

## Assemblée Nationale

Séance des questions orales du 3 février 2011

### Question de Monsieur Christian Bataille, député du Nord à Monsieur Thierry Mariani secrétaire d'État chargé des transports

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bataille, pour exposer sa question, n° 1286, relative au maintien du fret ferroviaire dans la région de la Sambre.

**M. Christian Bataille.** Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la région de la Sambre fait partie des territoires abandonnés par la République en matière de liaisons routières et ferroviaires.

Nous avons déjà constaté les lenteurs quant à l'aménagement en voie rapide de la RN 2, essentielle pour le territoire. Par ailleurs, votre prédécesseur, interrogé sur l'avenir de la liaison Corail Intercités entre Maubeuge, Aulnoye et Paris a laissé entières les menaces de suppression à terme. Ces perspectives funestes viennent hélas d'être confirmées publiquement par le directeur régional de la SNCF.

Nous déplorons le désengagement actuel de la SNCF en matière de fret, particulièrement en gare d'Aulnoye. Enfermée dans une logique de profit, la SNCF abandonne de fait l'activité du fret ferroviaire, un moyen pourtant indispensable au transport des marchandises et à l'activité industrielle.

Dans l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, l'arrêt de cette activité a provoqué la suppression de soixante-dix emplois à la gare d'Aulnoye-Aymeries. De plus, des entreprises industrielles, notamment Akers à Berlaimont, se trouvaient menacées dans leur avenir.

Dans un territoire déjà durement touché par la crise et la disparition progressive des services publics, l'argument d'une bonne gestion ne peut suffire. L'entreprise Akers et d'autres ont pu trouver une solution auprès d'une filiale de la société nationale des chemins de fers belges, dans des conditions financières équivalentes. On peut s'interroger sur les prétendus calculs de rentabilité de la SNCF, prétextés pour abandonner le transport des marchandises et l'arrêt du wagon isolé. Ce qui ne serait pas rentable pour la SNCF l'est pour les chemins de fer belges.

Ce désengagement de la SNCF est contraire à une politique équilibrée des transports. En voulant centrer son activité uniquement sur les transports rentables, en réduisant à sa plus simple expression l'offre de wagons isolés, en rejetant sur la route des trafics encombrants, la SNCF n'assume plus sa mission de service public. Elle va à l'encontre des affirmations du Grenelle de l'environnement en privilégiant les transports routiers à travers sa filiale GEODIS.

L'État étant actionnaire décisionnel de la SNCF, pouvez-vous indiquer à la représentation nationale si le Gouvernement envisage de rappeler à cette grande entreprise son obligation d'assurer un service public de qualité, privilégiant la solidarité avec le monde du travail et avec les régions en crise comme celle de la Sambre ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

**M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur le député, la convention entre l'État et la SNCF relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire, que j'ai signée le 13 décembre dernier avec le président de la SNCF, intègre dans son périmètre deux services ferroviaires desservant la région Nord-Pas-de-Calais : la ligne reliant Paris, Amiens et Boulogne-sur-Mer ; la ligne reliant Paris, Saint-Quentin, Maubeuge et Cambrai.

Si la suppression de la desserte de certaines gares a pu être étudiée par la SNCF, la convention signée garantit désormais la pérennité de ces lignes pendant la période 2011-2013. Les gares de Maubeuge et d'Aulnoye seront donc toujours desservies par la ligne d'équilibre du territoire qui relie Paris, Saint-Quentin, Maubeuge et Cambrai. La convention

relative aux trains d'équilibre, signée pour une durée de trois ans assure – avec l'aide de l'État – la pérennité de 360 dessertes dont celles-ci, je le répète.

S'agissant du fret, le Gouvernement a présenté, le 16 septembre 2009, l'engagement national pour le fret ferroviaire. Il s'agit d'investir dès aujourd'hui dans des solutions innovantes de transport de marchandises, telles que les autoroutes ferroviaires, le transport combiné et les opérations de logistique urbaine. Il convient également de favoriser l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité.

L'activité « wagons isolés » fait l'objet d'une nouvelle organisation offrant des services spécifiques pour les produits industriels lourds, encombrants et dangereux et des trains d'axes composés de groupes de wagons « multilots-multiclients » acheminés entre deux plates-formes.

La nouvelle organisation de l'activité de fret de la SNCF dans le nord de la France repose sur la création de l'entité « charbon-acier » à Lille et sur le maintien de la plate-forme de Somain, qui reprend l'activité « wagons isolés » du Nord-Pas-de-Calais, hors littoral.

L'ensemble des dessertes terminales pour le Nord-Pas-de-Calais va ainsi être opéré au départ de Somain et générer des évolutions sur le site d'Aulnoye-Aymeries. Ces évolutions portent sur une réduction de moins d'une trentaine de postes, principalement sédentaires, en exploitation et logistique, et non pas sur 70 postes.

La SNCF conduit parallèlement une politique active de reclassement des agents concernés au niveau régional. Les conducteurs de train rattachés au site d'Aulnoye-Aymeries seront moins affectés, du fait du maintien des circulations à réaliser dans le cadre de la nouvelle organisation de l'activité de conduite.

S'agissant en particulier de la desserte ferroviaire de la société Akers à Berlaimont, celle-ci a opté, dans un contexte concurrentiel, pour une offre ferroviaire alternative.

Nous sommes convaincus de la pertinence du mode ferroviaire pour le transport de produits sidérurgiques. L'État demeure particulièrement attaché au maintien et au développement du fret ferroviaire sur les créneaux qui sont les siens, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement en faveur de ce mode de transport.

Depuis mon arrivée dans ce ministère, le 14 novembre dernier, j'ai multiplié les contacts sur le sujet. Je partage votre opinion : l'abandon du wagon isolé par la SNCF pose problème. La SNCF est soumise à la concurrence et à des exigences de rentabilité, nous le savons, mais elle a aussi un devoir en matière d'aménagement du territoire.

Surtout, elle doit faire en sorte que certaines entreprises de taille moyenne, qui ne sont pas en mesure d'affréter des trains complets, puissent néanmoins continuer à être desservies sans avoir à se reporter sur le transport routier – un paradoxe que je dénonce comme vous.

Je suis conscient que cette stratégie d'abandon du wagon isolé menée par la SNCF pose problème. Je m'en suis déjà entretenu avec Guillaume Pépy. C'est un dossier que je veux suivre, car je ne voudrais pas que l'on tombe dans le travers que vous dénoncez et qui constitue un réel risque.

**M. le président.** La parole est à M. Christian Bataille.

**M. Christian Bataille.** Je remercie M. le secrétaire d'État de sa réponse très complète et lui conseille de dire aux directeurs régionaux de la SNCF de ne pas alerter l'opinion lorsqu'il n'y a pas lieu de le faire. La liaison ferroviaire vers Cambrai et Maubeuge étant prolongée pour encore trois ans,...

**M. Thierry Mariani, secrétaire d'État.** Au moins !

**M. Christian Bataille.** ...nous sommes rassurés temporairement, mais il faut dissuader les directeurs régionaux de déclarer dans la presse des choses qui alarment indûment l'opinion.