

RESTITUTION DU DEBAT DU 19 JANVIER 2011

ORGANISE PAR LE COMITE DE DEFENSE DU TRIAGE SNCF DE SOTTEVILLE LES ROUEN ET LES ELUS DU COMITE D'ETABLISSEMENT REGIONAL SNCF DE NORMANDIE

Introduction de Luc Delestre, Secrétaire du Comité d'Établissement Régional SNCF de Normandie

Tout d'abord permettez nous de vous remercier de votre présence à ce débat public qui fait suite à ceux des 16 octobre et 10 avril 2010 date de la création du comité de défense ... Mais Pierre MENARD y reviendra.

En 2007, le CE avait organisé ici même un colloque sur le fret en Normandie. Dans cet échange, probablement contradictoire mais constructif, une affirmation fera sans nul doute l'unanimité : « alors que 14 % des marchandises sont transportées par le ferroviaire contre 22 % en 2000, un rééquilibrage des trafics en faveur de la voie navigable et du ferroviaire, la complémentarité de multi modalité, de coopération, devraient constituer l'axe majeur de la politique des transports. Ajoutons à cela l'objectif de réduire de 20 % d'ici 2020 le gaz à effet de serre et porter à 25 % la part des transports par voies fluviales et ferroviaires inscrit dans le Grenelle de l'Environnement. Une fois et après avoir écouté ces belles intentions, on est en droit de se poser cette question : comment peut-on avec la casse annoncée de 70 % du wagon isolé, la fermeture de 500 gares fret, la disparition orchestrée des triages, l'état déplorable des infrastructures, et RFF en profite pour annoncer la perspective de la suppression de 4000 kms de lignes ferroviaire, 98 % des entreprises en France ne sont pas embranchées comme à Caen où la grande distribution a développé de multiples zones industrielles et commerciales sans être embranchées au réseau ferré national, le Président de la République a annoncé hier l'autorisation aux camions de produits agricoles de 44 tonnes de circuler sur les routes de France, la suppression de 10000 emplois fret, comment peut-on avec cet état des lieux répondre à cet enjeu de société ?

Voilà un peu ces sentiments partagés entre colère devant cette réalité, car en France nous n'avons pas une crise de la demande car le transport des marchandises ne cesse de croître ..., nous sommes en face d'une crise de l'offre, et ce sentiment d'espoir. Les cheminots ne peuvent porter à eux seuls le dossier du fret. Il s'agit bel et bien d'un sujet d'intérêt général qui doit impliquer le public, les citoyens. La région Normandie a des atouts : 55 % de l'industrie Française est concentrée dans l'ouest, 470 kms de façade maritime. Dans le débat, nous reviendrons sur des exemples très concrets pour valoriser la pertinence du triage de Sotteville car des besoins de transport s'expriment et la SNCF fait machine arrière sur certaines réorganisations. Autre élément, le triage de Sotteville doit être indissociable du développement des ports du Havre, de Rouen, de Cherbourg qui est en eau profonde avec du trafic mais sans fret SNCF, ou de Dieppe. Hubert DU MESNIL, Président de RFF, disait dans un colloque au Havre : « le 5 % de la part modale du ferroviaire est quelque chose d'absolument inadmissible. Jamais le port du Havre ne réussira son projet s'il ne remonte pas au moins à 25 % ». Maillage, aménagement du territoire Haute et Basse Normandie, complémentarité, proximité, avec au cœur de cette activité le triage de Sotteville et ses femmes et hommes pour le faire vivre. Il n'est plus acceptable de voir des centaines de locomotives en bon état à environ 1,5 Million d'Euro l'unité pourrir dans le triage et voir défiler 10 000 camions par jour sur la zone industrielle de Sotteville. Il est urgent que nous brisions le mur du son.

Projection du film « c'est quoi un triage ? »

Prise de parole Pierre Ménard, Porte parole du comité de défense du triage SNCF de Sotteville les Rouen

Mesdames, Messieurs,

Merci encore d'avoir répondu à l'invitation conjointe du Comité de Défense et du CER SNCF Normandie à ce débat.

Débat auquel ont été conviés non seulement tous les citoyens qui se sentent concernés par l'avenir du TRIAGE DE SOTTEVILLE... mais encore tous les élus de nos Régions de Haute et Basse Normandie, les responsables de la SNCF et du fret aux échelons national et régional, les utilisateurs du transport ferroviaire, à savoir les Chargeurs, les Organisations Syndicales du secteur ferroviaire et en périphérie de ce secteur... notamment du port de Rouen ;

Ce que vous venez de voir... en particulier les dernières images... témoigne d'une part de l'importance du TRIAGE DE SOTTEVILLE et d'autre part de ce risquerait de se passer si cet outil fondamental pour la vie de nos deux régions de Haute et Basse Normandie tombait en déshérence....

Depuis la décision de sa création en avril 2010...

Le Comité, ce sont, en fait, tous les Signataires de la pétition pour défendre l'existence du triage de Sotteville. Vous qui l'avez déjà signée... et vous qui, peut-être, la signerez tout à l'heure, à l'issue de ce débat...

Parmi ces signataires, une bonne cinquantaine de personnalités : Sénateurs, députés, maires, vice-présidents de conseils Régionaux, élus de ces mêmes conseils ou des conseils généraux, Responsables syndicaux, responsables d'associations écologiques et autres... Un certain nombre de ces personnalités, (ou les représentants directs) qui siègent devant nous, nous ont fait l'honneur de participer à ce débat. Olivier D. se fera un devoir de vous les présenter tout à l'heure... et de rectifier mes éventuels oublis, dont je prie les intéressés de m'excuser...

Le Comité a un Bureau, composé d'une quinzaine de membres, élus du CE, élus des OS, élus politiques ou simples citoyens... qui se réunissent régulièrement pour préparer les actions du Comité.

Les actions du Comité.... (Celle-ci n'est que l'une d'entre elle, une étape dans le processus engagé qui consiste à faire connaître, pour la défendre, la cause du TRIAGE DE SOTTEVILLE)

- Par sa présence sur les lieux publics, les marchés par exemple, afin de recueillir adhésions et signatures
- Par la diffusion du film « Cheminots (à Caen, au Havre, à Rouen) qui a donné l'occasion de débats enrichissants avec le public
- Par des manifestations publiques, telles celle du 16 octobre dernier...
- Par sa présence lors de diverses autres manifestations publiques, elle la Fête de l'Huma, ou le débat sur le Fret organisé à Saint Etienne du Rouvray
- Par l'utilisation de la Presse, notamment dans les journaux municipaux de l'agglomération, par exemple Saint Etienne du Rouvray ou Oissel, et nous les en remercions
- Par sa rencontre avec des élus au Plan national : sénateurs ou députés...
- Par des publications en direction du grand public, par la diffusion de tracts et notamment par la mise en place d'un blog expliquant la problématique du TRIAGE DE SOTTEVILLE et recueillant les signatures à la pétition...
- Par la réalisation du film que vous venez de voir et que vous pourrez revoir – et surtout inviter à découvrir – en se rendant sur le Blog du Comité de défense.

Les premiers résultats

C'est d'abord la sensibilisation d'un nombre important (mais qu'il nous faut absolument grossir) de citoyens. À noter que plus de 50% des plus de 3500 signataires de la pétition (sur papier ou en ligne) ne sont pas cheminots

C'est aussi la sensibilisation des collectivités qui ont adopté des délibérations, des motions ou des vœux... pêle-mêle, Rouen, Sotteville, Saint Etienne du Rouvray, Oissel, Petit Couronne, Le Tréport, Petit Quevilly, Gonfreville l'Orcher...

... ou de collectivités comme le Conseil Régional de HN dont le Président Alain Le Vern a saisi la Ministre, posé une question écrite au Sénat... démarche d'ailleurs également entreprise ces tout derniers jours par le député P. Bourguignon

... ou encore d'élus nationaux (D. Paul, P. Bourguignon, C. Bouillon, T. Foucaud, S. Hurel, J. Hénin au niveau européen ... et pardon pour d'éventuelles omissions...) qui ont interpellé le Gouvernement ou la SNCF à propos du TRIAGE DE SOTTEVILLE...

... c'est encore le soutien des autres Triages en lutte, comme Miramas qui a eu gain de cause ou comme Villeneuve Saint Georges dont le Comité de défense est également pluraliste.

Le sens de la lutte

Mais il faut replacer cette action dans son contexte général, et Luc Delestre l'a dit tout à l'heure : il faut élargir le champ du combat.

Il s'agit bien dans la lutte engagée pour la survie du TRIAGE DE SOTTEVILLE de dépasser la défense d'un outil de travail local et de ses salariés, outil de travail que l'on est en train de casser, comme tant d'autres ces dernières années...

Cette lutte s'inscrit dans celle qu'il faut mener pour que le Fret ferroviaire reprenne toute la place qu'il doit normalement occuper dans l'économie de notre pays. (L. Martin pourra tout à l'heure vous en dire plus sur le sujet)

Lutte d'autant plus important qu'elle symbolise la défense, non seulement du service public, mais aussi, et surtout, du Bien Public.

J'entends par là les infrastructures, les matériels et aussi toutes les compétences techniques acquises par les hommes qui le font fonctionner, qui appartiennent à la Nation parce que ce sont les citoyens de notre pays qui en ont décidé, qui les ont payés, qui les ont construits – et parfois au prix de leur sang (je vous invite quand vous passez dans le hall de la Gare de Rouen à vous arrêter devant la stèle commémorative de 39-45... c'est éloquent !) – au cours, notamment, de ces 70 dernières années.

Ce Bien Public nous appartient et nous le défendons contre le démantèlement entrepris.

Que personne ne vienne nous dire : « ceci n'est pas de notre ressort », ou encore « les décisions se prennent ailleurs ».

J'explique le : « Ceci n'est pas de notre ressort »

Tout ce qui est public appartient au peuple, concerne chaque citoyen, chaque élu, quel que soit l'échelon auquel il a été porté, quelle que soit la « compétence technique » qui lui a été octroyée.

Donc, nul ne peut se dérober face aux attaques qui ont déjà mis à mal la Poste, les Telecom, qui gangrènent l'Hôpital ou l'École, qui sabotent le Chemin de Fer français... Et on ne peut, hélas, tout citer !

Quant au fameux « la décision se prend ailleurs », par-là sous-entendez : « c'est pas nous, c'est l'État », « c'est pas nous c'est l'Europe », « c'est pas nous c'est l'économie mondiale »... faut-il rappeler que ce sont les mêmes groupes de pression, les mêmes lobbies qui agissent à ces différents niveaux ?

Ah ! Oui, j'oubliais... il y a un responsable à tous nos malheurs, un exutoire à tous nos maux, une excuse à tous les excès... Si ! si ! la Crise !!

Je ne vais pas faire du négationnisme... la Crise est là, hélas ! Mais pour qui ? mais pourquoi ?

Allons ! Qu'on cesse de nous prendre pour des idiots ! Les crises, économiques et financières, elles interviennent toujours quand le portefeuille des plus nantis ne se remplit plus assez vite... Parfois on déclenche une guerre,

mais les risques de dégâts collatéraux sont quand même élevés pour les riches surtout si ça se déroule sur leur territoire... il est moins risqué de déclencher une crise

D'autant plus qu'on sait bien, maintenant limiter les risques de dégâts collatéraux : finis les suicides en série de financiers non avertis en 1929... les seuls Maddoff ou Kerviel seront immolés sur l'autel !

Pour le reste, petits commerçants, petits artisans, ouvriers et fonctionnaires paieront les dégâts.

Les décisions prises...

Ce qui nous amène à situer également la lutte entreprise pour la sauvegarde du TRIAGE DE SOTTEVILLE dans le contexte du système économique dans lequel nous évoluons.

On nous parle, je cite, concernant la réorganisation de la SNCF, de décisions « difficiles mais courageuses » pour, soi-disant, moderniser l'appareil économique ! Question ? qui prend les décisions ? ceux qui tirent ou vont tirer les bénéfices des privatisations du Bien public

Et pour qui ces décisions sont-elles difficiles ? qui doit faire preuve de courage ? ceux qui perdent leur outil de travail, leur travail, pour eux et pour leurs enfants...

Car nous évoluons aujourd'hui dans un système où toutes les valeurs du savoir-faire, de la solidarité qui caractérisent en particulier le secteur de la SNCF, doivent être abolies pour laisser place à une seule notion : celle d'un soi-disant « libéralisme »

Ah ! Le libéralisme !

Le soi-disant « libéralisme »... dont la seule liberté consiste à exploiter et à brimer celle des autres. Quelle est la liberté du jeune qui s'inscrita demain au pôle Emploi et ne trouvera pas de travail parce qu'on aura notamment supprimé les emplois au TRIAGE DE SOTTEVILLE ? quelle est même la liberté de la PME régionale qui veut faire transiter ses marchandises et n'aura plus d'autre recours que la route... ou la délocalisation !

Non, le seul mot qui convienne pour désigner le système qui veut la mort du TRIAGE DE SOTTEVILLE... c'est le capitalisme dans toute son outrance

Quelle est la seule « liberté » qu'on accorde au citoyen ordinaire, au travailleur ? C'est un mot qui apparaît fréquemment dans les discours de nos économistes distingués, et parfois, comme récemment, de façon plus ... solennelle. C'est la liberté d'avoir un... « Pouvoir d'achat ». Écoutez bien ce mot ! le citoyen ordinaire, le travailleur en particulier n'est tout juste bon qu'à acheter, donc à enrichir – comme à la fin du 19^{ème} siècle – un peu plus le système capitaliste... Qu'il puisse avoir, tout simplement un SALAIRE, dont il dispose librement, un revenu décent pour tout le reste, c'est-à-dire sa vie personnelle, sa vie familiale, l'instruction de ses enfants, sa culture, ses loisirs... on s'en fout tout le temps que ça ne se traduit pas en progrès des actions en Bourse !

Mais, allez-vous penser, ce que vous dites est politique ! Oui, bien sûr !

Que Mmes et MM les élus, présents et à venir, se rassurent. Nous n'avons aucunement l'intention de nous substituer à eux dans les tâches qui relèvent de leurs compétences, de leur savoir-faire, de leur expérience. « Chacun dans son rôle » comme le disait justement l'un d'entre vous récemment. Vous pourrez d'ailleurs tout à l'heure nous dire comment vous voyez l'événement qui nous préoccupe.

Toutefois, je suis un citoyen, vous êtes des citoyens, tous, citoyens-cheminots, citoyens-commerçants, citoyens-professeurs, citoyen-journaliste..... citoyens-retraités. En notre qualité de citoyens, nous avons le droit, que dis-je ? le devoir (et pas seulement une fois de temps en temps dans un isolement) de nous intéresser à la vie publique de notre pays, à la fameuse *res publica.... Pour autant qu'existe encore notre République...*

Car l'expérience nous enseigne que tout ce qui concerne notre vie, à tous les instants, dépend d'un choix politique qui a été opéré à un moment ou à un autre...comment se soigner, quel enseignement pour les enfants, quel travail, comment se déplacer.... Etc... etc... le nombre des exemples est infini.

Et surtout ! Pour en revenir à notre TRIAGE DE SOTTEVILLE... il ne s'agit pas ici de la faillite de quelque PME due à l'impéritie d'un chef d'entreprise incompétent

Mais bien du démantèlement programmé d'un service de l'État, la SNCF, et de la braderie – le mot est faible – du Bien Public qui le compose et qui nous appartient à nous, nous les citoyens de ce pays.

Voilà, très rapidement, le cadre dans lequel nous évoluons, dans lequel nous nous battons pour le maintien du TRIAGE DE SOTTEVILLE . Il est très important que nous soyons conscients de ce contexte.

La tâche n'est pas mince que de vouloir rendre et conserver au pays, aux citoyens, aux travailleurs, un outil indispensable au développement économique, écologique et humain de notre pays : le TRIAGE DE SOTTEVILLE.

Cette tâche, nous nous y sommes attelés, et notre détermination n'est pas mince non plus qui nous amènera à continuer la lutte avec tous ceux qui voudront bien nous prêter main forte.

Merci

Présentation par Olivier Denizelle des politiques présents : Thierry Foucaud, sénateur maire de Oissel, Hubert Wulfranc, maire de Saint Etienne du Rouvray et une forte délégation du conseil municipal dont le 1^{er} adjoint Joachim Moyse, Claude Collin Conseiller Général de Seine Maritime, Michèle Ernis, conseillère régionale de Haute Normandie, des élus de Sotteville les Rouen, Véronique Christol adjointe au maire, Benoit Hébert conseiller municipal , Pierre Bourguignon, député maire est représenté par Olivier Marchand, et Pierre Louvard conseiller municipal de Rouen.

Laurent Martin secrétaire CE FRET SNCF

Très globalement, je suis en accord avec l'intégralité de ce qui a été dit, et je remercie les organisateurs, le Comité et le CER pour l'invitation... Le problème dépasse et de loin le cadre local et régional, il concerne toutes les infrastructures de notre pays qui nous permettent et permettront de transporter les marchandises demain, ce qui est un besoin vital surtout quand on ne les a plus, et pour l'économie et pour la vie des citoyens. J'ai effectivement l'occasion d'être invité à différentes initiatives et celle-ci est l'une des plus réussies qu'il m'ait été donné de voir et à laquelle j'ai pu participer.

Il existe d'autres comités de défense sur le triage de Villeneuve St Georges au Sud de Paris, à Somain dans le Nord, à Miramas déjà cité puisque c'est la plus grande réussite que l'on ait connu jusqu'à en obtenant le maintien du triage dans son intégralité grâce à une forte mobilisation populaire. Il faut signaler l'implication des chargeurs et de la population marseillaise dans cette mobilisation dans la mesure où c'est un débouché naturel nécessaire et indispensable pour le port de Marseille qui est le plus grand port de la Méditerranée ; de Gevrey en Bourgogne, de Sibelin au sud de Lyon, de Nîmes, d'Hourcade, de Sète et j'en oublie.

Oui, c'est important et cela a été souligné par l'interlocuteur précédent. Ce n'est pas qu'un slogan, la SNCF appartient à la Nation. Il s'agit dans les moments graves tels celui que nous vivons en ce moment que la nation dans toutes ses composantes se réapproprie et dise ce qu'elle veut en matière de transport de marchandises, ce n'est ni aux cheminots encore moins aux pouvoirs publics de le faire ; c'est à chacun de dire ce qu'il veut en matière de transport public de marchandise car quoiqu'en dise la direction de la SNCF il s'agit bien de transport public.

Les aspects environnementaux sont très forts ; aujourd'hui il y a une prise de conscience beaucoup plus importante sans doute due à des années de pédagogie mais aussi à la pression qui devient de plus en plus insupportable parce que les besoins en transport de marchandises augmentent de façon quasi exponentielle. Je rappelle qu'à une époque dans ce pays, un gouvernement et une direction qui n'osait pas dire le contraire, visaient 100 milliards de « TK » à l'échéance 2010. La « TK », ou la « Tonne Kilométrique » c'est l'unité de mesure avec laquelle on compare tous les modes de transport, routier, fluvial, ferroviaire, aérien, maritime, etc...

100 milliards de tonnes kilométriques transportées par train c'était tout simplement maintenir la part transportée par le train qui était à l'époque de 22 % ; ce n'était pas pour développer le ferroviaire mais pour dire que l'on n'aurait pas plus de camions mais toujours autant de trains. Or, aujourd'hui nous sommes à moins de 14 % de part modale pour le mode ferroviaire et si l'on enlève les quelques entreprises qui font de la figuration comme ECR, nous sommes seulement à 11 % pour la part fret SNCF ce qui est ridicule par rapport à la réponse aux besoins. Oui, car en fait la crise n'a pas changé grand-chose, et je vous l'annonce, oui la crise est terminée, pas pour le peuple et les entreprises qui ne sont pas sorties de la crise, mais les institutions financières. Merci ! ça va pour elles et leurs bénéficiaires bien entendu, mais du point de vue du transport des marchandises ça y est on est sorti de la crise, on repart avec une très forte pente, les besoins sont là. Aujourd'hui, ça peut paraître ridicule mais on en est là, on fait des fleurs coupées en Andalousie que l'on vend sur les marchés en Hollande. Faut-il que le transport ne coûte rien car sinon quel est l'intérêt, je vous le demande ?

Aujourd'hui la SNCF se met en capacité de ne surtout pas répondre et un bon moyen de ne pas répondre c'est de fermer dans un 1^{er} temps les gares principales fret là où les chargeurs pouvaient amener leurs besoins, allaient chercher leurs wagons, charger leurs marchandises, etc... Désormais on s'attaque à l'outil industriel qui fait vraiment le transport de marchandises ferroviaire c'est-à-dire aux triages. Si demain, on accepte et l'on se fait imposer la fermeture de nos grands triages, par exemple là d'où je viens dans le Languedoc, si le triage de Nîmes est fermé on aura bien du mal à le redresser même s'il y a des hectares et des hectares de triage, à Sète qui est le seul port de France et même d'Europe qui est entièrement embranché jusqu'au bout du quai, on aura bien du mal à remonter les trois triages. Ceux que l'on conserve encore aujourd'hui, il est important de s'arc-bouter et de ne surtout pas laisser faire. Si demain on laisse faire ça, oui vous avez parlé des infrastructures, mais il y aura aussi toute la superstructure qui partira, c'est à dire les savoirs faire, les allocations en moyens ; on a parlé toute à l'heure des locomotives qui dorment mais demain il y aura aussi les hommes qui ne sauront plus faire.

Quand cela fait des années et des années qu'on n'a plus les hommes qui savaient conduire, aiguiller, former des trains sur un triage, ça se réinvente pas du jour au lendemain. Ce n'est pas aussi simple que ça. Alors, il y a tous ces aspects-là et puis après il y a la question de savoir : mais pourquoi, pourquoi fait-on tout cela ? il y a sûrement des aspects sociaux, les cheminots jouaient un rôle particulier dans ce pays et c'est d'abord parce que le chemin de fer a joué un rôle particulier, tu as cité tout à l'heure les monuments aux morts, la résistance, il y a aussi la résistance sociale dans laquelle les cheminots prennent toujours une part assez conséquente, pas tous, pas tous seuls... aussi, si aujourd'hui on arrivait à briser un peu les cheminots, ça serait pas une mauvaise chose notamment pour des réponses à leurs besoins. Il faut savoir qu'aujourd'hui un super tanker qui traverse l'Atlantique, il faut 600 trains pour le décharger ; bien entendu on ne peut pas faire cela avec des camions ; à partir de là ils ont besoin d'avoir des trains mais des trains, vous l'aurez compris, des trains à leur condition ! En attendant, il n'y a pas que les conditions sociales qui vont être dégringolées, je pense qu'un certain nombre d'entre vous ont suivi l'actualité, la dégradation que l'on connaît en matière de sécurité des trains de voyageurs a été bien largement anticipée en matière des trains de marchandises. Je pourrais citer des exemples mais ce n'est pas la peine... on ne va pas se plomber le moral...

Mais il y a un autre aspect, aujourd'hui, le choix financier de la direction SNCF c'est de prendre l'argent du ferroviaire pour acheter des entreprises de transport par route. C'est un pari à très court terme c'est vrai mais c'est très subventionné. On l'a déjà dit : il ne paye pas de frais d'infrastructures, donc on fait rentrer du cash très rapidement et en attendant que tous ces citoyens nous aient mis ce gouvernement en l'air, eh bien il y a un créneau à prendre et ils le prennent, c'est ce qu'ils font et si on veut faire beaucoup de route, il faut faire peu de trains et comme ils ont les deux et bien ils jouent sur les deux ficelles.

Donc pour moi, l'enjeu clair, il est vrai à Rouen comme il est vrai sur l'ensemble de réseau, se réapproprié l'outil, dire que c'est le nôtre, que c'est le vôtre et, à partir de là, c'est bien à nous, tous ensemble de redéfinir ce que l'on veut et à quels besoins on veut répondre et avec quels moyens.

Alain Prouvençq, responsable des questions économiques à la fédération CGT des Cheminots

Je félicite les initiateurs de la rencontre, je regrette l'absence des décideurs, représentants de l'Etat, RFF et SNCF.

Je développe deux aspects :

- 1) le déclin du fret ferroviaire n'est pas une fatalité
- 2) on peut et surtout on doit faire autrement

On l'a dit, le transport de marchandises se développe ; par contre il y a des responsabilités dans les décisions qui ont été prises. Je pointe trois responsables et je leur demande des comptes.

1^{er} responsable : l'État et les gouvernements successifs qui ont développé à outrance depuis des décennies le réseau routier et laissé le réseau ferroviaire se déliter ; on a encore un réseau ferroviaire qui date du XIX^{ème} siècle. Or, l'économie en France a énormément changé depuis, le réseau est obsolète sur une grande partie. On mesure aujourd'hui 1. 700 kms de ralentissement par défaut d'entretien, on ferme des lignes régulièrement. Le gouvernement aussi qui a quand même favorisé la route en supprimant en 1984 la tarification routière obligatoire et ce n'est pas rien.

Un autre responsable institutionnel un peu plus lointain, dont on a parlé aussi : l'Europe qui a développé la concurrence intra modale à l'intérieur du ferroviaire depuis 2006 ; et aussi l'ouverture à la concurrence sans bilan contradictoire, et pour cause. Le déclin du ferroviaire concerne l'ensemble de l'Europe à part deux ou trois pays mais j'y reviendrai car cela dépend des décisions de l'Etat et des entreprises.

Troisième responsable, la SNCF qui est quand même l'opérateur public qui ne s'est jamais préoccupé du fret ferroviaire, qui a développé et c'est bien, le TGV, le TER, etc... et qui s'est acharné à détruire le fret ferroviaire.

Je voudrais dire une chose : ce n'est pas fatal car on peut contrer ces décisions aujourd'hui mais il y a urgence à réagir. C'est bien qu'on ait un certain nombre de soutiens et de comités de défense des triages, Laurent les a cités, et moi, je voudrais vous dire que nous avons travaillé un certain nombre de propositions avec ces comités et des associations non gouvernementales, des élus politiques, des chargeurs, des cadres de la SNCF y compris des cadres dirigeants du fret qui ne sont pas les orientations prises aujourd'hui ; je pense qu'il faut être conscients qu'il y a moyens de faire autrement et que c'est réalisable. Il y a urgence mais les fondamentaux sont encore là, les triages existent encore. Souvenez-vous fin 2008, ils ne devaient en rester que 3 ou 4 et aujourd'hui nous en avons encore 10 qui fonctionnent.

Nous, on voudrait développer, à l'inverse de ce que fait la SNCF, une nouvelle forme de massification. Rapidement, la SNCF a développé la massification chargeur par chargeur, elle s'adresse à une usine et lui dit vous nous faites dix wagons tous les jours et bien maintenant vous allez faire 10 wagons deux fois pas semaine, comme cela moi j'économise des moyens, je vous le fais moins cher. Nous on propose, non pas une massification par chargeur mais par flux géographique homogène, c'est à dire à partir de la réalité de l'économie d'un territoire ; et c'est là qu'intervient l'outil du triage que vous défendez car c'est l'outil qui permet de rassembler des wagons, de former des trains pour envoyer à d'autres triages et c'est ce qu'a développé Laurent : la nécessité d'avoir plusieurs outils de ce type et de les mettre en réseau.

Ça c'est un niveau de développement industriel qui est indispensable parce que ça concerne le maillage et le drainage de tout un territoire où certaines entreprises n'ont pas la capacité de faire des trains complets car ce n'est pas leur production. L'économie française est surtout composée aujourd'hui de PME, de TPE qui vont peut être faire un wagon par semaine ou trois wagons par jour, etc... le rôle de la SNCF c'est de rassembler ces wagons et d'en faire des trains... je ne reviens pas sur le triage. La démassification également des gros chargeurs à qui on a imposé de revoir leur chargement, parce que les 10 wagons qu'ils faisaient tous les jours ; ça permet

d'avoir un socle journalier régulier auquel on va pouvoir rattacher tous ces flux homogènes géographiques de façon à pouvoir optimiser les sillons, les capacités, les locomotives, les agents en 3 x8 etc... pour ce qui concerne l'équation économique.

Cette nouvelle forme de massification doit s'accompagner évidemment d'une nouvelle approche commerciale. La SNCF aujourd'hui, elle s'adresse à 15 chargeurs, 15 grands comptes et puis les autres s'ils veulent faire du train, eh bien essayez de savoir à quelle porte il faut frapper. Rencontrer un commercial fret ça sera compliqué, essayez même d'aller sur le site fret SNCF... par contre, si vous faites partie des 15 grands comptes, alors là on se met à genoux devant vous. Cette nouvelle approche commerciale, ça serait de remettre des agents commerciaux un peu multicartes qui sachent parler de tous les produits agricoles, sidérurgiques, etc... d'avoir de vraies équipes dans les territoires qui puissent travailler avec eux à partir de leur plan de transport et de leur besoins concevoir ce plan de transport et de les intégrer dans les *supply chains* c'est à dire toute la chaîne logistique pour prendre en compte un produit complet. Derrière, on mettrait les outils de production adéquats dont le triage est l'outil fondamental. Le triage repose sur des petites plates formes, petits points de desserte où l'on va aller chercher ses wagons et les ramener, drainer le territoire. Je vais arrêter là sur la proposition, elle a été écrite et disponible.

Je vais vous faire une annonce, nous avons parlé des actions des différents comités. Là il s'agit de l'appel des 365 personnalités, du monde politique, associatif et non gouvernemental avec qui nous avons travaillé dans le cadre du Grenelle de l'environnement ; nous allons les inviter à une rencontre nationale pour regarder ensemble comment on peut coordonner nos actions, les rendre plus fortes pour peser davantage et, en parallèle, nous proposons de construire pour le printemps prochain une nouvelle initiative nationale de masse qui puisse se voir et qui aurait lieu justement de manière décentralisée autour de ses grands triages pour pouvoir interpeller les préfets, les directions fret SNCF, les décideurs locaux car je partage ce qu'a dit Monsieur Ménard, localement, nous avons des décideurs qui sont impliqués.

Benoit Hébert conseiller municipal « à gauche vraiment » Sotteville les Rouen

Oui, on l'a dit, la destruction du site ferroviaire est une aberration sociale, on a déjà commencé à supprimer des dizaines et des dizaines de postes à Sotteville, c'est une aberration environnementale et écologique bien sûr parce que ça développe le transport routier, c'est une aberration économique, le petit film l'a bien montré. Là, on est en plus face à la destruction du fret ferroviaire SNCF, il y a derrière tout le processus de privation rampante qui se met en place en parallèle. Un point sur lequel il faut insister, nous sommes face à une volonté politique, c'est comme la mondialisation, ce n'est pas en l'air c'est un choix voulu et mené par le gouvernement actuel et le plan fret de l'automne dernier et malheureusement la continuation d'une politique libérale menée depuis plusieurs années qui vise d'un côté à détruire le fret ferroviaire SNCF et d'un autre à soutenir la route. On l'a rappelé, on vient d'autoriser d'augmenter la taille des camions de 40 à 44 tonnes pour le transport des produits agricoles, ce n'est pas négligeable et ce qui fait que le coût du transport routier va encore diminuer et qu'on va encore plus se tourner vers les camions. Malheureusement, cette politique est soutenue par RFF, entreprise publique où l'État applique cette logique ; il faut avoir en tête que RFF a fortement augmenté les redevances que doit payer la SNCF et la direction de la SNCF agit dans la même optique dans la même politique. Je ne développe pas ces aspects techniques car je crois que ce soir il y a beaucoup de cheminots qui connaissent sans doute mieux les choses que moi. Ce sur quoi il me semble important de réfléchir ce soir, peut être il faudrait qu'on parle un peu plus de Miramas qui était appelé au même sort que celui de Sotteville, il faut quand même avoir en tête que le tri par gravité a été fermé au mois d'avril dernier et que Miramas, il y a eu une mobilisation exceptionnelle de l'ensemble des acteurs de la région qui a permis d'aboutir à une victoire. Et malheureusement, on est dans une époque où les victoires syndicales, politiques, elles ne sont pas si fréquentes, on a parfois la tête un peu dans le sac, on vient de se battre pour les retraites, on sait ce qu'il en est, il faut se le répéter Miramas est une victoire et l'on peut avoir une victoire à Sotteville. A condition d'arriver à passer un cap dans notre mobilisation ; malheureusement les choses vont être compliquées. Il faut à la fois être optimiste et être conscients des obstacles auxquels on est confronté. A Sotteville, au mois d'avril prochain on prévoit déjà de supprimer 17 voies du centre de tri annexe, si on supprime les voies, ça veut dire que les terrains deviennent vides et bien ne vous inquiétez

pas les terrains, ils ne vont pas restés vides longtemps. Pourquoi ? Parce que la mairie de Sotteville a déjà écrit il y a plusieurs mois à la direction de la SNCF pour leur dire : voilà nous on a un projet d'aménagement de la ville autour du centre de tri, si il y a des terrains à vendre, on est intéressés ; ça, il suffit d'aller au service urbanisme de la mairie, on vous l'expliquera tel quel. La mairie, je suis dans l'opposition municipale, a déjà tout un plan, elle a fait travailler les étudiants de l'école d'archi sur cette question ; elle s'est fait élire notamment autour d'un programme qui annonçait 100 mètres de ville en plus et ce n'est pas pour rien s'il a fallu se battre plus d'un an au conseil municipal pour arriver à faire accepter une délibération pour dire qu'en gros la mairie est pour la défense du centre de tri. Il faut dire que les municipalités voisines l'on fait : Oissel, Saint Etienne du Rouvray bien avant... cela fait un an qu'on se bat au conseil municipal pour obtenir un dossier non pas rédigé par l'opposition municipale mais qui émane d'eux, une information auprès des citoyens sottevillais et que rien n'est fait. Dans le dernier journal, six pages sur l'eau et un encadré sur la délibération... donc il faut avoir en tête que si on laisse ces voies annexes se faire démonter, derrière il n'y aura pas moyen de lutter et c'est pour cela, je pense que l'un des objectifs de notre mobilisation doit être d'empêcher concrètement la destruction, car tant qu'il y a les infrastructures ... - bien sûr que le savoir faire humain va petit à petit disparaître et qu'il va falloir se battre pour que l'activité revienne le plus vite possible - mais on sait bien que ce sera bien plus compliqué encore s'il n'y a plus d'infrastructure de retrouver une activité de tri ferroviaire à Sotteville qui est à la fois indispensable, je le redis d'un point de vue économique, social et environnemental.

Hubert Wulfranc maire de Saint Etienne du Rouvray, PCF

Je voudrais citer un exemple dont la presse s'est fait l'écho récemment ; l'entreprise FERRERO basée à Villers-Ecalles utilise le train et les sillons fret SNCF jusqu'à ses plates-formes de distribution pour transporter ses produits à Menton. Il manque quelques dizaines de kilomètres de voie pour pouvoir charger à Sotteville et par conséquent elle charge à Valenton. Ce qui provoquait l'émoi du journaliste, et qui correspond à l'enjeu d'aujourd'hui. On peut citer aussi ce qu'on a connu en 2003 avec la CNC filiale de la SNCF qui avait supprimé son portique et par là même 7 emplois, tout en condamnant ainsi la capacité de transport par containers. Ça nous renvoie à une logique qui part de loin effectivement.

Je respecte les propos ; ce que je voudrais souligner c'est qu'il ne faut pas se « gourer » d'adversaire, je crois qu'il faut rassembler, aujourd'hui dans la situation où se trouve le triage, il faut rassembler. Après, qu'il y ait eu des interlocuteurs qui puissent avoir pensé des choses parce que des sites industriels dégringolent, il faut bien savoir aussi que, dans le cadre de responsabilités de gestion qui s'éloignent parfois des priorités politiques, surtout quand les combats ne sont pas menés, il a des choses, oui, qui sont pensées : pour gagner ici 100 mètres de ville, là faire autre chose... un maire est obligé aussi de réfléchir à des trucs qui sont de sa compétence. Aujourd'hui, l'intérêt c'est que le défi de sauvegarder ce centre de tri est relevé par les cheminots, bien sûr mais au-delà des cheminots, et il ne faut pas à mon avis gâcher cette opportunité de rassemblement par une vision peut être un peu trop étriquée. Il faut gagner la conviction de l'ensemble des citoyens sur l'intérêt de cet outil industriel.

Il faut je crois resituer tout ceci dans le projet politique du Grand Paris, de Paris au Havre et dans ce débat tous les interlocuteurs, non seulement politiques, mais aussi les acteurs du mouvement social, ceux qui ont des propositions parce qu'ils connaissent l'entreprise, il faut que ce débat sur le Grand Paris qui va poser des enjeux économiques, sociaux, environnementaux, intègre la problématique du triage. A nous de le faire résonner, y compris effectivement en mettant un certain nombre de gens en face de leurs contradictions. Prendre des décisions, oui ! Mais il y a des propositions ailleurs, il faut pouvoir mettre en débat et que ça ne se passe pas là-haut.

Pour les wagons isolés, on nous dit : vous n'aurez plus maintenant les grosses unités de production, les Renault, c'est fini... maintenant l'enjeu industriel dans notre pays, car là aussi on est à la bourre, c'est de fortifier les PMI, PME, gisements d'emplois, etc... alors effectivement s'il y a une politique de renforcement des PME dans le pays, dans une région comme la nôtre, Haute et Basse Normandie, il va bien falloir aller chercher les marchandises en embranchant davantage ces réseaux de petites et moyennes entreprises que nos dirigeants

appellent de leurs vœux et qui peuvent effectivement être une structuration de l'espace industriel dont le pays a besoin. Là aussi à mon avis ce sont des éléments argumentaires importants.

Deux mots : nous sommes nombreux de la municipalité de Saint Etienne dans la salle, nous rendrons compte dans le journal municipal des échanges de ce soir et je voulais ajouter que nous sommes disponibles pour accueillir dans le cadre d'une rencontre nationale. Car l'enjeu du fret de Sotteville, ceux qui vivent et travaillent ici le connaissent : les populations de Sotteville, Saint Etienne du Rouvray, Oissel et bien au-delà ont cette culture, cette tradition... et s'il faut donner le coup de pouce nécessaire, au travers effectivement d'une grande initiative décentralisée qui permette de porter plus avant la voix, non seulement des cheminots mais des citoyens, à un moment clé pour l'avenir du triage de Sotteville, vous serez les bienvenus chez nous.

Serge Guesdin, cheminot retraité

Je suis un cheminot retraité, j'ai travaillé pendant 35 ans au triage de Sotteville et comme certains camarades, ça me fait très mal au cœur, je suis un retraité coléreux et révolté, avec tout ce qui se passe actuellement. Quand on écoute Pierre Ménard et Luc Delestre, et Laurent Martin, les camarades, ils ont tout dit. Je suis militant CGT ; les camarades de la Fédé, ils nous envoyaient des messages qu'on essayait de faire passer sur le terrain, c'est l'époque qui voulait ça, ils ne nous croyaient pas trop. Ma fierté c'est de me dire que les camarades CGT ils avaient vu clairs. Mon message, la technique c'est pas mon truc, c'est qu'il faut sortir de la salle avec une « pêche » terrible et le dire tout autour de nous ; parce que, moi, je cause tout autour de moi : il faut se battre ! les gens, quand on leur dit ça maintenant, ils nous écoutent, il y a plus d'un quart de siècle, on nous répondait : « ouais, ça sert à rien ». Il faut les respecter ces gens-là ; c'est comme ça, je suis né sous une bonne étoile, j'étais militant, je ne le regrette pas, ça m'a donné une sacrée éducation. C'est bien on est assis, on écoute, on est bien, il faut, tout ceux qu'on est là, en ressortant qu'on donne la pêche pour qu'on soit suivi dans notre lutte pour le triage. Mais y a pas que ça : moi je suis obligé de mélanger tout ce qui se passe en Tunisie, dans le pays des gens qui crèvent la faim, je ne peux plus accepter ça, comme vous ; il faut se battre et donner la « pêche » aux gens pour venir derrière nos banderoles il faut élargir contre le capitalisme. C'est vrai que je mélange tout mais je tenais à le dire quand même.

Stéphane Lachèvre cheminot délégué Sud Rail

Laurent a parlé de la part ferroviaire privée ; il faut savoir que les premiers trains privés ont commencé à circuler en France à partir de 2005 ; donc, là, on a un recul de 5 ans ; il n'empêche que tous les chantres du libéralisme, de la commission européenne jusqu'aux politiciens français libéraux de droite comme de gauche avaient dit que la concurrence allait justement augmenter la part modale du ferroviaire. Eh bien ! les chiffres, et là on a quand même un recul de plus de 5 ans, sont nets : la part ferroviaire en France n'a cessé de baisser malgré l'arrivée de la concurrence et des entreprises ferroviaires privées. Il faut savoir qu'au début il y avait des grands groupes multinationaux intéressés sur ce marché comme Veolia et bien Veolia, ils ont jeté l'éponge car ils perdaient trop de fric. C'est encore une idée reçue, non partagée dans cette salle, mais martelée à la télévision et par certains politiciens que la concurrence permet de développer et bien c'est exactement le contraire qui se passe sans compter les dégâts sociaux et de la sécurité.

Je voulais également revenir sur le Grenelle de l'environnement dont on nous a rebattu les oreilles. Le gouvernement a annoncé un plan de développement du ferroviaire en septembre 2009 et la direction SNCF aux ordres, puisque c'est Sarkozy qui a nommé le président Pépy à la SNCF, donc a annoncé son « plan fret » dans le cadre du Grenelle et il y a eu une campagne publicitaire dans la presse écrite, à la radio, à la télé qui a coûté 20 millions d'euros sur le budget de la SNCF pour vendre le plan gouvernemental où il était mis en avant notamment les autoroutes ferroviaires ; il faut savoir que les autoroutes ferroviaires, c'est une part très très minimale du transport de marchandises en volume et en annonçant 7 milliards d'euros d'investissement.

Il faut savoir que ce n'est pas financé, aucun euro n'a été mis sur la table, ce sont des projets à 10 ou 20 ans à long terme et pendant ce temps là la direction SNCF, soutenue par le gouvernement, supprime les 2/3 des

wagons isolés. Dans le plan fret de la SNCF dont elle s'est bien gardée de faire la communication, il y a la fermeture de 8 triages sur 11. La direction a commencé à Sotteville, entre guillemets, avec l'arrêt du tri à la gravité en avril 2010. Derrière les discours du gouvernement et de l'Etat, la réalité des décisions prises est bien différente, également au niveau de Réseau Ferré de France.

RFF c'est le propriétaire de l'infrastructure puisqu'il y a eu la séparation en 1997 entre l'exploitant et le propriétaire des infrastructures. En fait l'État se désengage et verse moins de subventions à RFF dont il est l'actionnaire unique, RFF est un « EPIC », Établissement Public Industriel et Commercial, comme la SNCF dont l'actionnaire unique est l'État ; donc elle se désengage et en retour RFF augmente ses redevances et ses péages. Il faut savoir qu'en un an, entre 2009 et 2010, RFF a augmenté de 98 % la redevance que doit payer la SNCF pour utiliser les installations de triage à la gravité, c'est-à-dire que clairement pour chaque triage en France, la SNCF doit payer 250.000 euros par mois à RFF pour utiliser les triages. En 2009, c'était 125.000 euros par mois, en 2010, c'est monté à 250.000 euros pour chaque triage versés à RFF quel que soit le nombre de wagons. Donc, bien entendu, ça a accéléré encore plus le plan de la SNCF pour supprimer les 2/3 des wagons et après la SNCF a pu plus facilement dire : « l'activité a un coût énorme et pour moi augmente les pertes ».

C'est clair que pour nous, le wagon isolé est un véritable service public parce que c'est un service d'intérêt général. Depuis les années 70, le poids de l'industrie lourde dans notre économie ne cesse de baisser au profit des PME qui n'ont pas besoin de trains complets, ni tous les jours ni toutes les semaines, mais plutôt de quelques wagons. Il faut donc que le wagon isolé soit reconnu comme d'intérêt général et subventionné comme tel.

Laurent Miraucourt, cheminot, militant CGT

Je voulais revenir sur le niveau régional et le développement économique de la région. Il y a effectivement le tissu de PME PMI auquel le service public doit répondre, c'est une première chose. Le deuxième point et c'est un atout pour la région ce sont les ports.

Au niveau du Havre, on pourrait regarder ce qui a été mis en place par l'entreprise SNCF pour ce qui a été présentée comme un atout, la spécificité des containers. Pour répondre à cette particularité du transport combiné, tout ce qui est cadre sur wagon, on a mis en place une filiale de la SNCF Naviland Cargo qui est remise en cause aujourd'hui par la création d'une société d'actions simplifiées avec dedans Naviland Cargo plus les agents SNCF. On élargit le périmètre du moins disant social et, ce qui était annoncé comme une spécificité SNCF, on le reprend sur un plan plus global avec l'ensemble des cheminots qui travaillent sur le site du Havre et de Gravenchon. Je ne rentrerai pas dans les particularités des statuts juridiques de l'entreprise qui sont bien plus larges que Le Havre et Gravenchon puisque l'on parle du périmètre de la Haute et de la Basse Normandie. Ça, c'est pour le port du Havre.

Il y a aussi le Port du Rouen, qui nécessite une logistique particulière. Aujourd'hui, les ports ne disposent pas de cette logistique particulière ferroviaire sur les sites portuaires, c'est pour cela qu'on a construit à un moment des triages pour constituer des bases arrière de ces ports. C'est-à-dire que le triage de Sotteville participe énormément à la production du port de Rouen. Je regarde l'affichage qui est fait par les responsables du port de Rouen ou au niveau régional, sur la volonté d'accroissement de la production des ports. Il faut savoir qu'en réduisant la capacité de réception du triage de Sotteville, obligatoirement on limite les capacités de production et d'accroissement du port de Rouen et aujourd'hui, on arrive à une limite dans la capacité du triage. Il faut savoir qu'on a perdu, pour simplifier, 50 % des capacités de réception, cela pose des gros soucis en production fret pour pouvoir alimenter le triage de Sotteville, on se retrouve dans une situation où des trains en provenance du Bourget, de la région parisienne, qui devraient descendre sur Sotteville, ne peuvent pas être accueillis sur Sotteville du fait de manque de places, donc ça pèjore directement les clients du port.

Sur cette logique là, on a pris l'initiative de rencontrer les agents portuaires pour regarder avec eux les difficultés qu'ils rencontrent aussi, il y a des copains du port ici qui pourront sans doute s'exprimer. Si l'on parle développement du port... chiche ! Eh bien ! parlons développement économique et social, où il faut mettre en place aussi les moyens d'y répondre ; et les moyens d'y répondre, c'est une logistique ferroviaire adaptée aux

moyens du port. On est là pour s'adapter aux besoins du port et non à une quelconque décision dont je ne sais pas exactement la provenance qui est de dire : « eh bien voilà il faut supprimer du fret ».

Il faut pouvoir répondre aux besoins des entreprises et de la population.

Sylvain Brière, cheminot retraité, CGT, ancien secrétaire du CCE

Bon, ce n'est pas vraiment un scoop, Serge, on peut compter sur toi le 15 avril pour s'opposer physiquement aux pelleteuses. Au demeurant, Laurent ce sera peut être un remake de ce qui s'est passé sur ta région lorsque les cheminots se sont mobilisés avec les citoyens vis-à-vis du train jaune qui fait d'ailleurs partie maintenant de l'emblème du Conseil Régional de cette belle région. Et puis Hubert, tu as raison, il ne s'agit pas de se tromper d'adversaire et pour le coup, on verra aux actes aussi, mais c'est évident, que dans l'immédiat alors que chaque jour ce triage est en train de se détériorer petit à petit, une grande machine comme ça, ça a quand même besoin de maintenance ; donc si on commence à mettre des coups de pelle dedans, ça ne sera peut être pas terminé mais à mon sens ça sera quand même difficile.

J'ai conscience que dans cette salle, il n'y a pas peut être que des cheminots, du moins je l'espère. Je reviens sur la campagne publicitaire, elle avait pour le moins un slogan ambigu, rappelez-vous ! C'était l'année dernière, c'était : « *le rail, une nouvelle route pour la France* ». Sans doute fallait-il s'arrêter essentiellement au terme de « route » plutôt que celui de « rail » et ce plan gouvernemental, il n'était pas de 7 milliards, il était de 8 milliards. 7 milliards pour l'Etat échelonnés sur une quinzaine d'années et 1 milliard pour la SNCF. Tu as raison de remarquer que les 7 milliards dans l'immédiat on en attend toujours le financement ; quant au milliard attribué à la SNCF, lui, pour le coup, ça c'est tout de suite engagé, à hauteur de 200.000 millions d'euros par an et sur 5 ans et ça s'assoit justement sur la problématique de ce soir. C'est la suppression massive de cheminots dans cette activité fret : l'année dernière, on parlait de 6.000. C'est la suppression de triages et c'est la suppression de 60%, j'ai entendu 70 % de trafic wagons isolés ... et ça c'est 1.200.000 camions supplémentaires sur la route.

Je tiens à dire cela car on vient de vivre un épisode neigeux qui fait qu'on se rend compte des difficultés quand il neige un peu. Il est beaucoup question d'exaspération pour les STF, pardon les Sans Trains Fixes, et je pense que les usagers sur l'axe Paris / Le Havre pourraient aussi en dire deux mots. Il n'y a pas eu que le train Strasbourg / Port Bou qui a montré où on en est maintenant dans ce déclin de la SNCF. En l'occurrence, un weekend très neigeux avant Noël, chez nous, a fait que la relation ferroviaire Cherbourg / Paris a été neutralisée quasiment pendant deux jours et la relation ferroviaire Rouen / Caen l'a été près de quatre jours. Et je veux dire cela, simplement : sur cette partie ferroviaire, quand il y a des lignes électrifiées, il est évident quand les branches des arbres sont surchargées de neige, que tout casse. On pourrait y voir aussi quelques effets de négligence dans l'entretien de nos forêts, voire dans l'entretien des abords des voies. Eh bien ! effectivement, quand ça tombe et que ça casse des câbles électriques, je peux vous assurer qu'il y a une solution : c'est de mettre un engin diesel en tête de la rame pour tirer quand même le train. Eh bien on a poussé l'absurdité à la SNCF jusqu'au bout, à savoir que, puisque la SNCF est maintenant divisée en activités, on a désintégré complètement un outil qui pour le coup était complètement intégré. Il faut savoir qu'effectivement d'un côté on a démonté des organes sur des engins diesel (les près de 300 qui sont sur le triage de Sotteville), ce qui fait qu'on a plus la possibilité de les raccorder sur du matériel voyageur pour les tracter dans ce genre de situation. Je vais plus loin, vous pouvez même vous retrouver sur les quais de Rouen, il peut y avoir un engin qui tombe en panne, alors qu'il y a en a 300 dans le triage, on ne sera pas foutu d'aller en chercher un pour le raccorder sur votre train pour vous faire rejoindre votre destination à peu près à l'heure. Voilà où nous en sommes, on marche sur la tête, c'est complètement dingue

Et si vous le permettez, comme il était question de la crise, moi, je veux juste vous donner ce petit passage. En parcourant un ouvrage édité en 2009 sous le titre à la forme interrogative « *SNCF, la mutation impossible ?* » nous apprenons l'action salvatrice de la crise qui aurait frappé la SNCF comme autant de coups de fouet sur la bête. Je cite « *avant l'animal n'arrivait pas à changer de peau, la mule se faisait attendre, en 2008, la crise a éclaté et a tout accéléré, en un sens elle a été une libération, elle a été salvatrice* ». Voyez vous, il y en a la crise, ils ont beau pleurer, ça leur rapporte.

Michèle Ernis, Conseillère Régionale, Gauche Unitaire, élue au conseil municipal de Saint Etienne du Rouvray

Je pense que le fret intéresse aussi les femmes, car dans cette noble assemblée, on s'aperçoit que c'est une profession très masculine, c'est un simple constat. Moi, je ne suis pas cheminote, je ne vais pas me permettre de donner des chiffres ni de compléter certaines interventions comme l'on fait des camarades qui nous permettent d'avoir des arguments quand on fait signer la pétition. J'aimerais souligner un premier point. Ce soir, j'estime que qu'on a fait un pas en avant au niveau du Comité par rapport au groupe de personnes dans la salle, à la qualité des personnes, par qualité je n'entends pas que les politiques, j'entends citoyens, cheminots, syndicalistes. On est capable d'avoir l'unité syndicale, d'avoir effectivement citoyens et cheminots et en plus il y avait un certain nombre de personnalités politiques qui n'avaient pas pris position qui ont pris position, là. Moi, quels que soient les désaccords ou les divergences que je peux avoir avec elles, dans ce cas là, je prends acte qu'il y a un rassemblement qui est en train de se faire et qu'il y a des municipalités qui ont pris des déclarations, des motions, des vœux et ainsi de suite et qui ne sont pas simplement « je soutiens le fret », c'est-à-dire qu'il y a des contenus politiques dans pourquoi on soutient, au niveau écologique, au niveau économique et au niveau social. Ce n'est pas un petit détail. Le soutien il ne se fait pas uniquement « on est sur la défensive » ; donc là, c'est-à-dire que la proposition qui a été faite d'avoir des actions à un moment donné décentralisées, mais le même jour, je pense que ça c'est important parce que notre mobilisation, si on veut continuer à faire signer des gens et à mobiliser, il nous faut opérer un crescendo pour justement pour nous donner des outils pour en parler sur l'agglomération. Aussi, l'idée, ce qu'Hubert disait, que l'on puisse faire à Saint Etienne ou ailleurs un gros truc qu'on sent à l'avance, qu'on prépare, ça veut dire qu'à ce moment là, on devient des acteurs, des artisans du Comité de soutien, et je pense que c'est important qu'à un moment donné, cela puisse apparaître ce soir, à votre prochaine, non ! À la prochaine réunion, car je suis aussi membre pour avoir signé. Ça c'est la première chose.

La deuxième chose, c'est le fait qu'une fois que les gens ont donné leur nom et notamment au niveau des politiques, ça soit suivi d'effet. C'est bien qu'Alain Le Vern dise qu'il interviendrait au Sénat, j'avais fait la proposition au dernier Conseil Régional où il n'avait pas encore pris position, maintenant il l'a prise, c'est quelque chose de bien. La Région, quelque part, elle a une responsabilité au niveau du transport, il faut que ce soit suivi d'effet sur cette question là mais c'est ensemble qu'on sera les meilleurs pour convaincre effectivement de travailler ensemble. La notion du service public qui a été présentée dans l'introduction, c'est quelque chose qui m'intéresse. Pour le transport aussi, cela va de soi, pour les marchandises, le fret ou pour le voyageur, il faut qu'on soit ensemble pour le dire car effectivement c'est un acquis social et aujourd'hui on ne nous l'enlèvera pas, on ne détricotera pas. Je me permets juste un point sur ce sujet du service public pour vous dire que le week-end prochain, non c'est l'autre il y a les états généraux des services publics qui se tiennent à Paris, c'est la première fois qu'on aura une initiative d'une telle ampleur avec syndicats, associations, partis politiques, le fait que ce soit l'hôpital, l'école et, vous l'avez vu, certains bagarres sur les hôpitaux ont été victorieuses. À la fois, il ne faut pas mettre tout dans tout parce qu'on perd à un moment donné une force opérationnelle mais en même temps, il faut pouvoir œuvrer ensemble.

Un dernier point, je pense qu'il faut travailler avec les camarades, citoyens, politiques, syndicats de l'Île de France car je crois qu'à un moment, nous par rapport à notre région, on va se faire avoir parce que, au nom du Grand Paris et puis de l'Axe Seine et ainsi de suite, dans ce cas-là, exit Sotteville... aussi il faut travailler avec les copains et les copines, les camarades qui s'opposent à cette vision du Grand Paris, tout pour le fric uniquement. Nous, on a notre mot à dire car on a besoin de territoires où la population puisse vivre.

Thierry Foucaud, sénateur maire de Oissel, PCF

Comme Michèle, je pense que ce débat est d'une très haute qualité, j'y apprend des choses et je pense que démonstration est faite que des solutions rationnelles existent et qu'il faut les mettre en place. Il faut en faire un rassemblement, à la fois local et également un débat départemental, régional et national. Je crois que cette question du fret rejoint toutes les questions du développement économique et notamment lorsque l'on parle de politique industrielle, elle rejoint cette question des politiques industrielles ou de la politique industrielle en France. Hier, on voyait des Renault passer sur des trains, aujourd'hui alors que l'on annonce 3.000 départs, enfin

un plan de licenciements il faut l'appeler ainsi, de 3.000 salariés de chez Renault, on fait des Renault en Slovénie ou dans d'autres pays. Donc la question du fret n'est pas une question isolée c'est une question dans la question du développement de notre pays économique social et dans son développement industriel.

En tant qu' élu local, je vais revenir sur notre grande agglomération, il n'y a aucun développement industriel qui s'y produit. On parle des politiques, je suis pour des rassemblements, je suis pour l'union, je crois que j'ai fait assez de gestes dans ce sens-là, mais faut pas être naïf non plus, en aparté tout à l'heure, je disais : « je connais un sénateur qui n'a rien foutu depuis 2008, qui n'a pas foutu son cul sur son fauteuil au débat sur les retraites » et voilà.

Ne soyez pas naïf. Un, vérifiez ce qu'on vous dit et deux, regardez ceux qui font le boulot pour ce qu'on appelle la classe ouvrière. Parce qu'on parle du gouvernement on peut en parler, il défend qui il défend.

Je vais revenir localement sur cette grande agglomération de plus de 500.000 habitants, on a parlé du Havre, le Havre, ça va sûrement se multiplier. Aujourd'hui, il n'y a pratiquement pas de terrains aménagés sur la Vallée de la Seine ; il y a entre 400 à 500 hectares entre Sotteville et Oissel, il faut les aménager, il faut que vous bougiez les politiques pour que ça s'aménage ; c'est 10.000 emplois sur cette zone là et c'est le triage de Sotteville qui est en jeu derrière tout cela parce que ce sont des containers. Tout à l'heure, lorsque j'entends que sur un porte containers, il y a 800 trains, je n'ai plus besoin de faire des démonstrations vous m'avez renforcé dans cette idée que nous avons le Maire de Saint Etienne et moi-même d'aller voir le Préfet, de demander ce que fait l'État et puis ensuite de voir ceux qui avaient la compétence emploi. Mais vous le savez bien autant que moi, lorsque deux élus avec leur petite banderole vont manifester à la Préfecture, si il n'y a pas les salariés derrière, ça ne sert à rien. C'est l'affaire de tous, l'affaire du rassemblement, et c'est l'affaire du « ensemble ».

Je crois que ça rejoint les questions du développement économique et social, question du développement industriel et je parle de « Seine Sud » parce que ça me tracasse car ça n'avance pas, et qu'on me donne des arguments, etc... mais je vous assure c'est 8 à 10.000 emplois, je vous le dis car je vous l'avais dit à un moment lorsqu'on s'était rencontré à Sotteville, c'est un plus. Le copain tout à l'heure, il a parlé du port de Rouen, j'avais aussi donné un peu cette idée, on sait comment on fait souffrir les ouvriers du port, les manutentionnaires mais si demain il n'y a plus de triage de Sotteville, je ne sais pas comment fonctionnera le port de Rouen, c'est terminé.

Je dis débat national, régional, départemental mais même localement, on a assez d'arguments pour garder le triage de Sotteville. J'en ai appris beaucoup ce soir et je vous en remercie et comme le maire de Saint Etienne du Rouvray, je suis à disposition. Bien sûr, je ne dirige pas le mouvement ouvrier, et je veux dire à Monsieur Ménard que vous avez raison de faire de la politique car quand on parle du prix du pain on fait de la politique, et je crois qu'ensemble on peut y arriver.

Jean Jacques Appin, ouvrier du port, mandaté CGT

Je suis du port de Rouen ; donc vous vous en doutez la situation du fret ferroviaire nous intéresse. Nous, on est en plein dans la réforme portuaire et on n'a pas fini. Ceci dit je vais être assez simple et assez ouvrier aussi dans les mots, on ne va pas faire de pédagogie non plus, je ne vais pas donner d'explication particulière, parce que ça sert à rien ; je voudrais simplement vous dire quand on élit des gens, quand on est délégué, ce que je suis, nous sommes mandatés par des camarades alors sachez ce que vous faites lorsque vous les éliez. J'entendais tout à l'heure un élu dire : « je réfléchis et je fais ». Non il ne réfléchit pas : il fait parce qu'il est mandaté et c'est parce qu'il est mandaté qu'il fait. C'est le mandat qu'on lui a donné, pas plus. Les gens qui sont là disent qu'ils font cela pour nous, alors il faut qu'ils arrêtent de faire pour nous, faudrait peut être qu'ils nous consultent avant de faire.

Bien évidemment, je parlerai des camions sur la route, mais sachez quand même que des camions sur la route, c'est quand même des camarades qui achètent des camions et qui ont du mal à les payer et puis qui crèvent avec ; alors là encore, bien évidemment, c'est une question politique qui est posée. Eh bien ! Nous, sur le Port de Rouen, on dit qu'on va travailler avec nos camarades cheminots pour faire une réussite de la réforme portuaire en développant le ferroviaire aussi.

Ici, on a parlé de développement économique. Attention ! Quand on a parlé de réforme portuaire, on a beaucoup parlé aussi de développement économique et nous on a rajouté « social » et je suis content d'entendre ici de la part de certains élus et de nos camarades le mot « social » car, là aussi, c'est important ; on ne peut pas développer simplement les choses, on les développe parce qu'il y a des hommes au bout. Alors s'il y en a qui oublie cela, eh bien, nous, on voulait dire simplement que sur le Port on est mobilisé de notre côté et qu'on ne lâchera rien, rien du tout, et on ne doit rien à personne. Par contre, on se mettra avec nos camarades de façon à ce que très clairement ce ne soit pas le privé qui s'occupe du ferroviaire sur le quai, ça sera nous qui nous en occuperons, personne d'autres et on se battra pour ça. Il faut de la volonté pour faire les choses, je le répète encore, on est mandaté pour faire, on ne fait pas ce que l'on veut, je le rappelle, camarades : je me suis trouvé à Paris face au directeur de cabinet de Borloo, Monsieur Carencio, et voilà ce qu'il a dit ce monsieur : « Moi, j'ai une usine et tous les gens de la région veulent la vie de cette usine ; moi j'ai décidé de ne pas [la maintenir] car quelque chose me gênait ». Il a peut-être ses raisons, mais il n'a pas le droit de dire cela, il avait la vie de toute une région et peut être 3 à 4.000 personnes qui avaient quelque chose à dire. Alors ce que je dis à nos élus, c'est qu'il faut aussi notre avis. Alors ce que je dis c'est soyons militants, soyons militants tous, comme l'a dit un monsieur tout à l'heure, « je parle avec mes tripes, je parle avec mon cœur ». Eh bien moi, je réponds : tu as raison camarade parce que c'est ça, la vie.

Gérard Semeux, cheminot syndicaliste, atelier de Quatre Mares à Saint Etienne du Rouvray

Dans cet atelier nous sommes encore 700 agents. Il fut une époque où on travaillait exclusivement pour le fret, notamment pour les locomotives qui sont en attente sur le triage de Sotteville en attente de relance de fret SNCF. Le 3 juin, un directeur - maintenant on appelle ça un directeur - industriel du matériel SNCF qui est venu à Quatre Mares et qui a dit qu'il était prêt à réparer même des chars d'assaut s'il le faut. Voilà donc où on en arrive aujourd'hui à cause de cette politique. Dans mon intervention, je ne vais pas revenir sur les différents enjeux économiques sociaux et environnementaux ni sur l'emploi des cheminots et aussi sur les entreprises sous traitantes qui fabriquent des pièces...ou autres ça représente des milliers d'emplois.

Ce qui me préoccupe beaucoup, c'est qu'on est arrivé à 3.500 personnes signataires. Certains disent que « le petit train va loin » mais, quand même, la question est de savoir comment, aujourd'hui, on élargit et quelles actions par la suite on peut être amenés à faire. Il y a différentes actions, aussi bien en relation avec les organisations syndicales au niveau national, ou les différents comités de défense des différents triages, mais je pense aussi qu'on peut interpeller notre Préfet ; une fois qu'on aura élargi, pourquoi ne pas faire un rassemblement devant la préfecture ? Ce sont les représentants du pouvoir... pour dire : « Voilà nous, on a un programme, on veut qu'il soit mis en place. On doit inverser au niveau politique ».

Ce qui nous donne de la force, c'est la victoire du triage de Miramas, sauf que, je le lisais encore dans un journal syndical il y a deux jours, sauf qu'il y a encore tout à construire. Par exemple, dans un atelier - mais il ne doit pas y avoir que les ateliers - dans un atelier où il y avait plus de 100 cheminots, ils ne sont plus que 32. Aujourd'hui, le travail qu'ils ont c'est de la pression, c'est de la souffrance au travail donc ensuite il faut continuer à se battre sur l'emploi. C'est une bagarre de longue haleine.

Alors voilà comment on fait pour faire grossir cela et je pense qu'en se donnant les moyens, tous, de faire monter la mayonnaise, on peut arriver à imposer une autre politique au service de la nation, au service de l'être humain et non pas au service de la finance.

Luc Delestre, Secrétaire du CER SNCF de Normandie

Oui, je voudrais revenir sur les orientations négatives de l'entreprise. On a parlé de la suppression de 70 % des wagons isolés. La SNCF veut mettre en place à la fin de l'année un schéma que l'on appelle « multi lots, multi clients », je pense qu'il faut qu'on revienne dessus. Cela engendrera une baisse du wagon isolé de 600.000 à 200.000 et c'est un principe extrêmement contraignant pour les entreprises car elles doivent, à partir de début

2011, faire une programmation annuelle de leur trafic, c'est une organisation très contraignante et une tarification très lourde. Ce soir, nous n'avons pas de chargeurs, mais je vais me faire leur porte parole. Il existe un appel signé par un certain nombre d'entre eux je vais vous les citer et vous donner lecture de la conclusion qui est intéressante.

Les chargeurs signataires sont l'Association française des wagons particuliers, la Confédération française pour l'habitat, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, le Comité des constructeurs français d'automobiles, la Fédération française de l'acier, l'Association européenne de l'acier, l'Union des industries chimiques, la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France et le Groupe des Fédérations Industrielles. Donc, ils ont fait une table ronde autour du principe « multi lots multi clients » et ils en sont arrivés à cette conclusion : « le multi lot multi client n'est pas une réponse aux besoins des chargeurs, sa mise en place va entraîner un transfert massif de l'activité vers le transport routier ; nous dénonçons l'attitude de la SNCF concernant le transport des marchandises. » Les conséquences ? c'est que les entreprises iront vers la route.

Deuxième élément très concret aussi et là on pointe du doigt RFF ; à Fontaine le Dun, il y a une entreprise qui produit du sucre - en 2009, 152.000 tonnes de sucre - et qui a un embranchement particulier ; sauf que... depuis plus d'un an, on a diagnostiqué une marnière sur le terrain ; donc l'embranchement est supprimé et RFF n'est pas prêt à procéder aux réparations pour rétablir la desserte de Fontaine le Dun. On pourrait citer un tas d'autres exemples comme celui-ci. Hubert Wulfranc a parlé de la plate-forme logistique à Sotteville qui a été fermée en 2003, ça équivalait à 6.000 camions par an ; il a parlé de Ferrero ; il n'y a pas que cela : nous avons répertorié une quinzaine de « boîtes » qui amenaient leurs camions sur la plate-forme logistique de Sotteville dont des matières très dangereuses et qui après étaient acheminés par train. Depuis 2003, depuis la fermeture de la plate-forme, tout passe par camion, y compris les matières très dangereuses. Et pourtant ces « boîtes », pour la plupart existent encore, à Lillebonne, Val de Reuil, Grand Quevilly, Gravenchon, Le Havre. Il existe un tas d'exemple où les entreprises sont demandeuses du ferroviaire et on n'est même plus capable de répondre à cette demande là.

La première attaque de l'entreprise pour démolir le fret ça a été de supprimer les commerciaux. On parle du transport mais il faut aussi qu'on parle des hommes. Et du fait qu'à la CNC, à la SNCF, on supprime cette filière des commerciaux qui ne vont plus démarcher les entreprises ... eh bien ! on sacrifie le ferroviaire.

C'est un tas d'éléments très concrets qui nous mettent en colère.

Michel Dupont, citoyen

Je ne suis pas cheminot mais je l'ai été, j'ai travaillé au triage de Sotteville mais il y a longtemps et à l'époque on faisait près de 3.000 wagons par jour sur les deux triages, triage principal plus le triage annexe. J'ai cru comprendre qu'on en était assez loin ces derniers temps. Je crois qu'effectivement il faut se battre pour le maintien du triage, sa réouverture même puisqu'il est quasiment fermé, contre son démantèlement mais il faut aussi y faire revenir les wagons, je crois que c'est quand même ça l'essentiel et ça pose la question de la politique des transports, localement et nationalement.

Cette question est inséparable de la question de la défense du site proprement dite. Ça suppose revenir en arrière sur pas mal de décennies de politique du transport, parce qu'on a parlé tout à l'heure de l'abandon en 84 de la tarification routière obligatoire ; même si elle était minimum, elle protégeait en partie la SNCF de la concurrence routière. A partir du moment où cette tarification obligatoire a été levée - à l'époque, je n'étais plus au triage, j'étais commercial fret, je voyais des clients nombreux - la part du fer a commencé à sérieusement décrocher. On a vu des clients qui avaient des embranchements supers qui étaient particulièrement desservis qui ont quitté le fer pour des raisons tarifaires.

Cette libéralisation du transport qui a commencé par là, elle s'est poursuivie après avec l'arrivée de transporteurs routiers d'autres pays qui travaillaient avec d'autres conditions sociales car la directive Bolkestein dont on a parlé dans toute la CEE, ça faisait longtemps qu'elle existait dans le transport routier. C'est sur tout ça qu'il faut

revenir. Je crois qu'on ne peut pas, on ne pourra pas gagner sur le site de Sotteville ou d'autres sites si on ne met pas cette question là au cœur parce qu'un chargeur, quand il a le choix, il choisit quand même le moins cher aujourd'hui, au centimètre près, toutes choses égales par ailleurs, y compris en intégrant les aspects logistiques. Tant que la concurrence sera libre, telle qu'elle est aujourd'hui, que ce sera le marché qui tiendra lieu de politique de transport, il y aura toujours une grosse difficulté et je ne pense pas qu'on puisse gagner durablement et inverser le cours des choses si on ne revient pas là-dessus.

Laurent Martin, Secrétaire du CE Fret SNCF

Oui, effectivement dans leur logique, les chargeurs prennent ce qu'il y a de moins cher en tout cas ce qui leur est facturé le moins cher. Je l'ai dit, le transport de marchandises par rail est un transport public, bien entendu, qu'on le veuille ou non. J'aurais pu élargir cela au transport tout court. Pour la bonne raison que c'est nous, citoyens contribuables, qui payons réellement le transport de marchandises en Europe, notamment par le biais de l'infrastructure. Cela aussi ça rentre dans ce qu'on propose comme prix au chargeur. On va être clair : la SNCF, le mode ferroviaire en général – non ! je devrais dire la SNCF, car les entreprises ferroviaires dont certains parlaient tout à l'heure ne payent pas les charges d'infrastructures - la SNCF paye seule. Donc, concrètement, la route ne paye pas la réfection, la construction, la remise à niveau des autoroutes. C'est nous qui le payons. À partir de là, le prix, le prix final qui est proposé aux chargeurs est un prix tout à fait artificiel qui permet par contre à un certain nombre d'entreprises de dégager des marges qui elles n'ont rien d'artificiel ; ça, on est bien d'accord.

Moi, j'ai entendu beaucoup de choses ce soir, beaucoup de choses ont été dites et c'est peut être pas la peine d'en dire beaucoup plus ; le panorama a été fait et on est tous bien d'accord que ce qui se trame sur la ville de Sotteville est quelque chose qui participe d'un plan qui est effectivement à un niveau européen ; quoiqu'on ait vu des contrastes, puisqu'un certain nombre de pays, eux, ont fait des choix politiques différents. Je viens de parler des charges d'infrastructures : sachez que la Suède, par exemple, en tant qu'Etat prend en charge les frais d'infrastructures, et à partir de là, qui veut faire du ferroviaire fait du ferroviaire, qui veut faire du routier fait du routier. On a assisté à une explosion du ferroviaire, voilà ça c'est une réalité. On constate que dans ce pays, ce n'est pas cette politique là qui a été choisie. A partir de là, effectivement, la mobilisation citoyenne qui est une grande réalité ici (j'ai été dans d'autres comités de soutien, je peux vous dire que ce n'est pas tout à fait au niveau de ce que vous avez fait ici ce soir). Par contre, à plusieurs reprises est revenue dans la soirée la question de Miramas. Certes Miramas, c'est une victoire ; en même temps, il ne faut pas se dire que la direction de l'entreprise est restée l'arme au pied. Comme ils ont l'intention d'y revenir, il ne faudrait pas se fixer comme horizon indépassable de faire aussi bien que Miramas, d'abord parce que j'aimerais bien qu'on fasse un peu mieux tous ensemble et puis parce qu'il est pas interdit de penser qu'un de ces quatre matins on doit remettre le couvert, car d'une façon ou d'une autre, Miramas, qu'ils soient arrivés à nous le plier ; mais, là, je fais confiance à mes camarades provençaux, ça va « tabarder » comme on dit chez nous.

Notre réalité c'est qu'on a besoin et je crois que vous êtes en capacité de le faire, j'ai entendu un certain nombre de propositions, on doit être en capacité de fédérer toutes ces initiatives, toutes ces structures. J'ai retenu pour ma part, pour appartenir à un certain nombre de ces comités de soutien, puisque je suis à peu près systématiquement invité, j'ai entendu et je me ferai l'écho de la proposition de deux maires au moins - j'espère qu'ils ne rentreront pas en concurrence ni libre ni faussée - pour organiser des sortes d'assises, d'états généraux mais en tout cas de rencontres et si ça ne se passe pas en Normandie, j'espère que personne ne se vexera. Concrètement, il y a un vrai réveil citoyen qui est en train de se passer autour de cette question là qui doit pouvoir rejoindre - j'ai bien entendu - d'autres questions de service public. Mais il y a quelques urgences et en tout cas, il y a nécessité aujourd'hui de faire le travail que vous avez fait ce soir - qu'à mon avis, vous avez très bien fait - de conscientisation. Il faudra aller chercher, et je fais confiance à mes camarades dockers, ils savent très bien faire ça, les chargeurs du port. Car il n'y a pas de logique à avoir une défense du port sans avoir une défense du triage de Sotteville, il y a plus ou moins une continuité et c'est d'ailleurs ce qui nous a permis d'arriver à la victoire de Miramas. Et puis, il y a la nécessité parfois, et moi je n'ai pas l'habitude de dire aux gens de faire ce qu'ils savent très bien faire, mais il va y avoir la nécessité de s'opposer aujourd'hui et très physiquement à un certain nombre d'actes de malveillance, mais malheureusement légaux comme par exemple la destruction d'une partie du triage de Sotteville. Quant à moi, vous pouvez compter sur moi, je peux vous le dire, j'aime bien ça.

Conclusion Philippe Béguin, Président de la Commission Economique du CER SNCF de Normandie

Ceci n'est pas une conclusion, tout au contraire l'avenir du fret ferroviaire SNCF sur notre région Normandie Haute et Basse est la condition d'un développement économique pérenne et équilibré. Les atouts sont là : Port 2000 ; Port de Rouen 1^{er} port céréalier d'Europe : Port de Cherbourg de pleine mer.

Les échanges que nous avons eus ce soir le confirment ; nous ne pouvons nous passer de la capacité de réception du triage de Sotteville. Les infrastructures sont là, le savoir –faire des agents est encore là... et l'activité économique, industrielle et agricole, de notre Région en dépend.

Le fret ferroviaire SNCF a permis avec la péréquation des transports de développer nos infrastructures. Les 81 GTK de 1980 ont largement contribué au financement des LGV.

Concernant Port 2000, les chargeurs et les responsables du Port s'accordent à dire que son développement est conditionné à une part ferroviaire devant passer de 5 à 25 % dans les 3 ans, autrement c'est Anvers ou Rotterdam qui prendront le trafic essentiellement composé de containers.

Nous l'avons évoqué le wagon isolé répond au besoin des PME qui constituent désormais une part considérable de notre économie.

Nous avons ce que nous appelons dans notre jargon un barreau, plus simplement le raccordement Motteville / Buchy qui permet de désengorger le goulet d'étranglement de Rouen Droite et d'envisager de remettre la ligne Serqueux / Gisors en état. La preuve est faite à nouveau que le fret permet la réouverture de ligne et de fait de réfléchir à une éventuelle desserte voyageurs comme cela se faisait il y a encore quelques années.

Un triage et des voies ce n'est pas que des wagons et des engins, mais surtout une irrigation des marchandises sur tout le territoire et au-delà.

Oui, nous avons raison de nous battre pour le triage de Sotteville, et notre ambition est non seulement le maintien de ce site mais également son développement ; c'est un enjeu économique pour les Régions haute et Basse Normandie, le territoire national et l'Europe.

Les perspectives de transport existent et sont réelles ; le creusement du chenal de la Seine amènera des bâtiments de plus grand tirant d'eau ; ne gâchons pas l'outil, préservons les compétences qui savent répondre à cet accroissement de trafic programmé.

La bataille que nous menons est votre bataille pour l'industrialisation, l'emploi, l'environnement ; la qualité de vie et l'avenir des générations futures. Toutes les batailles non menées sont perdues d'avance. C'est pourquoi, un comité de défense s'est mis en place il y a à peine un an. Aujourd'hui il a pris toute sa puissance comme nous pouvons le constater, il a su rassembler largement, citoyens, cheminots, politiques, associatifs... Il va poursuivre avec dynamisme son activité et multiplier les actions : rassemblement, renforcement de la campagne de pétition.

C'est un combat de longue haleine comme nous le disent nos camarades de Miramas qui ont mis trois ans pour sauvegarder le tri par gravité en 3 x 8.

Chacune et chacun d'entre nous doit être un acteur du comité de défense du triage SNCF de Sotteville et doit faire signer la pétition afin qu'avec les signataires institutionnels tels qu'ils se sont engagés, nous les remettions au Ministre des transports et l'interpellions sur la réelle nécessité du transport de marchandises fret SNCF.

- Pour le développement de l'activité fret du triage SNCF de Sotteville les Rouen, des zones portuaires de Haute et Basse Normandie ;
- Pour l'arrêt de la casse de l'outil ferroviaire SNCF ;
- Pour une vraie politique de service public économique, répondant au grenelle de l'environnement.

Merci.