ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 78126

Texte de la question

M. Philippe Nauche attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les difficultés que rencontre le fret ferroviaire en France, difficultés notamment dues aux nombreux plans de destruction qu'il a subis à travers l'abandon de nombreux trajets jugés insuffisamment rentables et le démantèlement de nombreuses infrastructures ferroviaires. Il en est ainsi à Brive, où l'activité fret de la SNCF perd de très nombreux emplois chaque année par suppression de postes non remplacés et externalisation de cette activité. Un tel abandon va renforcer le recours au transport routier et ceci en contradiction avec les termes de la loi Grenelle 1 qui s'est donné pour objectif de faire croître de 25 % d'ici à 2012 la part de marché de fret non routier. Il lui demande donc de lui préciser la position du Gouvernement sur l'avenir du fret ferroviaire et de lui indiquer les mesures qu'il compte prendre pour éviter que des pans entiers du territoire français ne soient progressivement exclus de ce type de transport.

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 droite 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 Mt 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. Ce programme, qui associe Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires, en particulier la SNCF, s'appuie sur huit axes : création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées ; aide massive au développement du transport combiné ; développement des opérateurs ferroviaires de proximité pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées ; développement du fret ferroviaire à grande vitesse (en utilisant des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises) ; création d'un réseau orienté fret ; suppression des goulets d'étranglement, notamment pour les agglomérations lyonnaise et 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 par RFF. Un comité de suivi de cet engagement national a été mis en place et se réunit régulièrement afin de s'assurer de l'avancée de ce programme d'actions. Le Gouvernement a demandé à la SNCF de s'engager résolument dans le développement du fret ferroviaire, 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 de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité. 1 Md sera investi par la SNCF au service de cet objectif. La SNCF devra également consolider et renforcer sa part de marché 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 répondant aux objectifs d'amélioration économique et organisationnelle de Fret SNCF, permettent à

cette entreprise publique de rester un acteur majeur de la politique de report modal. En cohérence avec cet engagement national, la SNCF met en oeuvre son schéma directeur industriel et managérial pour un nouveau transport ferroviaire écologique de marchandises. Concernant 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 « multilots, 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. Le Gouvernement est également très vigilant sur la dimension territoriale des réformes envisagées par 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, en concertation avec les acteurs économiques et politiques locaux, 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 (DATF), 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.

Données clés

Auteur : M. Philippe Nauche
Circonscription : Corrèze (2e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 78126
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 4 mai 2010, page 4915
Réponse publiée le : 7 septembre 2010, page 9779