

14ème législature

Question N° : 39786	De M. Frédéric Reiss (Union pour un Mouvement Populaire - Bas-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > transport de marchandises	Analyse > développement. perspectives.
Question publiée au JO le : 08/10/2013 Réponse publiée au JO le : 01/04/2014 page : 3083		

Texte de la question

M. Frédéric Reiss interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les dessertes ferroviaires par wagons isolés. Lors des dernières années, la SNCF a mené une politique de forte restriction des dessertes en wagon isolé, notamment au regard des contraintes techniques de cette offre pour les entreprises et des coûts liés à ce service. Pour de nombreux sites industriels, notamment ceux basés dans la ruralité, ce type de service permet cependant un acheminement qui ne fait pas appel au réseau routier, qui se trouve ainsi délesté en poids lourds. De plus, dès lors qu'il s'agit régulièrement de produits chimiques dangereux, il faut souligner que ce type de service implique aussi avant tout une nette diminution des risques pour la population. La manipulation des produits concernés liée au transport routier a également souvent pour conséquence un net accroissement de coût ainsi qu'une plus grande complexité des démarches pour les entreprises concernées. La réduction de l'offre de fret de la SNCF, notamment dans le nord du Bas-Rhin, montrent que les choix stratégiques opérés ne tiennent pas compte des possibilités de développement d'un territoire et ne sont précédées d'aucune concertation avec les partenaires industriels. L'exemple des évolutions du transport de voyageurs montre qu'une réduction de l'offre a toujours pour corolaire une diminution de la clientèle : la diminution de l'offre de la SNCF est un frein au développement des entreprises. Face à cette problématique qui comprend des aspects de sécurité, de développement durable et d'aménagement du territoire, il souhaite connaître sa position quant aux perspectives d'avenir du transport ferroviaire de fret, notamment en matière de desserte par wagons isolés.

Texte de la réponse

Le fret ferroviaire constitue un axe important de la politique nationale des transports. Le Gouvernement souhaite inscrire cette activité dans une nouvelle dynamique de développement, en concertation avec l'ensemble des acteurs de ce secteur. Cette volonté de redynamisation du fret ferroviaire s'est traduite par la mise en place d'une conférence ministérielle périodique. La première réunion de cette conférence, qui s'est déroulée le 18 septembre 2013, a permis de lancer cette démarche de concertation, par la mise en oeuvre de cinq groupes de travail, sur des thèmes structurants du fret ferroviaire. Un de ces groupes travaille sur le fret de proximité et l'action des acteurs locaux. Il est, en effet, essentiel d'assurer une couverture ferroviaire du territoire correspondant aux besoins des chargeurs. Des propositions d'actions concrètes et pragmatiques ont été formulées lors de la deuxième réunion de la conférence qui a eu lieu le 12 février 2014. S'agissant plus précisément du problème évoqué, Fret SNCF a réorganisé en 2010 ses prestations de transport avec la mise en oeuvre, notamment, des services appelés « solutions clients » ou « organisations spéciales » pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux ainsi que des



services « multi-lots / multi-clients » qui consistent à acheminer des groupes de wagons isolés entre deux plates-formes. Cette nouvelle organisation de la production n'a, cependant, pas permis d'inscrire l'ensemble des industriels dans ce nouveau dispositif. C'est le cas pour un nombre très restreint d'entreprises situées dans le nord du Bas Rhin, pour lesquelles les différentes solutions proposées par Fret SNCF, au regard de la particularité des marchandises à transporter et des faibles volumes de trafic envisageables pour le mode ferroviaire, ne permettent pas d'atteindre le niveau de compétitivité des autres modes de transport. Il convient, toutefois, d'indiquer que Fret SNCF n'est plus le seul opérateur à proposer des services de type « wagon isolé ». En effet, après s'être initialement positionnées sur des activités de transport massif par trains complets, d'autres entreprises ferroviaires s'intéressent depuis 2011 aux marchés de trafics diffus.