



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question orale n° 357

Texte de la question

Mme Colette Langlade attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation de l'activité fret de la SNCF. Depuis 2005, de nombreuses réorganisations de cette activité ont eu lieu, conduisant à la baisse inexorable de celle-ci. Les salariés sont inquiets. De nombreux bruits courent quant à l'avenir de fret. Dans ma circonscription, dans le nord Dordogne, la direction envisage de filialiser l'activité de fret de deux grands points : d'une part, les carrières de Thiviers et d'autre part, les papeteries de Condat. Cette filialisation entraîne un accroissement du trafic des camions sur nos routes (1.6 millions selon les estimations) avec tous les problèmes, non seulement de sécurité (routière notamment) mais aussi d'environnement. Les raisons de ce "délaissement" seraient, selon des syndicalistes, le coût des opérations, qui est 30% plus cher, par rapport à la concurrence. Elle lui demande la position du Gouvernement sur l'avenir de l'activité fret de la SNCF et ce qu'il entend faire à ce sujet.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES DU FRET FERROVIAIRE EN DORDOGNE

M. le président. La parole est à Mme Colette Langlade, pour exposer sa question, n° 357, relative aux perspectives du fret ferroviaire en Dordogne.

Mme Colette Langlade. Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, je souhaite attirer l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation de l'activité fret de la SNCF.

Dans ma circonscription du Nord de la Dordogne, le ferroutage est très utilisé entre Bordeaux et Limoges pour le transport de marchandises, matériaux qui proviennent essentiellement du site d'exploitation des carrières de Thiviers et des papeteries de Condat. Deux trains de frets en moyenne par jour utilisent les réseaux ferroviaires sur une voie principalement unique.

Dernièrement, la direction de la SNCF a proposé de filialiser l'activité de fret, branche dégageant une valeur ajoutée importante pour l'économie locale, au niveau des emplois ou du maintien des petites et moyennes entreprises sur notre territoire.

Cette nouvelle organisation risque d'entraîner un accroissement du trafic des camions sur nos routes. On compte actuellement sur la RN 21, qui relie Limoges à Agen, à deux fois une voie, 4 700 véhicules par jour, dont 700 poids lourds, et les estimations pour l'horizon 2020 sont de 8 000 véhicules par jour, dont 1 200 poids lourds, soit presque le double.

Ce choix, s'il était confirmé, serait incompatible avec l'état actuel de la RN 21, qui n'est pas en mesure aujourd'hui de supporter une telle surcharge de circulation.

Cette augmentation de véhicules va engendrer des problèmes de sécurité routière et, de plus, décrédibilise les politiques environnementales. Je me permets de vous rappeler les conclusions du Grenelle de l'environnement, qui incitent en priorité à l'utilisation des transports en commun.

De plus, si cette action de filialisation était retenue, ce serait une nouvelle fois une atteinte au service public du transport en Dordogne, ces services qui sont fortement perturbés dans nos zones rurales depuis ces dernières années.

Quelle est la position du Gouvernement sur l'avenir de l'activité fret de la SNCF ? Qu'entend-il faire à ce sujet ? M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire. M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire*. Madame la députée, je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence du secrétaire d'État chargé des transports, qui accompagne également M. le Président de la République en Israël.

Le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire. Ce mode constitue, en effet, un atout majeur pour renforcer l'attractivité et la compétitivité des territoires, élargir l'accès aux transports, mais aussi conduire une politique pérenne en faveur du développement durable.

Les ambitions du Gouvernement en matière de reconquête du mode ferroviaire passent nécessairement par le redressement de la situation de Fret SNCF, qui doit rester un acteur de premier plan, en France, mais aussi à l'échelle européenne.

L'activité fret de la SNCF connaît une situation difficile, notamment au plan financier, depuis plusieurs années. Celle-ci a donné lieu à la mise en oeuvre d'un plan structurel, économique et social, le plan fret 2004-2006, avec une recapitalisation à hauteur de 1 400 millions d'euros, apportés à parts égales par l'État et la SNCF, avec l'accord de la Commission européenne. Ce plan n'a toutefois pas permis d'atteindre tous les résultats escomptés. La situation financière, en dépit d'une amélioration en 2004 et 2005, restait fortement déficitaire en 2006.

Il importait donc que Fret SNCF trouve rapidement le chemin du redressement, dans un contexte de concurrence intramodale, effective en France depuis le 31 mars 2006.

À partir du premier semestre 2007, la SNCF a mis en oeuvre un programme d'action de grande ampleur afin d'améliorer la performance et l'efficacité économique et opérationnelle de son activité de transport de fret et d'accélérer sa modernisation pour devenir un prestataire de services logistiques compétitif et de qualité. Le Gouvernement soutient ces objectifs.

S'agissant de la situation dans le Nord de la Dordogne, le transport ferroviaire lié aux activités des papeteries de Condat et des carrières de Thiviers a connu en 2007 une progression de 3 % pour les premières et de 8 % pour les secondes par rapport à 2006. Pour les papeteries de Condat, Fret SNCF est particulièrement présent sur les approvisionnements de craie liquide et de pâtes à papier, avec une amélioration sensible de la qualité de service depuis le début de l'année 2008, et examine les conditions de réalisation d'acheminements pour les expéditions de papier au départ de l'usine. Par ailleurs, Fret SNCF a pour objectif de consolider, voire d'amplifier les flux au départ des Carrières de Thiviers à destination de l'agglomération bordelaise, qui constitue une zone à fort besoin de produits de carrières.

Si ces deux sociétés décidaient d'une mise en concurrence pour la réalisation de leur transport ferroviaire, le groupe SNCF entendrait se positionner de manière compétitive par rapport aux autres entreprises ferroviaires. Dans un cadre plus général, je vous rappelle que le Gouvernement agit avec énergie et détermination pour conforter un environnement favorable au fret ferroviaire.

Les propositions faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement conduiront à la mise en oeuvre de mesures opérationnelles en faveur du fret ferroviaire, notamment à un soutien de l'État à des services performants comme le transport combiné et les autoroutes ferroviaires et un appui à la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité. Ces mesures permettront, d'une part, d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart, d'ici à 2012, la part de marché du fret non routier et, d'autre part, de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

M. le président. La parole est à Mme Colette Langlade.

Mme Colette Langlade. Monsieur le secrétaire d'État, j'entends bien que le Gouvernement souhaite mener une politique pérenne de développement durable et conforter un environnement favorable au fret ferroviaire, mais ce que je retiens surtout, c'est que, d'ici à 2012, le quart du fret s'effectuera par la route. Je n'hésiterai donc pas à vous interpeller à nouveau à ce sujet.

Données clés

Auteur : [Mme Colette Langlade](#)

Circonscription : Dordogne (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 357

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 24 juin 2008, page 5264

Réponse publiée le : 25 juin 2008, page 3684

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 24 juin 2008