



14ème législature

Question N° : 14105	De M. Alain Bocquet (Gauche démocrate et républicaine - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >gares	Analyse > centre de triage. pérennité. Somain.
Question publiée au JO le : 18/12/2012 Réponse publiée au JO le : 02/04/2013 page : 3629		

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la lettre ouverte publiée par le « Comité régional Nord-Pas-de-Calais de développement du fret ferroviaire, du wagon isolé et du triage de Somain ». Celui-ci alerte sur « l'annonce de la fermeture du centre de maintenance des wagons de Somain qui supprimera encore plusieurs dizaines d'emplois sur le site ». Cette décision condamne de fait l'avenir immédiat du triage, du dépôt et des équipes d'entretien de l'infrastructure. L'outil économique fondamental que représente le triage de Somain est à nouveau menacé d'autant que dans le même temps, les engagements pris concernant la taxe poids-lourds ne seront pas suivis d'effet et la parution prochaine d'un décret généralisant la circulation des 44 tonnes sur cinq essieux, alors qu'elle n'est possible aujourd'hui que pour certains types de marchandises, compromettra encore le transport ferroviaire. Il rappelle que la part modale du transport routier s'est accrue. De 76,5 % en 1990, elle est passée à 88,9 % en 2010 et que celle du ferroviaire sur la même période a nettement diminué. De 20,6 %, elle est descendue à 8,8 %. Le démantèlement du fret ferroviaire au bénéfice de la route va de surcroît clairement à l'encontre des objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Notre région déjà si gravement sinistrée ne peut accepter ce nouveau coup, préjudiciable à l'économie, aux entreprises et aux salariés. Il lui rappelle que dans une réponse datée d'août 2012 à un collègue parlementaire, il précisait « le Nord-Pas-de-Calais est une région très importante pour le fret ferroviaire et Somain reste, au niveau national, un des sites les plus actifs pour le transport ferroviaire de marchandises. Doté de nombreux atouts, ce site offre des solutions de transport groupées au départ et à l'arrivée de cette région et facilite l'organisation des échanges nationaux et internationaux notamment avec l'Est de la France et le Benelux ». Il ajoutait « le redressement de la part modale du fret ferroviaire constitue une priorité de ce Gouvernement et un axe majeur de sa politique de transport de marchandises ». Il lui demande les prolongements qu'il envisage de réserver à ces légitimes inquiétudes et les engagements que le Gouvernement sera à même de prendre pour la sauvegarde du triage de Somain mais aussi pour son développement comme outil indispensable à l'avenir du fret ferroviaire.

Texte de la réponse

Même si Somain connaît une baisse d'activité due essentiellement aux effets de la crise économique qui ont particulièrement affecté le fret ferroviaire depuis 2009, ce site s'inscrit dans le réseau de plates-formes « multi-lots / multi-clients », l'organisation mise en oeuvre depuis décembre 2010 par la SNCF pour l'acheminement des wagons isolés. Dans ces conditions, une vingtaine de trains quotidiens relie actuellement Somain à d'autres plates-formes « multi-lots / multi-clients », notamment Dunkerque pour la région Nord Pas-de-Calais. Par ailleurs, ce site est utilisé comme relais pour le transport massif constitué de trains complets sur des liaisons ferroviaires au départ et à l'arrivée de la région Nord Pas-de-Calais, en particulier pour des trafics vers l'Est de la France et le Benelux. Pour ce qui a trait au devenir de l'activité de maintenance de wagons également présente sur ce site, le nombre de

wagons qui constituaient le plan de charge régulier de l'atelier de maintenance de Somain a baissé depuis fin 2011. L'effet induit par la réduction du volume d'opérations de tri de wagons effectuées sur cette plate-forme avait toutefois pu être en partie atténué, lors du premier semestre 2012, par le transfert d'activité en provenance d'autres sites et d'autres bassins, notamment du Nord-Est de la France. Pour tenir compte de ces évolutions, la direction du matériel de la SNCF adapte localement son outil industriel de maintenance et privilégie une maintenance plus mobile au détriment d'une maintenance lourde. 30 postes demeureront affectés à cette activité de maintenance mobile et pour des interventions sur engins moteurs dont le nombre pourrait même croître en 2013. Pour les autres agents, l'entreprise s'est engagée à offrir des perspectives de reclassement dans la région Nord Pas-de-Calais sur ses sites de maintenance de matériels et de voies de Lille, Hellemmes, Tourcoing, Lens, Arras, Douai, Valenciennes et Dunkerque. L'activité de ce dernier site devrait, de surcroît, être prochainement renforcée. Sur le plan national, la relance du fret ferroviaire constitue bien un axe majeur de la politique des transports. Le Gouvernement affirme sa volonté de le voir se développer et de redonner sa juste place à ce mode écologique et sûr dans le cadre d'une politique de report modal vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement. En concertation avec l'ensemble des acteurs du fret ferroviaire, le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche souhaite inscrire cette activité dans une nouvelle dynamique de développement. L'objectif est de s'appuyer sur des actions concrètes destinées à lever les freins au développement du fret ferroviaire, comme la mise en place de mécanismes permettant de préserver pour le fret des sillons de qualité et adaptés aux besoins des clients. Les offres de services de transport ferroviaire doivent être en cohérence avec les attentes du marché dans toute sa diversité : le transport massif réalisé en trains complets, le transport combiné et les autoroutes ferroviaires mais également l'acheminement de wagons isolés. Il est, en effet, vital pour bon nombre de secteurs d'activité de l'industrie française notamment la sidérurgie, la chimie et les automobiles de maintenir en France ce type de prestations de transport. Par ailleurs, il s'agira d'inscrire encore plus fortement le mode ferroviaire dans une politique d'amélioration de la compétitivité des transports français, particulièrement dans l'articulation avec les ports pour développer une offre ferroviaire de qualité, en complément du maritime. En outre, les leviers de croissance que constituent le transport combiné et les autoroutes ferroviaires seront exploités tout en prenant en considération les contraintes techniques et financières inhérentes à ces services de transport. Le ministre délégué chargé des transports a ainsi annoncé sa volonté de mettre en place un réseau d'autoroutes ferroviaires dont l'Autoroute ferroviaire atlantique sera la première phase. Il faudra également concilier la route et le fer et utiliser toutes les potentialités de complémentarité entre ces deux modes. Pour ce qui concerne les poids lourds de 44 tonnes, le précédent Gouvernement a modifié plusieurs fois la loi et a produit deux textes contradictoires en l'espace de quelques mois. En effet, la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle l'a conduit à autoriser, par décret, la circulation des poids lourds de 44 tonnes tout en prévoyant qu'à compter de 2018, seuls ceux qui seraient équipés de six essieux pourraient circuler. La précédente majorité a ensuite voté un amendement dans la loi « Warsmann » supprimant l'obligation du sixième essieu. Cette confusion entre ces deux textes a conduit à saisir le Conseil d'État d'un nouveau projet de décret. Le ministre chargé des transports a pris la décision d'autoriser la circulation des poids lourds de 44 tonnes avec cinq essieux mais en imposant des charges à l'essieu plus strictes afin de préserver l'état des infrastructures routières. Un décret a été publié au Journal officiel en ce sens, le 6 décembre dernier. Ce dossier a été examiné au regard du contexte de mise en oeuvre de l'écotaxe poids-lourds. En effet le Gouvernement entend mener à bien ses engagements en matière de report modal et de respect de l'environnement, et dans ce cadre, est attaché à la mise en place effective de l'écotaxe poids-lourds. La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a fixé le principe de la mise en place d'une écotaxe et de sa répercussion « par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises ». Cependant, le décret d'application publié par le précédent Gouvernement le 6 mai 2012 a suscité de très vives réserves de la part des professionnels du secteur. Le ministre a donc souhaité poursuivre un travail d'écoute et de concertation avec les acteurs concernés. A l'issue de cette période de concertation, il a décidé, concernant la répercussion sur les chargeurs, de mettre en place un mécanisme de majoration de plein droit du prix du transport. Le Gouvernement a souhaité aboutir à un mécanisme de majoration clair et lisible, dans un contexte apaisé. Un texte de loi précisant ce dispositif vient d'être approuvé à l'unanimité par le Sénat et sera discuté prochainement à l'Assemblée Nationale.