



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 66935

### Texte de la question

M. Jean Gaubert 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 politique du fret ferroviaire en France. L'une des conclusions du Grenelle de l'environnement était de rééquilibrer les modes de transports de la route vers le rail, en développant le ferroviaire de plus de 25 %. Pourtant, depuis 2003, il semblerait que le fret SNCF subit de nombreux plans de « restructuration ». À nouveau, la SNCF s'apprêterait à annoncer la suppression de 60 % du trafic par « wagon isolé », soit environ 18 % de la totalité du trafic du fret ferroviaire. L'effet immédiat sera un nouveau report du ferroviaire vers le routier, avec la circulation de plus de 500 000 camions supplémentaires sur les routes. Ces décisions et leurs effets sont en contradiction avec ce qu'a prononcé le « Grenelle de l'environnement », afin de réduire les impacts environnementaux considérables du transport, en particulier ses émissions de gaz à effet de serre. Aussi, dans l'optique de respecter les ambitions environnementales du Grenelle, il souhaiterait savoir comment le Gouvernement compte agir pour rétablir l'équilibre entre le transport fret ferroviaire et le transport fret routier.

### 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 cadencé : 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 : grâce à l'augmentation de 50 % de l'aide financière qui 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 améliorer le 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 la Fédération des industries ferroviaires, 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 a eu lieu le 26 janvier 2010.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Gaubert](#)

**Circonscription :** Côtes-d'Armor (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 66935

**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 :** 15 décembre 2009, page 11888

**Réponse publiée le :** 9 février 2010, page 1392