



INTERVENTION DE PIERRE GOSNAT

Avenir de la filière fret de la SNCF

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat, pour exposer sa question, n° 927, relative à l'avenir de la filière fret de la SNCF.

M. Pierre Gosnat. Monsieur le secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme, ma question concerne l'avenir de la filière fret de la SNCF et plus particulièrement celui de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne.

Vous connaissez le dicton populaire : « Qui veut tuer son chien l'accuse de la rage. » Il semble bien que la direction de la SNCF entende en faire l'application à sa filière fret. Dans son édition du 29 janvier dernier, *L'Humanité* – excellent journal dont je vous recommande la lecture (*Sourires*) – a rendu public un document interne à la SNCF intitulé : « Démarche, flux, dessertes : un projet, une méthode, des résultats attendus, une équipe ! » Ce texte confidentiel détaille avec précision l'affaiblissement programmé de l'activité fret.

À l'horizon 2011, ce sont près de 620 000 wagons de marchandises qui ne circuleront plus sur nos voies ferrées, dont 255 000 du seul fait de l'abandon volontaire par la direction du wagon isolé. Pour compenser cette décision, plus de 510 000 poids lourds supplémentaires encombreront nos routes, alors même que le Grenelle de l'environnement préconise que 25 % du volume de marchandises soit transporté par fret – pour seulement 11 % aujourd'hui.

Il semble évident que, pour la direction de la SNCF, l'avenir du rail, ce soit la route. En effet, depuis 2002, le volume de marchandises transporté par rail a été divisé par deux. Outre l'abandon du wagon isolé, la direction de la SNCF prévoit de ne traiter que les contrats de transport de marchandises nécessitant trois allers-retours par semaine, soit une réduction de 30 à 40 % de ses activités. Depuis 2003, 10 000 emplois ont été supprimés dans ce secteur, et de nombreuses gares fermées.

Nous sommes face au démantèlement programmé du fret français et de l'abandon des missions de service public de la SNCF, au nom de la concurrence et de la rentabilité.

Cette politique a des répercussions directes sur nos territoires. De nombreuses gares sont menacées de fermeture, parmi lesquelles la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges. Située en plein cœur d'une opération d'intérêt national – OIN –, à quelques kilomètres de l'aéroport d'Orly et du MIN de Rungis, elle offre pourtant d'énormes potentialités sous-exploitées par la SNCF : je signale qu'un seul train entre dans le MIN de Rungis, alors que, chaque jour, des dizaines de milliers de camions y pénètrent. La fermeture de ce site handicaperait profondément le développement de l'activité dans une zone déjà sinistrée, et alors même que les projets de l'OIN se fondent sur le maintien du site et l'implantation d'entreprises dans ses alentours.

Mes questions sont donc simples. Comment le Gouvernement entend-il consolider et développer la filière fret de la SNCF, et donc remettre en cause le projet d'entreprise ? Pouvez-vous m'assurer, monsieur le secrétaire d'État, du maintien de la gare de Villeneuve-Saint-Georges et de l'accroissement de son activité ?

M. le président. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

M. Benoist Apparu, *secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme*. Monsieur le député, je veux revenir sur vos propos et confirmer la mobilisation de l'État en faveur du mode ferroviaire. L'engagement national pour le fret ferroviaire, présenté au conseil des ministres du 16 septembre 2009, en est l'illustration. Il traduit dans les faits l'ambition du Grenelle de l'environnement de porter la part des modes de transport de marchandises alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. Cet engagement national porte sur un investissement global en faveur du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros d'ici à 2020, auxquels s'ajoutera 1 milliard d'euros investis par la SNCF pendant cette même période.

Je rappelle que 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.

En cohérence avec cet engagement national et cette attente du Gouvernement, la SNCF finalise actuellement son projet de schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire écologique de marchandises. Naturellement, le Gouvernement veillera à ce que les réformes envisagées par la SNCF prennent en compte un objectif de desserte du territoire la plus équitable possible.

En ce qui concerne l'activité « wagons isolés », le schéma directeur s'appuiera sur une organisation de transport qui comportera, d'une part, des services sur mesure pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux, dont les transports relèvent naturellement du mode ferroviaire. D'autre part, des trains composés de coupons de wagons « multi-lots/multi-clients » seront acheminés entre deux plates-formes. Celles-ci seront principalement approvisionnées par le mode ferroviaire. L'ensemble de cette organisation sera mis en place de façon progressive sur une période de deux ans.

Les décisions concernant la localisation de ces plates-formes, notamment en Île-de-France, ne sont pas encore arrêtées par la direction de la SNCF et il ne m'est donc pas possible de répondre complètement à votre interrogation. Toutefois, il faut rappeler que, tout en prenant en compte des considérations d'ordre économique et social, ce réseau de plates-formes sera principalement défini en fonction des besoins exprimés par les chargeurs, clients actuels ou potentiels de Fret SNCF.

M. le président. La parole est à M. Pierre Gosnat.

M. Pierre Gosnat. Monsieur le secrétaire d'État, vous ne nous rassurez pas du tout, car vous n'avez pas répondu en ce qui concerne Villeneuve-Saint-Georges.

Vous avez parlé d'un investissement de 7 milliards, mais il s'étalera sur dix ans : l'effort public dans le domaine du fret n'est pas à la hauteur des besoins.

Permettez-moi de citer encore quelques chiffres. Le projet d'entreprise prévoit que 3 438 cheminots fret devraient voir leur emploi supprimé en 2010. Il annonce une baisse de 11,2 % du chiffre d'affaires de la SNCF, de 30 % du nombre de wagons destinés au transport du charbon de 35 % pour la chimie, de 50 % pour l'automobile et les produits de grande consommation. Il semble urgent de décider un moratoire sur le plan d'entreprise de la SNCF.