



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14671</b>	De <b>Mme Anne-Laure Cattelot</b> ( La République en Marche - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Déconstruction et recyclage du matériel roulant de voyageurs et de marchandises	<b>Analyse</b> > Déconstruction et recyclage du matériel roulant de voyageurs et de marchandises.
Question publiée au JO le : <b>27/11/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/05/2019</b> page : <b>4827</b> Date de signalement : <b>29/01/2019</b>		

### Texte de la question

Mme Anne-Laure Cattelot interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la valorisation des déchets industriels et plus spécifiquement la déconstruction et le recyclage du matériel roulant de voyageurs et de marchandises. En effet, de nombreux wagons et voitures en fin de vie laissés à l'abandon ont été recensés dans les gares de triage. Ce matériel, susceptible de causer un préjudice à la fois sanitaire et environnemental, doit être démantelé et faire l'objet d'un tri par pièces et par matières en vue de son recyclage (métaux, cuivre, plastique, bois, verre, amiante). La région Hauts-de-France est première en matière ferroviaire avec la présence de cinq constructeurs mondiaux (Alstom, Bombardier, Siemens, Titagahr, et Faiveley), et concentre près de la moitié des effets d'emplois directs de l'industrie ferroviaire. Tous les segments de la filière ferroviaire y sont présents : production de matériels roulants pour voyageurs (voitures pour TER, métro, tramways), de matériels roulants pour marchandises, d'infrastructures, de signalisation, de bureaux d'études, de centres de recherche ou encore de maintenance. Toutefois, aucune activité de déconstruction de voitures et de wagons fret n'est présente sur le territoire. Une tentative avait pourtant été lancée en 2012 par plusieurs industriels mais n'avait pas aboutie au regard des coûts de désamiantages trop élevés et de l'absence d'espace de stockage conséquent. Pourtant, l'industrie ferroviaire française occupe la troisième place mondiale et constitue un domaine d'excellence devant sans cesse se renouveler. En effet, cette filière qui fait face à une concurrence exacerbée doit se moderniser, se consolider et innover en continu afin de répondre aux évolutions des usages et des modes de transport. Par ailleurs, le recyclage et la valorisation des déchets industriels peut constituer une opportunité en matière de création d'emplois. C'est pourquoi la constitution d'un réseau d'entreprises réunissant quatre compétences apparaît stratégique (déconstruction, désamiantage, recyclage et valorisation des déchets). Celle-ci doit toutefois être précédée d'un diagnostic et d'un état des lieux quant au nombre de wagons usagés présents sur le territoire. En conséquence, elle le sollicite afin de savoir quelles mesures sont envisagées pour remédier aux carences en matière de déconstruction et de recyclage du matériel roulant de voyageurs et de marchandises.

### Texte de la réponse

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, est très sensible aux enjeux de la gestion des déchets sur l'ensemble de notre territoire et du développement des activités de recyclage au bénéfice des territoires

concernés. La filière du matériel roulant ferroviaire englobe les locomotives, les voitures voyageurs et les wagons de marchandise, mais aussi les métros ou encore les trams. Cette filière se caractérise par une durée d'utilisation élevée des matériels et la concentration des donneurs d'ordres responsables du devenir des déchets sous leur responsabilité. Les locomotives et les voitures voyageurs datant d'avant 1996 peuvent par ailleurs contenir de l'amiante et présentent également des enjeux spécifiques. Les opérations de déconstruction et de valorisation restent coûteuses, notamment pour la SNCF à qui appartiennent les principaux gisements à déconstruire et qui compte plusieurs milliers d'unités stationnées en attente de dépollution et de démantèlement. Toutefois, plusieurs sites de démantèlement se sont développés en France ces dernières années, parmi lesquels celui de Torvilliers (Aube), Chalindrey (Haute-Marne) ou encore Le Mans (Sarthe). Il paraît indispensable que les acteurs de la filière se mobilisent car si les activités de déconstruction des matériels ferroviaires se développent progressivement sur notre territoire, ce développement reste trop lent. Des moyens financiers sont par ailleurs prévus pour favoriser le développement de projets innovants dans le domaine des déchets ou plus généralement de l'économie circulaire. L'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) est ainsi susceptible d'apporter un soutien financier à des projets qui permettraient une meilleure valorisation des matériels roulants en fin de vie, que ce soit dans le cadre des investissements d'avenir, ou bien via une aide régionale de l'Ademe à travers le fonds économie circulaire, selon l'importance du projet.