

« Lettre ouverte aux candidat-e-s têtes de listes des élections municipales de mars 2020 »

Saint-Étienne-du Rouvray, le 6 février 2020

Mesdames, Messieurs,

Les 15 et 20 mars prochains auront lieu les élections municipales mais aussi intercommunales. Les associations citoyennes de défense et de développement du service public ferroviaire, SOS Gares et le Comité de défense du triage SNCF de Sotteville-lès-Rouen (CDTS), toutes deux affiliées à Convergence nationale rail (CNR), par cette lettre ouverte souhaitent vous interpeller sur la question des mobilités, singulièrement celles permises par le ferroviaire.

Ces dernières années nous avons en effet observé une augmentation considérable de camions sur nos routes. Dans le même temps, nous avons déploré une constante et consternante dégradation des dessertes par fer de notre bassin de vie et d'emploi. Ni l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire (2003 et 2006, respectivement aux plan international et national) avec une part modale stagnant aujourd'hui en France sous la barre des 9 % contre 20,6 % en 2000 ni les deux réformes successives en moins de cinq ans du système ferroviaire français ont infléchi cette donne ?! Pas même notre position géographique de premier plan, sise à l'intersection de plusieurs lignes ferrées tant nationales que régionales voire locales et à la périphérie de deux grands ports maritimes (Rouen, 1^{er} port européen exportateur de céréales ; Le Havre, 1^{er} port containers français). Aujourd'hui la route est le premier secteur émetteur de NOx (33 % des émissions), second vis-à-vis des particules fines PM10 (27 %) et deuxième source émettrice de GES (22 %)¹ dans nos communes. Les infrastructures ferroviaires pour l'essentiel avec voies électrifiées sont pourtant bien présentes mais sous utilisées voire abandonnées ?! Près de 80 % des trajets domiciles/travail sont effectués sur notre agglomération en voiture sur des axes le plus souvent saturés. Enfin ce n'est pas ce projet autoroutier A 13 - A 28 non financé, au tracé contesté et avec péage, censé contourner l'Est de Rouen qui nous paraît être la solution. **L'attractivité de la Métropole Rouen Normandie, sa transition écologique, son accord climat et la mobilité de ses habitants ne peuvent être pertinents sans le rail !**

Cette situation inquiète, et ce jusqu'au Conseil économique, social et environnemental de Normandie (CESER). Cette assemblée a conclu en avril 2019 dans un rapport axé sur les mobilités au quotidien quant au ferroviaire : « (...) *de profiter du réseau en place en le réactivant au besoin, le tout en réinventant le TER et le service en gare* ». Quant à nous, nous déplorons l'absence d'un État stratège en la matière, ses désengagements successifs sur les collectivités locales ne permettant pas de doter la SNCF d'un véritable plan de modernisation et de développement. Orientation pourtant d'actualité chez nos voisins européens et qui implique de résoudre la question centrale du financement et du désendettement de la SNCF, opérateur historique public (scindé désormais en 5 sociétés anonymes). Aussi affirmons-nous l'urgence à mettre les discours écoresponsables en phase 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 » !

C'est pourquoi, nous vous demandons Mesdames et Messieurs, candidat-e-s en lice pour ces élections municipales, futur-e-s élu-e-s de nos communes et Conseiller-e-s communautaires, de prendre en compte à votre niveau nos revendications ; d'agir pleinement aussi pour leur respect dans toutes les instances où vous serez amenés à siéger. Et de formuler quelques propositions pouvant être défendues, si vous les partagez, dans vos communes et face aux autorités compétentes :

1°) **Accroître la circulation des TER entre les gares d'Yvetot – Barentin – Rouen – Oissel et Elbeuf**, dont il convient de rétablir les rotations et les arrêts supprimés dans le cadre du plan de transport 2020 de la Région Normandie, et ce aussi bien en semaine que le week-end. En outre, des arrêts supplémentaires devront être créés pour mieux desservir les localités et les entreprises de cette ligne (zone commerciale de Tourville-la-Rivière, Hôpital de Cléon, zone Barentin - Pavilly). Amélioration de la fréquence des dessertes à la demi-heure.

¹ Sources plan climat énergie territorial (PCAET) de 2017

2°) **Doter en personnel les gares** pour aider au mieux les personnes à mobilité réduite (PMR), délivrer les billets, assurer la sécurité, la sûreté, etc...). D'une manière générale l'accès des PMR aux gares et haltes ferroviaires doit être repensé et modernisé.

3°) **Réaliser le cadencement entre les gares de Montérolier-Buchy, Darnétal et Rouen**, permis par la réouverture et l'électrification complète de la l'axe ferré Motteville – Serqueux – Gisors.

4°) **Refuser la suppression de l'accompagnement des contrôleurs**, de fait de tout équipement à agent seul (EAS) à bord des trains (mêmes raisons que le point 3 avec en plus, l'aspect de la sécurité des circulations).

4°) **Réactiver au service des voyageurs la ligne Rouen Gauche / Saint-Pierre-lès-Elbeuf via Petit Quevilly, Grand Quevilly, Petit Couronne, Grand Couronne et La Londe**. Cette ligne pourra desservir rapidement et à moindre frais les quais SNCF de la halte ferroviaire de Rouen-Saint-Sever et, à terme, ceux de la nouvelle gare envisagée sur ce site dans le projet de Ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN). Enfin, son raccordement à la gare de Saint-Aubin-lès-Elbeuf permettra une véritable boucle ferroviaire dans la partie Sud de l'agglomération rouennaise (projet datant des années 1980).

5°) **Mettre en place une tarification accessible au plus grand nombre d'usagers et donnant sens au droit au transport pour tous**. Dans ce cadre, la délivrance de titres uniques de transport donnant accès aux différents modes urbains et péri-urbains utilisés s'avère majeure.

6°) **Accompagner cette densification de l'offre ferroviaire d'un cadencement** pour favoriser la lisibilité, la simplicité et l'attractivité du rail avec pour corollaire une réelle complémentarité entre les différents modes de transport urbains et péri-urbains (correspondances). De même la création de parkings automobiles et de parcs deux roues, constituant autant de relais sécurisés et gratuits, s'avère complémentaire pour la réussir.

7°) **Refuser le déclin manifeste du fret ferroviaire**, préjudiciable aux trains de voyageurs dans le sens où il augmente le coût des sillons dû pour ces circulations.

8°) **Préserver le triage SNCF de Sotteville-lès-Rouen de tout risque foncier**.

9°) **Prémunir nos communes des risques inhérents à la circulation excessive des poids lourds**. Rappelons que l'ensemble des silos et de l'industrie chimique du port de Rouen est embranché au réseau ferré, et que par le passé ce dernier était privilégié pour le transport des matières dangereuses.

10°) **Penser en priorité desserte ferroviaire, s'agissant de l'axe Seine et du projet Seine Sud**.

Autant de résolutions qui sans être exhaustives, passent par la **reconquête de l'acheminement des wagons isolés et par abolir le modèle de référence pour le rail qu'est désormais la route, l'État, les autorités régionales organisatrices des transports ne s'obstinant plus à penser les mobilités en termes de concurrence, de compétitivité, dumping social à la clef, alors qu'elles devraient répondre à des logiques de complémentarité, d'intermodalité, sous maîtrise publique !**

Restant à votre disposition pour plus de précisions et actions convergentes dans le but de réhabiliter pleinement et ensemble le service public ferroviaire, nous vous prions de croire, Mesdames, Messieurs, en l'assurance de notre parfaite considération.

P/O SOS Gares et le CDTS

J-L. Dalibert / S. Brière