

## « DES QUAIS DE SEINE, À CEUX DE NOS GARES... »

*L'Armada de Rouen, grande fête maritime au succès populaire garanti, outre de rassembler les plus beaux et les plus grands voiliers venus du monde entier, se veut l'évènement fédérateur de l'axe Seine. Une ambition, alors même que s'engage à l'Assemblée nationale l'examen de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), qui ne peut occulter le ferroviaire. D'autres quais en somme, en Normandie et ailleurs, et bien des envies d'abordage...*

Un an après l'adoption à l'Assemblée nationale de la réforme du système ferroviaire français, la deuxième en moins de quatre ans, l'argumentation servie par la majorité présidentielle et les dirigeants de SNCF pour imposer ce nouveau pacte ferroviaire tombe à l'eau. Chacun est en effet désormais à même de vérifier que cette loi qui consacre à terme l'ouverture totale à la concurrence du rail, la fin du statut des cheminots et la transformation de SNCF en sociétés anonymes s'avère en définitive un énième sabordage du service public. Tarification, qualité de service, mais aussi dessertes en zones rurales,... rien n'est épargné ! Pas même cette Armada, où pour le moins les horaires et la durée des trajets des trains supplémentaires pour y embarquer ne sont pas à la hauteur de l'évènement. Et de se remémorer ce qu'en disaient les cheminots en lutte l'an dernier.

### *Avis de gros temps annoncé sur le rail en terres Vikings...*

La Normandie, première région à avoir revendiqué et obtenu le transfert de l'État des lignes Intercités, dits trains d'équilibre du territoire, fait quant à elle l'objet d'un traitement particulier. Encourageant de fait, même si elle s'en défend, le désengagement de l'État et la mise à mal des règles d'équité en matière de financement des services publics, la bordée majoritaire de ce Conseil régional, adepte du « nouveau monde version en marche arrière à tribord toute ! », a passé avec lui une convention en 2016 pour reprendre en qualité d'autorité organisatrice et dès le 1er janvier 2020, depuis les gares parisiennes, l'intégralité des dessertes normandes par fer. « Normandie Trains 2020 » est sa feuille de route. D'un côté, des nouveaux matériels, mais sous contrainte de livraison ; de l'autre, des conventionnements possibles avec d'autres opérateurs que la SNCF, fermetures de gares, suppressions d'arrêts, transferts de liaisons ferrées sur la route à la clef. En outre, adoptant à son tour la dématérialisation des titres de transport et le recours aux plateformes numériques pour leur achat, la suppression un à un des guichets en gares et des boutiques SNCF en centres villes s'accroît. Pour autant, des automates ne prennent pas toujours le relais et il en coûte dorénavant plus cher à l'usager devant s'acquitter dans le train du prix de son billet. Sous couvert de lutte contre la fraude, des portiques apparaissent ou sont prévus être installés dans les grandes gares. Une absence d'interface humaine, qui se voit même déployée à bord des trains au mépris de la sécurité des circulations et de la sûreté des voyageurs avec l'EAS (Équipement à agent seul). Des préconisations qui inquiètent les associations normandes de défense des usagers fédérées à Convergence Nationale Rail (CNR) et les cheminots CGT au sein de leur Comité de vigilance ferroviaire créé en mars dernier. Inquiétude, enfin, partagée par le Conseil économique, Social et Environnemental de Normandie (CESER), prônant dans son tout dernier rapport, axé sur les mobilités au quotidien : de profiter du réseau en place en le réactivant au besoin, le tout en réinventant le TER et le service en gare.

### *Le fret ferroviaire en fond de cale...*

Mais l'axe Seine sous tend d'abord et avant tout le transport des marchandises. C'est évident ! Tout comme le fait que le rail est consubstantiel au développement du territoire et de l'industrie traversés par ce fleuve et ce, dès son embouchure ! Aussi, convient-il en ces lignes de démentir le naufrage annoncé par d'aucuns du port du Havre, en

février 2017 à l'occasion de ses 500 ans. À les entendre, ce port est menacé d'être effacé de la carte par la suprématie de ceux d'Anvers et de Rotterdam pour cause de résistance sociale et de conflictualité des ouvriers portuaires et dockers CGT havrais. Cette menace, en vérité, est davantage liée à sa desserte ferroviaire sous dimensionnée dès l'origine du projet « Port 2000 », il y a près de trente ans !

La casse du fret ferroviaire n'épargne pas non plus le triage SNCF de Sotteville-lès-Rouen. Comme son nom l'indique, celui-ci est situé à la périphérie immédiate de Rouen, autre grand port maritime de Seine-Maritime, premier au plan européen pour l'exportation des céréales. Configuré à l'origine pour manœuvrer 3 000 wagons par jour, il n'en trie aujourd'hui quasiment plus. Ici, comme partout ailleurs, le rail est délaissé au profit de la route. La libéralisation de ce secteur d'activité, dès 2006, n'a pas permis son développement. Pire, elle l'a considérablement dégradé avec une part modale pour le fret ferroviaire en France estimé dorénavant à moins de 9%, tous opérateurs confondus. C'est pourtant ce cap qui est poursuivi par le gouvernement. L'accélération écologique annoncée par le Premier ministre pour ces douze prochains mois de l'acte II du quinquennat n'est, dès lors, qu'imposture et vent !

### ***Le rail toujours encalminé dans le « Pot au noir » de Seine Sud...***

Autre projet d'envergure, celui de « Seine Sud » impliquant la Métropole Rouen Normandie. 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 en est l'argument phare. Toujours rien quant à la desserte ferrée déjà en place par le passé sur ce site et pouvant, à moindre coût, à nouveau être opérationnelle ?! Cette zone d'activité industrielle possible est pourtant idéalement placée, puisqu'elle jouxte le triage SNCF de Sotteville-lès-Rouen, dans une région dotée de voies en majorité électrifiées ! La complémentarité des modes écologiques fluvial et ferroviaire serait de fait optimale ! *A minima*, pour la sauvegarde de cette installation ferroviaire, réellement d'intérêt public et indispensable pour le territoire, nous apprécierons dès lors le même engouement que celui manifesté à la barre du « vaisseau amiral Métropole » pour le contournement Est de Rouen. Liaison autoroutière A28-A13 à péage, au tracé toujours contesté et sans réelle précision à ce stade quant à l'engagement financier de l'État pour sa construction. Et d'alerter : l'« Accord de Rouen pour le climat », sans le ferroviaire, c'est peine perdue !

### ***Sur les mers, comme sur les voies ferrées, le modèle de référence ne peut être celui de la route...***

Hier comme aujourd'hui, la priorité des priorités consiste à élaborer un véritable plan de modernisation et de développement de la SNCF, impliquant de résoudre la question centrale de son financement et de son désendettement. L'heure n'est donc pas à contracter davantage encore l'offre ferroviaire, son outil de production, ses effectifs cheminots,... Mais au contraire de mettre en phase les discours éco-responsables avec les actes ; d'en finir avec cette écologie hors du politique, axée sur le seul terrain de la morale culpabilisatrice qui, en définitive, fait la part belle à un système économique hors de toute « éco-production ». Résolutions, enfin, qui passent par abolir le modèle de référence pour le ferroviaire qu'est dorénavant la route, l'État, les autorités régionales organisatrices des transports ne s'obstinent plus à penser les mobilités en termes de concurrence, de compétitivité, dumping social à la clef, alors qu'elles doivent répondre à des logiques de complémentarité, d'inter-modalité, sous maîtrise publique !

Sotteville-lès-Rouen, le 13 juin 2019