



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

gares

Question orale n° 1316

## Texte de la question

M. Pierre Bourguignon interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la situation de la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. Il a été mis fin à l'activité du tri par gravité sur le site de la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. Une réflexion s'est pourtant engagée autour de la ligne nouvelle Paris-Normandie. Le nécessaire désenclavement du grand port maritime du Havre, le développement des relations portuaires Le Havre-Rouen-Paris, le renforcement de l'axe Seine ont besoin de la multimodalité ferroviaire, routière et fluviale et donc de pôles d'échanges. La gare de triage de Sotteville-lès-Rouen, infrastructure ferroviaire a toute sa pertinence ; économiquement, elle dessert un territoire de forte activité portuaire ; elle est l'alternative principale au transport routier, garante de développement durable et plateforme de haute technicité reconnue. Chez nos voisins européens, les entreprises ferroviaires ont fait le choix d'une stratégie qui s'appuie sur l'activité wagons isolés, la Commission européenne jugeant cette activité comme essentielle. Les 2 000 cheminots qui travaillent sur le triage à Sotteville-lès-Rouen sont inquiets pour leur emploi. Et rien n'est fait pour les rassurer. Il lui demande donc ce qu'est devenu le plan d'engagement national pour le fret ferroviaire présenté en 2009 par son prédécesseur et quelle mesure elle compte prendre pour garantir le maintien mais aussi le développement du centre de triage de Sotteville-lès-Rouen, et préserver les emplois.

## Texte de la réponse

### GARE DE TRIAGE DE SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN

M. le président. La parole est à M. Pierre Bourguignon, pour exposer sa question, n° 1316.

M. Pierre Bourguignon. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, cela fait des années que j'alerte les ministres et les secrétaires d'État sur la situation de la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen. J'espère donc que vous ferez plus que relayer la réponse de Mme la ministre.

La région de Haute Normandie a engagé une réflexion autour de la ligne nouvelle Paris-Normandie et l'implantation d'une nouvelle gare dans l'agglomération rouennaise.

L'objectif était d'améliorer le service offert aux voyageurs mais aussi de renforcer le maillage et les relations avec les centres économiques et urbains européens. Nous sommes dans le multimodal ferroviaire fluvial et routier.

D'ailleurs, en juin 2009, lors de la présentation du projet Grand Paris, le Président de la République a affirmé que la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Rouen-Le Havre était une priorité. Réseau Ferré de France prépare le dossier dont se saisira la commission nationale du débat public, dès le mois de septembre prochain. Le service fret, dont la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen est une des pièces maîtresses, pourrait ainsi bénéficier de sillons libérés.

Le nécessaire désenclavement du grand port maritime du Havre, le développement des relations portuaires Le Havre-Rouen-Paris, le renforcement de l'axe Seine ont besoin de la multimodalité ferroviaire, routière et fluviale et donc de pôles d'échanges. Et la gare de Sotteville-lès-Rouen y a toute sa pertinence.

D'abord économiquement, car elle dessert un territoire qui bénéficie d'une forte activité portuaire.

Ensuite en termes de développement durable, car elle est complémentaire des transports routiers et fluviaux.

Enfin, elle est le cadre de la transmission d'un savoir-faire techniquement pointu et reconnu dans la France entière et au-delà de nos frontières.

Il reste que la stratégie de la SNCF continue d'inquiéter le territoire normand. Les cheminots qui travaillent sur le triage de Sotteville-lès-Rouen sont inquiets du démantèlement de leur outil de travail et n'ont reçu aucune garantie de leur direction quant à la pérennité de leurs emplois. Récemment encore, le comité de défense de triage de Sotteville a dénoncé la démolition prévue de plusieurs voies de réception dans le cadre du projet de simplification des postes E et C.

Les habitants de ma circonscription sont les témoins directs de l'abandon et de l'empilement des matériels roulants : des centaines de locomotives de fret. Pour tous, cette situation est très choquante.

Pourtant, lors du conseil des ministres du 16 septembre 2009, MM. Borloo et Bussereau avaient présenté un plan ambitieux d'engagement national pour le fret ferroviaire, en complément des engagements déjà pris lors du Grenelle de l'environnement et du contrat de performance de Réseau Ferré de France. Cet engagement mobilisant plus de 7 milliards d'euros d'investissement public d'ici 2020.

Les fermetures de gares et les suppressions de postes dans les centres de triage sont en contradiction avec les discours tenus. Dans cette même logique - pour ne pas dire dans ce même illogisme -, la SNCF prévoit d'abandonner 60 % du wagon isolé pour 2012.

C'est pourquoi, devant l'importance des enjeux évoqués, je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de préciser quels engagements l'État, actionnaire décisionnel de l'entreprise publique, entend prendre pour garantir le devenir du fret ferroviaire à Sotteville-lès-Rouen.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur Bourguignon, vous avez appelé l'attention de Mme Kosciusko-Morizet sur les évolutions de l'activité du site ferroviaire de Sotteville-lès-Rouen.

Dans le cadre du nouveau schéma directeur pour un transport écologique de marchandises établi par la SNCF en septembre 2009, le site de Sotteville-lès-Rouen n'est plus chargé de la fonction de triage depuis avril 2010. Cette décision de la SNCF s'explique par la baisse tendancielle du nombre de wagons isolés traités par l'entreprise. À cette baisse sera substitué le nouveau service multilots multicients, qui repose sur des flux davantage massifiés.

Toutefois, compte tenu de ses atouts géographiques et capacitaires, le site de Sotteville-lès-Rouen n'a pas été fermé, mais rattaché comme celui du Havre au centre de tri du Bourget. Même si ce site n'est plus amené à assurer la fonction de triage, il continue à assurer des prestations ferroviaires pour la desserte des clients de proximité. C'est l'essentiel pour les 2 000 personnes employées sur le site et en particulier pour les 300 agents qui travaillent dans l'activité de fret à laquelle vous avez fait référence.

Fret SNCF restera donc présent sur le site et sa présence est durable. Le nouveau schéma directeur de la SNCF s'inscrit, comme vous le savez, dans un contexte marqué par une profonde évolution du marché ferroviaire. La SNCF ne peut plus ignorer les efforts d'une concurrence qui s'intensifie depuis l'ouverture totale de ce marché en 2006. Le *statu quo* ne sauvera pas la SNCF, seule l'adaptation de ses offres le permettra. Pour redonner un avenir au fret ferroviaire, l'État a organisé la mobilisation de l'ensemble des acteurs autour de l'engagement national pour le fret ferroviaire. Ce programme traduit dans les faits l'ambition du Grenelle de l'environnement de porter la part des transports alternatifs de la route de 14 à 25 % à l'horizon 2022.

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

M. Pierre Bourguignon. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai écouté attentivement votre réponse. Il convient de renforcer le travail d'adaptation de la SNCF adaptation car, y compris dans la dimension de développement européen, le traitement du wagon isolé a une importance essentielle. Or la SNCF n'a toujours pas défini sa stratégie en ce domaine.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Bourguignon](#)

**Circonscription :** Seine-Maritime (3<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1316

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 22 février 2011, page 1587

**Réponse publiée le :** 2 mars 2011, page 1289

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 22 février 2011