

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## Comité de Défense du Triage de Sotteville



### COMITÉ DE DÉFENSE DU TRIAGE DE SOTTEVILLE

Le Comité de Défense du Triage de Sotteville est né en avril 2010, suite aux dégradations volontairement perpétrées par la SNCF du trafic marchandises, en particulier l'abandon du wagon isolé et du tri par gravité. Il rassemble plusieurs milliers d'adhérents et de sympathisants et parmi eux de nombreux élus normands : Sénateurs, Députés, Conseillers Régionaux, Conseillers Généraux, Maires, Conseillers Municipaux ou représentants d'associations de défense de l'environnement. Nous avons également le soutien de plus d'une douzaine de Municipalités de l'Agglomération rouennaise.

Le Comité de Défense du Triage de Sotteville est affilié à « Convergence Nationale Rail ».

### COORDONNÉES

CER SNCF de Normandie  
15, rue de la Gare  
76303 Sotteville les Rouen CEDEX  
Blog : <http://comitededefensedutriagedesotteville.hautetfort.com>

## A. Une problématique commune à tous

### 1. Triage. Vous avez dit triage ?

Vous ignorez ce qu'est un triage ? Vous ne l'apprendrez pas dans les 132 pages de l'opuscule de présentation de la LNPN ! Occurrence du mot « triage » = zéro ! À peine y parle-t-on de fret et sous quels aspects restrictifs !

Succinctement (vous trouverez des informations sur notre Blog), une gare de triage ferroviaire est le lieu où l'on reçoit des trains de marchandises venant de diverses régions, composés de wagons de produits divers préparés par des entreprises - on parle alors de wagons isolés -, que l'on désassemble afin de trier ceux qui ont la même destination pour composer ainsi de nouveaux trains.

La SNCF a abandonné ce système du wagon isolé, réduisant ainsi à l'inactivité les triages et favorisant du même coup la multiplication des camions sur les routes.

Une gare de triage est un « complexe » fait : de nombreuses voies (42 voies de triage proprement dit à Sotteville), d'aiguillages, et d'une installation moderne de « tri par gravité »\* des wagons.

#### Le tri par gravité à Sotteville les Rouen



\* On distingue le triage à plat dans lequel les wagons sont poussés et le triage par gravité. Ce dernier est caractérisé par la présence d'une **bosse ou butte de triage** située entre le faisceau de réception et le faisceau de triage. Une fois les attelages décrochés, les trains sont refoulés sur cette bosse d'où les wagons descendent **en roulant par gravité** ; de là, ils sont orientés vers les différentes voies du « faisceau de débranchement » ou « triage », chaque voie étant affectée à une destination particulière.



## 2. En quoi le Comité est-il concerné par la LNP ?

Il nous est apparu, dès le départ, que le projet de la LNP s'organise uniquement autour d'un seul axe de circulation, au détriment de la nécessaire irrigation ferroviaire de nos deux Régions.

Ceci renforce le jacobinisme économique qui concentre tout sur la région parisienne, avec les conséquences catastrophiques en matière de spéculation immobilière et les conditions désastreuses de transports pour les travailleurs obligés d'aller travailler sur la zone parisienne.

On s'aperçoit qu'il manque à Paris un port de mer pour encore renforcer son hégémonie ? On jette son dévolu, pas par hasard, sur Le Havre. Le Havre qu'il faudra rallier au plus vite pour les voyageurs, certains voyageurs, et au plus direct pour les marchandises. En traversant aveuglément ce qui va devenir un désert économique : la Normandie.

## 3. En quoi les voyageurs sont-ils concernés par le problème du fret ferroviaire ?

Par le prix de leurs billets ! Les redevances versées, pour l'utilisation des voies, par la SNCF à RFF (qui doit compenser les intérêts de son énorme dette) n'arrêtent pas d'augmenter. Parce que les voies ne sont plus guère utilisées que par le seul trafic « voyageurs ». Augmentez le trafic des marchandises sur rail : le coût d'utilisation des voies sera plus équitablement partagé. Ainsi, le prix du billet pourra diminuer !

Par l'éclatement de la SNCF en de multiples « sous-activités » interdisant l'utilisation commune des matériels de traction par exemple, donc empêchant les dépannages rapides en cas de besoin.

Par la nécessité de développer la vie économique dans nos deux régions, en proposant aux entreprises les installations de fret ferroviaire nécessaires à leur activité. Ceci remettrait en cause l'absurde concentration parisienne, ses abus et leur corrélation : l'exil quotidien des travailleurs normands vers Paris, sa banlieue ; et sa conséquence : une partie de leur vie gaspillée dans les transports ! Le développement économique de la province permettrait d'éviter les délocalisations et leur corollaire : le chômage.

Par le fait que le fret ferroviaire est l'un des moyens de désengorger nos routes, de les sécuriser, de dépolluer nos villes et nos campagnes. Bref, de mieux circuler à titre personnel, de mieux respirer !

# B. Ce que nous refusons

## 1. NON à la seule vitesse

On a longtemps évoqué dans la presse la création d'une « ligne à grande vitesse » (LGV) et on y revient ! Qui dit LGV dit le « séduisant » TGV. (Certes le Dossier du Maître d'Ouvrage écarte cette hypothèse, mais le débat du 15 décembre a vu réaffirmer par certains acteurs le désir de « Très Grande Vitesse », ce qui ne peut nous satisfaire.) Séduisant pour qui ? Utile à qui ?

Utile à quelques cadres pressés. Utile surtout pour accentuer la spéculation immobilière autour de Paris ! Puis l'importer en

province ! Utile pour accentuer la désertification économique normande !

Que deviendront tous les citoyens qui ne seront pas « desservis » par la « Grande Vitesse » ? Qui n'auront pas les moyens de se payer la « Grande Vitesse » !

À quoi sert de faire Rouen Paris en 1 heure, s'il faut 1 heure pour accomplir les dix kilomètres qui séparent son domicile de la gare ?

À quoi servirait au fret ferroviaire une ligne qui lui serait inaccessible ?

## 2. NON aux « lignes directes » uniquement voyageurs et aux « lignes directes » fret

Développer le Chemin de fer pour développer l'économie de nos deux régions, ce n'est pas seulement servir quelques grosses entreprises suivant un schéma de concentration décidé hors de chez nous, c'est-à-dire les seuls ports de Rouen et du Havre.

S'agit-il, un mois par an, de satisfaire, à Rouen, les céréaliers de la Beauce qui ont les yeux rivés sur leurs terminaux informatiques pour suivre les cours de la Bourse de Chicago ?

S'agit-il, ni plus ni moins de servir uniquement les gros importateurs implantés sur Port 2000 qui ne regardent que vers Bratislava ou Bucarest pour y diriger les pièces détachées chinoises qu'ils y feront assembler dans d'indécents conditions de travail ? Pendant que les travailleurs normands, contraints au chômage, en seront réduits à regarder passer ces trains « multi-lots, multi-clients » qui ne desservent que les plus gros trusts.

## 3. NON à un service « voyageurs » pour les seuls privilégiés

S'agit-il encore, comme le Président de la CCI de Caen l'exprime, de n'envisager le trafic voyageurs que pour le confort et la célérité des seuls dirigeants et cadres d'entreprises ? Et pour cela, comme il le souhaite lui-même ardemment, de privatiser les lignes de voyageurs (Nous y revenons en fin de ce cahier).

## 4. NON à la concentration, parisienne, européenne, mondiale

Nous refusons que l'on renforce le jacobinisme économique parisien, source d'iniquités sociales et humaines. Nous refusons un jacobinisme européen, voire mondial axé sur quelques pôles « productifs », tandis que seront vouées au désert économique, au mieux transformées en dortoirs, les provinces dont on ignorera les ressources naturelles, et dont on exploitera les hommes.

# C. Ce que nous souhaitons

## 1. OUI à la mixité des lignes

Quel réseau ferré envisager ?

Celui qui permettra à la fois la vitesse de certains trains (nous n'en nions pas la nécessité) et le cabotage des autres trains qui doivent demeurer au service de tous les citoyens ; il faut qu'il s'accompagne d'un maillage régional, interurbain, infra-urbain



efficace permettant à tous les habitants de nos deux régions de profiter d'une réelle amélioration.

Qui servira **également** à réactiver la circulation du fret ferroviaire, permettant ainsi d'amortir les coûts d'utilisation des lignes, nouvelles et anciennes

## 2. OUI à un maillage équilibré

Qui desserve **harmonieusement** toutes les parties du territoire en exploitant tous les potentiels de chaque site : les ressources naturelles (agricoles et autres), les ouvertures sur la mer (il y a bien d'autres ports en Normandie que Le Havre et Rouen !), les potentialités en personnel (et si l'idée était de rapprocher les entreprises des populations, et non l'inverse ?), les sites touristiques si nombreux dans nos Régions !

## 3. OUI à la (re)mise à disposition des installations ferroviaires, du Wagon isolé, des triages

Proposons aux entreprises de toutes tailles implantées sur notre territoire les moyens du fret ferroviaire nécessaires : embranchements, wagon isolé qui leur permettent de s'approvisionner en matières premières et d'écouler leurs produits finis dans les meilleures conditions de sécurité économiques et environnementales. N'en déplaise à leurs contempteurs français : les autres pays européens s'organisent (X-Rail) pour développer ce service que la SNCF abandonne.

Comment y parvenir sans les triages ? Sans le rétablissement complet du Triage de Sotteville, mais celui aussi, par exemple, de Mézidon ? Alors qu'on ne parle aujourd'hui, à RFF notamment, que de démanteler ces outils économiques qui appartiennent à la Nation.

**Surtout**, car la vie économique n'existe pas sans ceux qui font fonctionner les entreprises, il faut mettre au service des travailleurs de ces entreprises, à tous les niveaux, le réseau ferré voyageurs de proximité indispensable, complété d'un maillage urbain (métro, tram, bus) efficace, fonctionnant dans des conditions de sécurité et de coût satisfaisants pour eux-mêmes et pour l'environnement.

## 4. OUI au développement des zones d'activités normandes

Nos deux régions regorgent de sites propices au développement économique qu'on doit desservir par un réseau ferré dense et de qualité. Nous n'en citerons qu'un, proche du Triage de Sotteville (on mesurera mieux ainsi l'immense gâchis que constitue l'inactivité forcée du Triage) : ce sont les 800 ha de la Zone « Seine Sud » dont tous s'accordent à dire, de la CCI à la Région en passant par les élus de toutes tendances, qu'il faut enfin en hâter le développement.

Desservir tous les ports : ici, Cherbourg





## D. Le Financement

### L'un des problèmes majeurs demeure celui du financement

Car l'État n'a pas prévu de financement (la tendance actuelle serait plutôt aux désengagements). Car RFF n'a guère que 28 milliards de dettes qui lui coûtent chaque année un nouveau milliard ! Car nous nous méfions des effets d'annonces, des publicités mensongères tant de la SNCF sur les bienfaits de ses nouveaux horaires (combien de mécontents dans tout le pays !) que de RFF qui parle de l'innocuité pour les usagers (voyageurs et fret) des travaux entrepris sur les lignes alors même que la méthode retenue par RFF conduit à fermer des tronçons entiers sans solution de remplacement.

Nous connaissons le discours qui va être tenu (il l'a déjà été pour Tours-Bordeaux, concédé à un opérateur privé) : il fait partie des aspirations de certains, déjà soulignées au passage, qui exigent :

- Que les collectivités locales paient toute nouvelle réalisation ferroviaire (ce qui se passe déjà pour le rétablissement de l'axe Serqueux-Gisors).
- Que ces réalisations soient faites (dans le cadre des fameux « Partenariats Public Privé ») par des entreprises privées à leur entier bénéfice.

N'est-ce pas ce qui s'est déjà produit pour les autoroutes que nombre de camions se gardent bien d'emprunter, préférant user les bonnes vieilles routes nationales, devenues départementales par la grâce d'une concession aux départements ? Lesquels doivent supporter, sans contrepartie financière de la part des transporteurs routiers (quand chaque train de marchandises doit payer un péage à RFF), le coût des dégradations produites par des engins dont on autorise de porter la charge à 44 tonnes. Voyez

l'A 28, l'A 88. Sans parler du projet d'une longueur de plus de 25m et d'une charge de 60 tonnes !

Le privé ne fait que ce qui est rentable pour lui. L'expérience du fret ferroviaire le prouve où les entreprises concurrentes de la SNCF ne se hasardent que sur les marchés les plus juteux et n'ont en aucun cas fait progresser la part du transport ferroviaire, ou se sont retirées (Véolia) dès qu'elles n'y trouvaient plus leur compte!). Ce qui conduira à des prix prohibitifs pour les usagers. L'État a déjà libéré, par avance, les tarifs !!

## Conclusion

Faisons vivre et croître harmonieusement toute la Normandie et pour cela dotons-la d'un outil ferroviaire adapté à tous ses besoins, à toutes ses ressources, à toutes les nécessités de ses habitants et non pas de quelques-uns seulement.

Arrêtons de dilapider le Bien Public. Remettons en état les installations que l'on a laissées sciemment se dégrader depuis si longtemps ; maintenons la compétence des cheminots qui font l'unité du Chemin de Fer et qui ont garanti sa qualité pendant des décennies. Pour nos deux Régions, il faut, en particulier, rétablir le triage de Sotteville dans toutes ses fonctionnalités : il doit être le poumon de leur économie. Réactivons le service du « Wagon Isolé », pour servir toutes les entreprises, comme il ressort aujourd'hui des débats des « Assises nationales du Ferroviaire » initiées par le gouvernement.

Rendons à la Nation ce qui lui appartient et rétablissons un Chemin de Fer Français dans son unité et dans son intégrité si nous ne voulons pas nous retrouver dans la situation catastrophique du chemin de fer anglais.

## Résumé du cahier d'acteur

Parce que le Triage de Sotteville est un outil fondamental du système ferroviaire français ; que son existence est liée à la réactivation du fret ferroviaire ; que chaque citoyen dépend économiquement, personnellement, du développement de ce mode de transport, le Comité de Défense du Triage de Sotteville entend se poser en acteur du débat sur la LNPN. Il dit :

- NON à la seule vitesse, aux seules lignes « directes » de fret, à un service voyageur sélectif par l'argent, au morcellement de l'activité ferroviaire, au jacobinisme économique. NON à tout financement privé des infrastructures à rénover, à créer, à toute exploitation privée du réseau.

- OUI à la mixité des lignes (Vitesse/cabotage, Voyageurs/fret), à un maillage couvrant tout le territoire normand, à la réactivation du Wagon Isolé, au développement de nouvelles zones d'activité économique. OUI à la réunification, sous contrôle public, de l'ensemble des activités ferroviaires ; au financement public et uniquement public de l'ensemble des opérations nécessaires.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)