

**Assemblée nationale - XIII^e législature
Session ordinaire de 2007-2008**

Première séance du mardi 2 octobre 2007 - Questions orales sans débat

Perspectives du fret ferroviaire dans le Lot

M. le président. La parole est à M. Jean Launay, pour exposer sa question, n° 18, relative aux perspectives du fret ferroviaire dans le Lot.

M. Jean Launay. Après le plan Véron, voici le plan Marembaud, qui prévoit, pour le 30 novembre prochain, la fermeture au trafic lotissement – les « wagons isolés » – de 262 gares françaises. Parmi elles, la gare de Capdenac, dans l'Aveyron, qui dessert, entre autres, une entreprise lotoise – « Matière » à Bagnac-sur-Célé, titulaire d'un contrat de participation avec la SNCF, ce qui n'est pas anodin –, les gares de Souillac et Bretenoux-Biars dans le Lot. Sur ce dernier site sont implantés un fleuron de l'industrie agro-alimentaire française – la société Andros –, ainsi que le dernier chantier de traverses bois de la SNCF.

Concrètement, ce sont donc 5 000 tonnes d'acier, 17 000 tonnes de sucre, 400 000 traverses bois en produits rentrants à traiter et autant en produits traités, quelques camions citernes de créosote – le produit de traitement des traverses – qui risquent d'être mis sur la route par un recours accru au transport routier.

Quelle est donc la logique de la stratégie de la direction de la SNCF avec ce plan, éventé sans la moindre concertation dans la torpeur de l'été ?

À quelle rationalité économique répond ce choix de l'utilisation à la baisse de l'outil ferroviaire, qui aura des conséquences fâcheuses dans de nombreux domaines ? Je pense aux risques de délocalisations et au frein à l'activité économique des territoires par la fragilisation de nombreuses PME, à l'affaiblissement du trafic des lignes transversales, qui ne sera pas sans conséquence sur le trafic voyageur dans l'avenir, à l'aménagement du territoire bafoué et aux territoires ruraux méprisés, ainsi qu'à la poursuite du recul du fret ferroviaire. En effet, depuis 2003, on a déjà assisté à la diminution de la part modale de fret SNCF dans le marché des transports en France, à la réduction du nombre de gares principales fret, au vieillissement du parc wagons réseau et des locomotives, aux pertes d'emploi dans les effectifs de gestion fret SNCF et de la filière commerciale fret, à des tonnages de marchandises rejetées sur la route équivalant à 1,4 million de camions supplémentaires !

Dans ce contexte, peut-on aborder sérieusement le débat sur le fret ferroviaire dans le cadre du Grenelle de l'environnement ?

Comment peut-on dissenter objectivement sur la politique du développement durable, pour laquelle la SNCF devrait jouer un rôle déterminant au moment où celle-ci ferme à tour de bras des gares, des triages, supprime des dessertes ferroviaires fret et – le comble ! – fait transporter de plus en plus ses propres matériaux par la route ?

En résumé, que pense le Gouvernement de l'annonce du plan Marembaud et des conditions de cette annonce ? Est-il prêt, dans le cadre du Grenelle, à la définition d'un plan national de réduction du trafic routier, comportant des objectifs chiffrés de réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Dans le cadre de son pouvoir de tutelle sur la SNCF, va-t-il lui demander de renoncer à son projet ? Enfin, le fret SNCF est-il encore, pour lui, une activité de service public ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre de la culture et de la communication.

Mme Christine Albanel, *ministre de la culture et de la communication*. Monsieur le président, monsieur le député, Dominique Bussereau, retenu aujourd'hui au Luxembourg, regrette de ne pouvoir être présent ce matin.

L'accès au marché du fret ferroviaire est libéralisé depuis le 1^{er} avril 2006. Ainsi, la SNCF se trouve aujourd'hui en concurrence avec d'autres opérateurs comme Veolia et EWSI, notamment. Dans un contexte où l'activité est en forte croissance, la part de marché de Fret SNCF décroît.

L'un des objectifs de son programme de développement 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. La SNCF a donc prévu de ne plus utiliser 262 gares pour le trafic de « wagons isolés ». En effet, alors que 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, il génère des coûts élevés par rapport au chiffre d'affaires dégagé.

Toutefois, l'État a demandé à la SNCF que des mesures soient prises pour répondre aux besoins des clients affectés par la fermeture des gares au traitement du wagon isolé et ayant un trafic significatif et que ces mesures fassent l'objet d'une étroite concertation avec les collectivités des territoires concernés. Depuis l'annonce du programme d'actions, les clients de Fret SNCF, dont ceux que vous citez, ont été contactés par Fret SNCF pour étudier avec eux des solutions de transport alternatives à la technique dite du « wagon isolé ».

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 l'État œuvre pour que de tels opérateurs ferroviaires de proximité se mettent en place en France. Un premier opérateur devrait prochainement voir le jour en région Centre en partenariat avec la SNCF et la Caisse des dépôts et consignations.

Le Gouvernement est déterminé à redonner une nouvelle ambition au fret ferroviaire. Ce mode constitue en effet un atout majeur pour le renforcement de l'activité et de la compétitivité de nos territoires dans le cadre d'un développement durable.

Le Gouvernement sera particulièrement à l'écoute des propositions qui seront faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement sur le plan de la concurrence intermodale avec le mode routier. Il examinera avec attention toutes les mesures qui permettront de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre l'émission des gaz à effet de serre et qui permettront 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.

M. le président. La parole est à M. Jean Launay.

M. Jean Launay. Madame la ministre, la réponse de M. Dominique Bussereau ne saurait évidemment nous convenir puisque les mesures envisagées feront encore baisser le recours au fret ferroviaire. Du reste, cette réponse contient un aveu terrible, puisqu'elle évoque les segments dans lesquels l'entreprise Fret SNCF n'est pas performante. Nous le savions déjà sur nos territoires : les reculs entamés vont s'accroître pour atteindre 20 % du trafic – vous avez vous-même donné le chiffre ! Or, je tiens à le réaffirmer de la façon la plus solennelle : ces 20 % sont vitaux pour nos territoires et pour le tissu des entreprises qui y avaient recours. Il faudra bien, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, nous donner la définition du trafic « significatif » ! Quant aux opérateurs de petite taille, il ne suffit pas de les décréter pour les voir se mettre en place du jour au lendemain ! De plus, comment gérer, pour nos territoires, les périodes intermédiaires ?