



L'« Accord de Rouen pour le climat » ne peut se passer du ferroviaire !

Lettre ouverte aux 156 Conseillers communautaires de la Métropole Rouen Normandie

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Le 8 décembre au Panorama XXL, la Métropole Rouen Normandie organise sur et pour son territoire un forum intitulé : « *De la COP 21 à l'accord de Rouen pour le climat* ». Une action qui implique d'agir en cohérence et de ne pas omettre qu'il n'y aura pas de transition énergétique réussie sans de nouvelles politiques industrielle, du transport et de l'aménagement du territoire... Certes, il ne serait pas juste de vous imputer la maîtrise complète de ce que sous tend le sujet ni cette impression de ne pas avancer qui persiste en nos rangs, alors qu'il n'y a plus de temps à perdre. La poursuite des négociations onusiennes à Bonn en novembre dernier dans cette COP 23 nous laisse une nouvelle fois sur notre faim. À l'exemple des USA, peu d'Etats parmi les grandes puissances sont prêts en vérité à passer la vitesse supérieure pour éviter cet emballement catastrophique du climat, attesté dorénavant par des milliers de scientifiques. **Et d'appeler avant qu'il ne soit trop tard à agir pour changer le système et non le climat !**

« Charité bien ordonnée commence par soi-même », dit-on. De fait, la France sera-t-elle en mesure de tenir son propre engagement climatique, à savoir réduire de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 ? Rien n'est moins sûr ! En outre, **sans inverser la situation faite au ferroviaire, objet de notre propos : c'est peine perdue !**

En ce domaine, nous faisons même face dans notre pays à un recul en arrière sans précédent. Déjà l'omission remarquée de relance et de développement du trafic marchandises par fer dans la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme du rail français faisait pour le moins désordre. Un oubli de taille ! Suivi du report sine die, puis de l'arrêt coupable du prélèvement de l'écotaxe, accentuant la concurrence déloyale et faussée de la route. Idem quant à la loi sur la transition énergétique, dont le premier secteur émetteur de GES que sont les transports est quasi inexistant du texte. Enfin, le train n'a toujours pas la place qui lui revient dans les Assises nationales de la Mobilité sur le point de s'achever. Observation à rapprocher avec la décision de mettre fin aux trains couchettes, au service auto-train, à la déclaration mi octobre du Président de SNCF lors du congrès de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs : « *La SNCF a l'ambition que le car TER soit meilleur que ce que le train peut faire* ». Comprend dès lors qui peut ? Quoique, n'est-ce pas l'actuel Président de la République qui a œuvré pour la libéralisation du transport par autocars au temps où il n'était que Ministre ? À cela s'ajoute encore un rapport, confié par le Premier Ministre à Monsieur Spinetta, en vue de refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence. Sa copie est attendue pour janvier, le Gouvernement ambitionnant de déposer au Parlement un projet de loi d'orientation des mobilités dès le 1^{er} semestre 2018. Loi qui supplantera de fait celle des transports intérieurs (LOTI). À l'instar du « rapport Duron » axé sur les trains d'équilibre du territoire (TET), pour n'en citer qu'un, de l'action par anticipation des Sénateurs Maurey et Nègre avec leur proposition de loi pour peser sur le même sujet, de la filialisation projetée de Fret SNCF, ... chat échaudé craint l'eau froide ! Aussi contracter plus encore l'offre ferroviaire, l'outil de production, par la réduction des dessertes TGV, TER, TET afin de favoriser les lignes dites « rentables », risque à nouveau d'y être privilégié. **Et de déplorer encore, malgré les promesses électorales et les discours éco-responsables, aucun changement : le modèle de référence pour le ferroviaire est dorénavant celui de la route, l'État s'obstinant toujours à penser les transports en termes de concurrence, de compétitivité, dumping social à la clef, alors qu'ils devraient répondre à des logiques de complémentarité, d'intermodalité, sous maîtrise publique !**

Quid par conséquent des propos du chef de l'État à cette COP 23 sur « *le seuil de l'irréversible franchi* », avec un réchauffement « *qui ajoute de l'injustice à l'injustice, de la pauvreté à la pauvreté* », touchant d'abord « *les plus fragiles* ». Quid aussi du « *nouveau cadre de pensée* » appelé par le directeur de WWF France, organisation partenaire de l'initiative de Métropole Rouen Normandie. WWF France qui, dans son dernier rapport, préconise à juste titre de faire le lien entre les enjeux climatiques et de sécurité : « *Lorsque l'équilibre entre l'homme et son écosystème, qui lui fournit des ressources clés (alimentation, eau potable), se rompt, l'instabilité s'installe et, du coup, la menace pour la sécurité s'amplifie. Lutter contre le dérèglement climatique, c'est donc un investissement pour la paix* ». Du moins, nous vérifierons le 12 décembre lors de ce « One Planet Summit » annoncé et organisé par la France pour le deuxième anniversaire de l'accord de Paris sur le climat...

Mais avant, qu'en sera-t-il sur notre territoire ? Alors que les transports routiers y représentent le 1^{er} secteur émetteur de NOx (33 % des émissions), le second vis-à-vis des particules fines PM10 (27 %), qu'ils participent à la deuxième source émettrice de GES (22 %), informations lues dans le dernier diagnostic du plan climat énergie territorial (PCAET), allons-nous encore longtemps faire l'impasse sur ses atouts liés à ses infrastructures ferroviaires encore bien présentes mais sous utilisées voire abandonnées ? En sera-t-il question le 8 décembre dans ce débat annoncé et pour cet accord de Rouen pour le climat ? Ou resterons-nous cantonnés à prioriser des solutions tendant à toujours plus culpabiliser et pénaliser l'individu, le consommateur ?

Il ne s'agit pas pour nous d'écarter toute part de responsabilité individuelle dans la détérioration de la qualité de notre environnement ni de rejeter toute dimension « éco-citoyenne » afin de la préserver au mieux. **Nous en avons toutefois assez de cette écologie hors du politique, axée sur le seul terrain de la morale qui, en définitive, fait la part belle à un système économique hors de toute « éco-production » !** Exemple : en novembre 2016, le média en ligne *Fil fax* précisait que la desserte des terminaux céréaliers et agro-industriels du groupe Sénalia sur le port de Rouen s'élevait pour une campagne céréalière normale à 750 camions par jour. Et de nous rappeler les propos tenus par le PDG de ce groupe, le 6 janvier 2012, contestant la notion d'intérêt général évoquée par la municipalité de Rouen dans sa volonté affichée de se pencher sur la circulation des poids lourds traversant sa ville : « *Il y va de l'intérêt général de ne pas handicaper les activités du groupe : notre compétitivité se mesure en euro par tonne. Tout coût supplémentaire vient s'imputer directement sur notre compétitivité.* » **Faut-il rappeler que l'ensemble des silos du port de Rouen est desservi par le fer ?**

SNCF n'est pas en reste vis-à-vis de ce report modal qui nous asphyxie de jour en jour ! Outre ses ateliers de Quatre mares à Saint-Etienne-du-Rouvray d'acheminer désormais ses pièces par route (30 camions/jour), dans les toutes prochaines semaines Sotteville-lès-Rouen connaîtra à son tour un nombre équivalent de poids lourds avec la desserte de la nouvelle Unité régionale d'approvisionnement et d'acheminement de matériels ferroviaires de SNCF Réseau. Cette infrastructure est en cours d'aménagement à la périphérie immédiate de la rue de Paris, nuisances olfactives à venir en prime pour les habitants du complexe immobilier tout juste sorti de terre et sis pile en face (stockage traverses créosotées). Le tout, sans omettre les incertitudes qui subsistent quant au mode dominant d'acheminement des matériaux de la base travaux du faisceau SNCF des Anglais à Petit Quevilly pour la construction de l'éco-quartier Flaubert, du contournement routier Ouest de Rouen...

Autre projet d'envergure, celui de **Seine Sud**. Les études de sa phase pré-opérationnelle, liées à son plan directeur et de développement durable, s'empilent. La proximité de ces 800 hectares avec le fleuve et les infrastructures routières, contournement Est de Rouen à la clef, en est l'argument phare. **Toujours rien, ou si peu, quant à la desserte ferrée déjà en place par le passé sur ce site et pouvant, à moindre coût, à nouveau être opérationnelle ?! Cette possible zone d'activité industrielle est pourtant idéalement placée, puisqu'elle jouxte le triage SNCF de Sotteville-lès-Rouen, dans une région dotée de voies en majorité électrifiées !** Triage, encore, qui se meurt chaque jour davantage et qui se voit désormais la proie d'appétits fonciers. À minima, pour la sauvegarde de cet aménagement déjà en place, réellement d'intérêt public et indispensable pour le territoire, nous apprécierons le même engouement que celui manifesté par le Président de Métropole Rouen Normandie pour cette liaison autoroutière à péage A28-A13, au tracé contesté et sans précision à ce stade quant à l'engagement financier de l'Etat pour sa construction.

Bien d'autres propositions peuvent être formulées pour « *aller vers une métropole plus apaisée* » et pour cet accord de Rouen pour le climat. Nos différentes actions et publications sont là pour en témoigner. Elles participent aux diverses réflexions en cours ou non (LNPN, nouvelle gare Rouen St-Sever, Tranchée ferroviaire couverte, Tram Train,...). Nous les tenons à votre disposition, tout en vous alertant sur ce qui se trame à l'encontre du service public dispensé par la SNCF et sur ce déclin manifeste du fret ferroviaire, préjudiciable aux trains de voyageurs dans le sens où il augmente le coût des sillons dû pour ces circulations. Remarques, qui valent également pour les 2^e rencontres normandes du développement durable de décembre et janvier organisées, cette fois, par le Conseil régional.

Dans l'attente de mesures et d'une mise en commun qui aillent réellement dans le sens de la réhabilitation du service public ferroviaire, nous vous remercions de l'intérêt porté à cette lecture, et vous prions de croire, Mesdames, Messieurs les Conseillers, en l'assurance de notre parfaite considération.

Sotteville-lès-Rouen, le 4 décembre 2017

P/O le Comité de défense du triage SNCF de Sotteville

BRIERE Sylvain