial du réseau. Elle a tout fait pour décourager la desserte régionale des marchandises par le rail, au seul profit d'une organisation par trains entiers, et de la route, mais aussi d'une future privatisation du rail. Elle été dénoncée à maintes reprises comme allant à l'encontre des objectifs du Grenelle de l'environnement, et augmentant les risques de transports par la route, notamment des produits chimiques dangereux. Malgré de nombreux avertissements, le Gouvernement l'a laissée faire. Aujourd'hui, après deux ans de casse du fret ferroviaire en Languedoc-Roussillon, le Gouvernement semble redécouvrir l'intérêt écologique du transport de marchandises par rail, au nom de la lutte contre le CO₂. Au conseil des ministres du 16 septembre 2009, un plan « fret avenir » en faveur du ferroviaire a été annoncé. 7 milliards d'euros y seraient investis d'ici à 2022 afin que, dans le transport terrestre de marchandises, la part du train face aux poids lourds remonte de 14 % aujourd'hui à 25 %. Or, malgré cette annonce, il semble que la SNCF persiste dans sa politique d'abandon de la clientèle « en wagons isolés », autrement dit toutes les entreprises ne pouvant organiser des trains entiers. Elle continue à opposer le transport de fret dit massif à celui qui demande une organisation territoriale plus ramifiée. Les syndicats de cheminots réclament au contraire un moratoire sur l'abandon par la SNCF des trafics diffus par wagon isolé et de nouvelles organisations pour rendre économiquement pertinentes les opérations de groupage-dégroupage des wagons au plus près des territoires. Au risque, dans le cas contraire de ruiner tous les efforts d'investissements du futur plan fret avenir. Il lui demande si, notamment pour le Languedoc-Roussillon, le Gouvernement envisage enfin d'inciter la SNCF à offrir des services de proximité afin de regagner la clientèle industrielle qui faute d'une offre commerciale adaptée a, ces dernières années, transféré ses transports de marchandises du rail vers la route.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a présenté, le 16 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 huit 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 à la fin 2011, augmentation de 50 % des navettes de l'autoroute ferroviaire alpine d'ici à 2011, mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique en 2011 ; aide massive au développement du transport combiné : à cet effet, l'augmentation de 50 % de l'aide au transport combiné sera mise en oeuvre dès 2010 ; 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 orienté fret sur lequel RFF offrira au fret une qualité de service accrue avec de 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 pour RFF et amélioration du service proposé par RFF aux transporteurs avec des accords de qualité et une garantie de régularité sur les autoroutes ferroviaires dès 2010. Les investissements envisagés portent essentiellement sur l'adaptation et l'amélioration de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires pour un transport de marchandises plus performant. Le réseau orienté fret sera progressivement mis à niveau, par un investissement estimé à 1 500 millions d'euros, pour fournir une infrastructure robuste, permettant d'assurer la fiabilité des circulations de flux ferroviaires. Des travaux programmés pour les contournements de Nîmes - Montpellier et de l'agglomération lyonnaise, d'un montant d'environ 4 500 millions d'euros, permettront de supprimer à moyen terme les goulets d'étranglement qui nuisent à l'écoulement des trafics de fret. Les investissements d'adaptation de l'infrastructure pour le développement de nouveaux services ferroviaires (autoroutes ferroviaires, fret à grande vitesse, opérateurs ferroviaires de proximité et mise en place de trains longs supérieurs à 750 mètres) sont estimés à 545 millions d'euros. Enfin, le développement de l'inter-modalité nécessite la modernisation ou la création de plates-formes, pour un montant d'environ 530 millions d'euros, notamment dans les ports afin d'améliorer fortement les transbordements mer-rail. Le financement apporté par l'État pour la mise en oeuvre de ce plan sera inscrit, pour l'essentiel, dans les prochains budgets de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. L'appui des collectivités territoriales sera recherché, à travers notamment les contrats de projets État-région. Le soutien au transport combiné est quant à lui financé par le budget du programme « infrastructures et services de transports », dont le projet pour 2010 a d'ores et déjà pris en compte une enveloppe supplémentaire de 8 millions d'euros par rapport à 2009. Un comité de suivi de cet engagement national pour le fret ferroviaire, a été mis en place avec l'ensemble des parties prenantes pour suivre l'avancement de la mise en oeuvre de ce programme d'actions. Il est constitué de représentants de RFF, des entreprises de transport ferroviaire de marchandises dont la SNCF, des confédérations ou syndicats nationaux représentatifs du transport ferroviaire de marchandises, d'associations d'utilisateurs de transport ferroviaire de marchandises (Association des utilisateurs de transport de fret, Groupement national des transports combinés, Transport et logistique de France), de l'Union des ports de France, de France nature environnement, de la Fédération des industries ferroviaires, de la direction interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, d'un député et d'un sénateur. La première réunion de ce comité de suivi se tiendra le 26 janvier 2010.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bascou](#)

Circonscription : Aude (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62436

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 octobre 2009, page 10085

Réponse publiée le : 9 février 2010, page 1382