



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 8858

Texte de la question

M. Michel Hunault attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avenir du fret au regard des incertitudes qui pèsent sur la volonté réelle de la SNCF de maintenir à la fois les gares et la branche fret, dont les pertes et déficits sont chroniques. Alors que le Grenelle de l'environnement doit s'accompagner de mesures concrètes pour favoriser et développer le fret pour le transport de marchandises, il lui demande quelles mesures concrètes entend prendre le Gouvernement pour assurer l'avenir du transport ferroviaire de marchandises et plus particulièrement la pérennité de l'activité fret de la gare de Châteaubriant, gare particulièrement attractive dans la perspective de la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant et au regard de l'économie locale forte d'une entreprise spécialisée dans la réparation ferroviaire très performante.

Texte de la réponse

La SNCF a décidé de « déréférencer » 262 gares au trafic de wagons isolés de marchandises. Cette action s'inscrit dans le cadre du programme défini par la SNCF pour améliorer sa performance ainsi que l'efficacité économique et opérationnelle de son activité de transport de fret, et accélérer sa modernisation, pour devenir un prestataire de services logistiques compétitif et de qualité. L'un des objectifs de ce programme est une meilleure allocation des moyens pour permettre à Fret SNCF de reconquérir des parts de marchés sur les segments où elle est performante, c'est-à-dire sur les grands axes de fret. En effet, le trafic « wagon isolé » de ces 262 gares ne représente que 20 % du trafic transitant par les gares concernées et 2,5 % des wagons chargés acheminés chaque année par Fret SNCF ; les coûts associés à ce trafic sont très élevés. Toutefois, l'État a demandé à la SNCF de prendre des mesures pour répondre aux besoins des clients affectés par la fermeture des gares au traitement du wagon isolé et ayant un trafic significatif, en étroite concertation avec les collectivités des territoires concernés. Le Gouvernement est particulièrement attentif à ce que la SNCF propose des solutions en explorant toutes les pistes possibles : massification pour constituer des trains entiers, reconfiguration des dessertes en termes de fréquence et de conditions tarifaires, recours à la technique combinée rail-route et desserte terminale routière, éventuellement depuis une gare proche desservie par fer. La gare de Châteaubriant n'est pas concernée par cette décision. L'ensemble des services de transport ferroviaire assurés par Fret SNCF y est maintenu, notamment la desserte de la société ABRF, entreprise spécialisée dans la réparation et la modification de wagons. Les exemples étrangers montrent que l'acheminement des trafics diffus et des wagons isolés et leur regroupement vers des points d'échanges avec les réseaux longue distance, est assuré de manière plus efficace par des opérateurs de petite taille. C'est pourquoi le Gouvernement souhaite que de tels opérateurs ferroviaires de proximité se mettent en place en France. À cet effet, l'animation d'une cellule d'appui composée de professionnels d'origines diverses a été confiée à M. Jacques Chauvineau, expert reconnu dans ce domaine, afin d'accompagner d'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité. Un premier opérateur ferroviaire de proximité devrait prochainement voir le jour en région Centre en partenariat avec les chargeurs regroupés dans l'association « Proffer Centre », la SNCF et la Caisse des dépôts et consignations. Le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire. Ce mode constitue, en effet, un atout majeur pour l'attractivité et la compétitivité de nos territoires, pour un accès élargi aux transports, mais

aussi, pour conduire une politique pérenne en faveur du développement durable. Les propositions faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement conduisent à la mise en oeuvre de mesures opérationnelles confortant le fret ferroviaire, notamment le soutien de l'État à des services performants comme le transport combiné, ou innovants comme les autoroutes ferroviaires et le fret rapide, ainsi que la mise à niveau du réseau ferré. Ces mesures permettront, d'une part, de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre les émissions des gaz à effet de serre, et, d'autre part, d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart, d'ici 2012, la part de marché du fret non routier.

Données clés

Auteur : [M. Michel Hunault](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8858

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 octobre 2007, page 6689

Réponse publiée le : 20 mai 2008, page 4270