



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 86402

Texte de la question

M. Daniel Boisserie appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la politique conduite actuellement par la SNCF d'abandon du wagon isolé, alors que le gouvernement a présenté en 2009 une initiative prometteuse, celle du plan "fret d'avenir" au financement prévu de 7 milliards d'euros. Or, dans le même temps, la SNCF s'apprête à abandonner les wagons isolés à travers le plan baptisé "Schéma directeur pour un nouveau transport écologique". En Limousin, les conséquences d'une telle politique passeront par la fermeture du centre de triage de Limoges-Puy Imbert en novembre prochain et la mise en cause de la pérennité de celui de Brive-Estavel. Cela consacrera ainsi l'abandon du fret ferroviaire en Limousin et un report sur le transport routier, engendrant des rejets supplémentaires de gaz à effet de serre, ainsi qu'une dégradation des infrastructures routières. Il lui demande donc de lui faire connaître sa position quant à la politique de la SNCF qui met en cause celle du Gouvernement.

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 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. 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 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 et en améliorant le respect des horaires des trains de fret. Un comité de suivi de cet engagement national, présidé par le secrétaire d'État chargé des transports, a été mis en place le 26 janvier 2010. Il s'est réuni le 8 juillet 2010, afin de faire un état d'avancement 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 et les opérations de logistique urbaine et de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité. Un milliard d'euros sera investi par la SNCF au service de cet objectif. La SNCF doit 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 « multi-lots, multi-clients », acheminés entre deux plates-formes. Ces plates-formes seront principalement approvisionnées par le mode ferroviaire. Le Gouvernement est très vigilant sur la dimension territoriale des réformes 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, 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. S'agissant du Limousin et particulièrement des sites de Limoges Puy-Imbert et Brive-Estavel, les modifications d'organisation vont dépendre des niveaux des trafics ferroviaires attendus, en tenant compte des évolutions de l'activité des entreprises implantées dans cette région. À ce titre, le site de Brive-Estavel, desservant des sociétés envisageant de poursuivre leur activité ferroviaire, devrait être maintenu et pérennisé.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Boisserie](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 86402

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 23 novembre 2010

Question publiée le : 10 août 2010, page 8698

Réponse publiée le : 30 novembre 2010, page 13184