

Social

Élus, syndicalistes, unanimes à défendre la gare fret de Somain

UNE DONNÉE INCONTOURNABLE POUR L'AVENIR ET... L'ENVIRONNEMENT

Jean-Jacques Candelier, député PCF, propose la tenue d'une table ronde

Le concept de développement durable s'impose de plus en plus dans notre société comme une donnée incontournable de l'avenir.

À Somain, la fermeture de la dernière gare de triage du Nord-Pas-de-Calais, c'est concrètement 400 emplois mis en sursis qui s'ajoutent à toute une infrastructure déterminante à l'heure du "Grenelle de l'environnement" et d'une certaine idée de l'écologie. 67 emplois y ont déjà été supprimés. Alors que la SNCF met en pratique son "Schéma directeur", sous l'égide du gouvernement, élus, syndicalistes, ont rencontré la semaine dernière le cabinet du secrétaire d'État aux Transports, M. Bussereau et ont réitéré avec force le maintien de la gare de Somain avec des propositions concrètes. Lors d'un point de presse tenu à Douai, à l'issue de cette réunion, le ton général est à l'offensive avec un leit motiv puissant, sans la mobilisation (deux manifestations et plusieurs actions) la SNCF aurait mis à exécution son plan de fermeture et cela est insupportable.

Jean-Jacques Candelier, député PCF du Douaisis, Marc Dolez, député Parti de gauche du Douaisis, et Jean-Claude Quennesson, maire de Somain, David Rotolo, secrétaire de la CGT des cheminots de Somain, Fabian Tosoline, syndicaliste CFDT et porte-parole de l'intersyndicale (CGT, Unsa, SUD, CFDT, FGAAC, CFTC), tiennent tout d'abord à fustiger une politique de casse du service public, avec l'abandon du wagon isolé (60 % déjà supprimés) et la transformation de la gare en "coquille vide"... Développer le dit service public des transports de marchandises est un paramètre découlant d'une revendication récurrente et fondamentale. Huit sites sur onze ont déjà été supprimés dans la région et dans un proche avenir, il ne subsistera en France pas plus que quatre gares de triage...

Coeur de métier

Comment en est-on arrivé là ? La SNCF, politique commerciale oblige, s'apprête à injecter des mil-



Élus, syndicalistes cheminots, sur la même position pour défendre la gare de Somain. (Photo Liberté 62)

lions de camions sur les routes, aggravant ainsi la situation écologique et l'insécurité routière des citoyens empruntant toutes les infrastructures routières. L'Etat n'est-il pas garant de la sécurité publique ? Le triage, c'est le coeur de métier et un savoir-faire exemplaire des salariés de Somain, salariés qui, menacés au quotidien par la perte de leur emploi, ne baissent pas les bras et sont unis à défendre le fret SNCF. Comment une gare mise en service en 1846 peut-elle disparaître ? Comment diversifier les offres et les demandes ? Toute la manœuvre de la SNCF n'a pour objectif que de faire peur, d'anesthésier et d'empêcher la résistance au nom

des prérogatives prises en haut lieu au mépris des pratiques élémentaires d'un transport "propre"... et, bien évidemment, des postes de travail. Les grandes lignes du plan «Fret ferroviaire de l'avenir» annoncé par Jean-Louis Borloo ne rassurent pas non plus. Ce plan profitera avant tout aux «autoroutes ferroviaires» et au «fret à grande vitesse» et non au «wagon isolé», qui permet pourtant d'approvisionner de petites entreprises qui n'ont ni les moyens ni le besoin d'affréter un train complet. Mais la SNCF ne veut plus de cette activité jugée pas assez rentable.

Pour la SNCF, le schéma directeur n'est pas finalisé, le gouvernement parle de son application, il y a un décalage entre les deux parties et cela mérite d'être éclairci. Les élus et les syndicalistes, décidés à poursuivre leurs démarches, savent qu'il n'y a pas de temps à perdre et lorsque la question sur la pérennité de la gare est posée directement au ministre de tutelle, la réponse ne doit souffrir d'aucune ambiguïté. L'équilibre Rail-Route-Voies navigables doit être un axe prioritaire mais aucun engagement n'est pris pour les emplois.

Les atouts de Somain

«À Somain, nous avons des atouts !» commentent les syndicalistes cheminots (avec des formations pour les agents du secteur matériel ; des formations valori-

santes afin de permettre à ces agents d'être capables d'effectuer des réparations de catégorie supérieure sur les engins moteurs ; réintégrer le transport du matériel ferroviaire par le rail). La pérennité du wagon isolé sur Somain entre dans un plan de transport national et ne pas cantonner «multi-lots/multi-clients» à l'échelon régional. Dans le cadre du nouveau schéma directeur, il est proposé par les syndicats la mise en place d'allers-retours quotidiens de trains de wagons isolés entre le port de Dunkerque et le site de Somain. Ces trains triés sur le site de Somain pourraient ensuite partir vers le triage de la région parisienne et Woippy et ainsi améliorer considérablement l'hinterland du port de Dunkerque.

Savoir-faire

Pour la CGT, abandonner ce savoir-faire historique de la SNCF c'est courir le risque, quasi certain, de perdre le transport à longue distance et se priver de la possibilité d'offrir des solutions globales et complémentaires aux chargeurs.

Le réseau de petites et moyennes entreprises, qui constitue désormais le pilier du tissu économique des territoires, ne pourrait plus ainsi utiliser le mode ferroviaire. Jean-Jacques Candelier, député, est catégorique «une table ronde avec tous les intéressés - élus politiques, gouvernement, organisations syndicales, SNCF - est

indispensable pour aller de l'avant et défendre et développer la gare de Somain. Le combat a permis des avancées avec un premier recul de la SNCF mais ce n'est pas suffisant. Le mode ferroviaire est peu polluant, économe en espace et en énergie, il est aussi un élément structurant de l'espace économique et social. Il doit donc être un levier stratégique essentiel pour la satisfaction des besoins actuels et futurs. La France a besoin d'un véritable service public des transports.»

L'Europe à grands renforts de subventions investit dans la plateforme multimodale de Dourges mais la "spécialité" de la SNCF et des cheminots est le point faible. La place qu'occupe aujourd'hui le fret ne correspond pas du tout aux nécessités d'un transport répondant aux normes écologiques, des gares entières sont fermées et les "autoroutes" ferroviaires sont à développer.

Le Nord/Pas-de-Calais représente 30 % d'un tel mode de transport. L'abandon du wagon isolé entraînerait non seulement la suppression de 6.000 à 8.000 emplois, mais mettrait aussi 1,5 millions de camions supplémentaires sur les routes. A contrario, Réseau Ferré de France doit garantir à FRET SNCF des infrastructures et des sillons de qualité. Le combat unitaire pour la défense de la gare de Somain. Le rapport de forces, un atout décisif pour la gare de Somain.

Pierre Piriros

Parmi les axes d'avenir

CONSERVATION et développement des trafics internationaux avec la Belgique. «L'Open Access», en plein essor sur notre région, a la possibilité de fournir une charge de travail conséquente pour les agents de conduites du site de Somain. Aujourd'hui, des cheminots sont formés «belges» sur le site de Somain mais leurs compétences ne sont pas exploitées; la direction ne respecte pas des engagements, alors que le site de Lille-Délivrance, qui centralise le trafic Open-Access n'est pas en capacité de fournir les effectifs nécessaires pour assurer la charge qui lui est allouée.

Pôle d'appui

Somain, un pôle d'appui pour la plateforme multimodale de Dourges :

En effet, le positionnement du site de la gare de triage de Somain par rapport à la plateforme multimodale de Dourges permet à l'intersyndicale de proposer à la direction SNCF d'utiliser le site comme pôle d'appui de Dourges, pour par exemple, utiliser le site de Somain pour le garage des trains en attente de chargement ou déchargement de la plateforme. Cela permettrait d'intégrer Somain dans l'entité combi-express.