



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 77605

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le fait que, dans un communiqué paru le 22 mars 2010, les ONG et les organisations syndicales des cheminots stigmatisent le nouveau plan fret SNCF. Elles dénoncent notamment l'abandon programmé de 60 % de l'activité wagons isolés dont le report nodal sur le transport routier va provoquer des rejets supplémentaires de gaz à effet de serre de l'ordre de 300 000 tonnes de CO² par an, selon une étude « carbone 4 » commanditée par le comité stratégique fret de la SNCF, en inadéquation absolue avec les objectifs du Grenelle de l'environnement. Cette étude propose notamment un scénario alternatif sans casse du « wagon isolé » qui semble écologiquement viable, socialement acceptable et économiquement efficace. Ce scénario suggère de « maintenir un portefeuille large d'offres de fret prémuni d'évolutions macro-économiques imprévisibles » et de garder la messagerie et bénéficier d'une spécificité française du réseau maillé fin. Or, selon les ONG et les organisations syndicales, la SNCF ne semble pas tenir compte de cette étude alors qu'elle seule serait à même d'assurer un maillage du réseau pour le wagon isolé en organisant une complémentarité avec les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), dont notamment sa filiale VFLI. L'absence de cette synergie serait, pour elles, l'échec assuré avec en plus 8 000 emplois SNCF bradés. Il lui demande pourquoi cette étude n'est pas prise en compte. D'autre part, alors que sept des grands opérateurs ferroviaires européens s'unissent pour construire un projet de coopération mené sous l'égide de l'UIC appelé Xrail qui a pour objet de construire un plan de transport développant les synergies visant à augmenter la part mondiale du fer, la SNCF, à l'origine partie prenante, s'est retirée du projet. Il lui demande les raisons de ce retrait regrettable.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a présenté, le 16 septembre 2009, un plan d'engagement national pour le fret ferroviaire. Il s'inscrit dans la ligne du Grenelle de l'environnement, qui a fixé l'objectif de porter la part des modes de transports alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Ce programme correspond, à terme, à une réduction annuelle de plus de 2 millions du nombre de poids lourds sur les routes françaises et permettra d'éviter l'émission de plus de 2 millions de tonnes de CO₂ par an. Cet engagement national porte sur un investissement global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 MdEUR d'ici à 2020. En cohérence avec l'engagement national pour le fret ferroviaire, la SNCF met en oeuvre son schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises. Il représente un investissement de 1 MdEUR d'ici 2015. Ce schéma directeur s'articule autour de 5 grands axes : développer l'offre de transport en trains entiers à l'échelle européenne ; mettre en oeuvre une nouvelle offre pour l'acheminement de « wagons isolés » ; accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial ; soutenir la mise en oeuvre d'opérateurs ferroviaires de proximité ; mettre en service des solutions innovantes : autoroutes ferroviaires cadencées et étendues, fret à grande et très grande vitesse, solutions de logistique urbaine. Concernant l'activité « wagons isolés », ce schéma s'appuie 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, multiclients » 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. Cette adaptation sera progressive sur une période de dix-huit mois. Cette mutation de l'offre de transport concernant les « wagons isolés » est devenue indispensable dans la mesure où ce segment de marché génère 75 % des pertes de Fret SNCF. Le Gouvernement est très attentif à la dimension territoriale des réorganisations de l'activité fret de la SNCF, qui doivent prendre en compte un objectif de desserte du territoire correspondant aux besoins économiques et écologiques de notre pays. La direction de la SNCF s'est ainsi engagée à mettre en place des dispositifs d'accompagnement de son schéma directeur pour le transport de marchandises, au service des territoires. La délégation à l'aménagement des territoires ferroviaires, créée au sein de la SNCF en fin d'année 2009, a pour mission d'organiser les échanges avec les acteurs économiques, politiques et institutionnels locaux en vue de répondre aux attentes des entreprises et de favoriser tous les projets de développement. Dans chaque région, elle est représentée par un délégué régional qui est l'interlocuteur privilégié pour échanger sur les différents axes de développement ferroviaire pouvant être mis en oeuvre. Le projet X-rail, entamé depuis 2007 sous l'égide de l'Union internationale des chemins de fer, a connu une nouvelle étape le 18 février 2010, avec l'accord conclu par sept entreprises ferroviaires européennes de transport de marchandises. Cette alliance, qui a pour objectif d'accroître la qualité et la compétitivité du transport européen par « wagons isolés » face à la route, repose sur une coopération renforcée autour des processus de production et d'information. En revanche, le volet commercial, c'est-à-dire les contacts avec les chargeurs et les aspects tarifaires, continuera à relever directement de chaque opérateur ferroviaire. La SNCF a pris part au projet X-rail dès les premiers travaux, qui ont débuté à l'automne 2007. Cependant, elle n'a pas souhaité, à ce stade, intégrer cette alliance, compte tenu de la transformation en cours de son système d'exploitation du wagon isolé. En effet, la SNCF n'est actuellement pas en capacité de répondre au cahier des charges de l'alliance X-rail. Toutefois, elle s'engage à poursuivre ses relations bilatérales avec chacune des entreprises participant à X-rail. En outre, elle reprendra contact avec cette structure européenne d'ici dix-huit mois afin d'étudier son adhésion après la mise en place du système « multilots / multiclients ».

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 77605

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 avril 2010, page 4643

Réponse publiée le : 10 août 2010, page 8908