

Comité d'établissement SNCF Paris Rive Gauche

COMITE
D'ETABLISSEMENT SNCF
PARIS RIVE GAUCHE

**POUR UNE VERITABLE POLITIQUE DES TRANSPORTS
QUI INTEGRE LES BESOINS ET ATTENTES ACTUELLES
ET FUTURES DES POPULATIONS, DE L'ECONOMIE ET
QUI PRESERVE LA NATURE ET L'ENVIRONNEMENT**

Pourquoi le CE SNCF de Paris Rive Gauche est concerné par le débat public autour « du prolongement de l'A12 » ?

Nous exprimons notre intérêt de façon générale pour le débat public auquel nous ne manquons pas d'appeler tous les acteurs intéressés notamment à l'occasion de nos luttes pour la préservation du service public et ce dans la mesure où ces consultations sont destinées à favoriser l'émergence d'une culture du dialogue, à court, moyen et long terme, une culture de la concertation que nous souhaitons partager avec tous les partenaires pour élaborer des références communes et des questionnements à soumettre aux intéressés et aux décideurs.



Un diagnostic partagé quant aux effets des nuisances occasionnés par le recours excessif à la route : un coût lourd pour la collectivité, pour la nature et pour les générations futures

Le diagnostic présenté est globalement partagé sur les problèmes liés à l'insécurité routière, la congestion, l'effet de serre, les nuisances sonores, la pollution de l'air, les ressources en eau, le paysage, la nature et la biodiversité... Ces problèmes de nuisances ont un coût très lourd pour la collectivité, ainsi, le bureau DEGEST, calcule, sur la base des informations du STIF, des coûts externes moyens en 2002 de l'ordre de 735 € par habitant de l'IDF pour la route contre 27 € pour le fer et ce pour les voyageurs, pour le fret, ils se situent à 41 € pour la route contre 0,1 € pour le fer. Pour l'année 2003, le STIF évalue ces coûts externes pour l'IDF pour les seuls transports des voyageurs, hors fret, à 3,7 milliards d'euros, avec les nuisances du fret, ces coûts avoisineraient les 10 milliards d'euros.

CONTACT

Comité d'établissement SNCF
Paris Rive Gauche
1, rue Georges Duhamel
75016 Paris

ce-sncf-prg.org
Mail : cerprg@wanadoo.fr
Tél : 01.43.21.86.13
Fax : 01.43.21.58.63

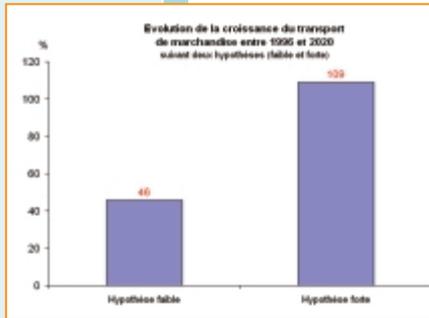
Dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A12

Une politique de fret de la SNCF qui aggrave les nuisances

Il faut savoir qu'un train de marchandises de 1800T représente l'équivalent de 50 poids lourds. La SNCF avec sa nouvelle politique de fret fondée sur la recherche de la rentabilité maximum a contribué à l'aggravation de la situation actuelle en mettant en 2005 près de 900 000 camions supplémentaires sur les routes.

Un diagnostic du maître d'ouvrage non partagé pour ce qui concerne la recherche de la complémentarité avec les autres modes de transport, notamment le fer



Nous ne partageons pas ou partiellement ce diagnostic sur les possibilités offertes par un développement de type volontariste de la multimodalité et de l'intermodalité, et les solutions préconisées sont discutables et déséquilibrées.

Le CE est animé par une vision de long terme et s'inscrit dans la recherche d'un projet de société plus juste et harmonieux s'inspirant fortement des valeurs du service public, environnement, qualité de la vie etc. Nous comprenons la multimodalité et l'intermodalité comme des axes stratégiques s'intégrant dans un plan global et cohérent qui vise la mise en œuvre de tous les moyens nécessaires au développement coordonné et harmonieux de l'ensemble des modes de transport : rail, route, air, mer et fluvial et ce tant pour le trafic voyageurs que pour celui des marchandises.

Un décalage profond entre les déclarations en faveur du rééquilibrage rail-route et la réalité des investissements

Si, au plan des principes et des déclarations, le rééquilibrage des trafics rail-route-fluvial en faveur du fer et du fleuve est acquis pour la très grande majorité des acteurs, il n'en est pas de même sur le terrain.

Ainsi, pour notre région, alors même que le PDU de l'IDF met l'accent sur la réduction du trafic routier, la réalité des investissements dans le fer, en baisse de 32 % sur la période 1996-1999 alors même que la part du fer dans ces investissements se chiffre à près d'un quart du total, ces chiffres montrent que les orientations de principe sont loin d'être appliquées.

Pour un état des lieux de l'offre ferroviaire en liaison avec les problématiques de la RN10 et de l'A12...



Nous avons relevé dans les débats de nombreuses questions relatives à la situation du rail, notamment fret, qui est perçue par les citoyens comme dégradée et ne répondant pas à la demande ni en quantité ni en qualité... Ce sont des points de vue que nous partageons pour l'essentiel. Conscient de la gravité d'une telle situation, le CE a décidé, en 2004, de confier et de financer sur ses fonds propres une étude à un cabinet d'experts, DEGEST, dont l'étude articulée autour d'un diagnostic et de propositions d'amélioration est présente sur le site Internet du débat public.

Ainsi l'accent a été mis sur la nécessité de revitaliser le trafic ferroviaire tant fret que voyageurs en agissant sur les infrastructures, le matériel roulant, les gares, l'organisation des dessertes, le rabattement vers les gares qu'il faut rénover et adapter. Une telle politique d'investissement et de rénovation a fait ses preuves comme en attestent les chiffres du bilan de la régionalisation.

Dans ce cadre d'idées, une question a été posée par un citoyen lors des débats, elle est toujours d'actualité :

« **De combien l'offre actuelle de transport en commun doit-elle augmenter pour faire diminuer significativement le trafic routier ?** » On peut regretter que cette démarche n'ait pas été adoptée par le maître d'ouvrage qui l'a complètement éludée en notant de façon unilatérale et sans arguments que le transport ferroviaire dans le périmètre de l'étude était « acceptable et sous-utilisé avec un taux d'occupation moyen de 58 % et qu'il s'agit d'exploiter plus efficacement l'offre existante » (p.21 du document du maître d'ouvrage).

La conclusion relative « au peu d'améliorations significatives de ces projets à l'étendue des problèmes constatés sur la RN10 » nous semble hâtive et précipitée.

Si le maître d'ouvrage avait approfondi son étude, il aurait mis l'accent sur les problèmes qui sont posés en permanence par notre Comité aux instances concernées de la SNCF, à savoir, entre autres :

- l'état du réseau ferroviaire saturé et insuffisamment remis à niveau, ce qui permettrait d'augmenter le nombre de sillons disponibles, la vitesse commerciale, le confort des usagers ;
- l'état du matériel roulant ancien, hétérogène et inadapté (37 ans pour les locomotives, 26 pour le matériel remorqué...)
- une tarification qui ne prend pas en compte l'inter-régionalité ;
- une organisation des dessertes qu'il s'agit d'améliorer de façon substantielle en accord avec les attentes des usagers l'état de la politique de rabattement vers les gares qui met à l'écart du rail un potentiel important d'usagers ;
- le potentiel de développement de l'activité fret (utilisation des infrastructures existantes notamment le triage de Trappes, la Petite Ceinture ...).

Une méthodologie du maître d'ouvrage qui élude l'apport potentiel des investissements tant autoroutiers que ferroviaires pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises

En tant que cheminots, nous nous interrogeons sur la méthodologie d'approche de l'étude qui s'est d'emblée, illustrée par son choix radical en faveur de la route même si nous comprenons que l'objet de l'étude est le prolongement de l'A12 en liaison avec les problèmes posés par le trafic sur la RN10...

Nous observons que l'étude ne prend pas en compte les effets induits des possibilités de délestage des trafics ouvertes par les développements en cours ou à venir sur les autoroutes A13, A11, A10 et la Francilienne.

Cette question a d'ailleurs fait l'objet d'une contribution par un citoyen.

Des investissements dans les transports en commun, ferroviaires et routiers, de nature à améliorer de façon substantielle la situation actuelle en cours d'étude

Nous observons également que les auteurs de l'étude ne tiennent pas compte ou insuffisamment de l'impact des développements attendus en matière d'amélioration de l'offre de transports en commun en cours d'étude :

- Extension RER C, Paris- SQY-La Verrière- Rambouillet ;
- Tangentielle Ouest entre Achères et Versailles ;
- Tangentielle SQY-Melun-par Massy, Evry et Sénart ;
- Transport Commun en Site Propre entre La Verrière et Trappes et entre Versailles Chantiers et Le Chesnay ;
- Ligne de tramway Viroflay-Vélizy-Châtillon prévue au Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 ;
- Amélioration des dessertes d'autobus (page 28 du document du maître d'ouvrage).



Les options prises en faveur du ferroutage non prises en compte

On peut regretter également que les prévisions d'évolution des trafics à l'horizon 2020 n'intègrent pas les options prises par l'Etat, même si elles demeurent encore à l'état embryonnaire, en matière d'encouragement du développement du ferroutage, d'évolution des coûts de l'énergie, des préoccupations en matière de développement durable etc.

Rénover l'offre ferroviaire voyageurs et fret, relever la qualité du service sur le Transilien

Cette tendance est un sujet d'inquiétude pour les cheminots de PRG qui ont attiré l'attention de la SNCF, des pouvoirs publics sur la nécessité de rénover l'offre tant en qualité pour les dizaines de milliers d'usagers du Transilien mais aussi en quantité pour accompagner les évolutions démographiques, sociales et économiques de la région.

Ils ont également insisté pour donner plus d'atouts pour le fret ferroviaire en demandant des investissements dans le contournement de la région IDF, ce qui contribuerait à l'évitement des lignes PMP par les convois qui viennent du Sud pour aller à l'Ouest. Dans cet ordre d'idées, le CE de PRG a proposé d'étudier la possibilité de créer une liaison fret de contournement de la région IDF qui relie le Centre et la façade Atlantique par Orléans, Chartres, Dreux, Rouen. Cela permettrait d'améliorer les débouchés du port sec de Vierzon et de massifier les acheminements de céréales vers les ports de l'Atlantique Nord.

Pour une démarche innovatrice en matière de transport de marchandises en IDF : utiliser les infrastructures existantes et le matériel roulant nouveau

Ils ont aussi demandé que le concept de logistique-fret urbains devienne une réalité notamment en utilisant les moyens de transport en cours d'étude : le tram-train dédié au fret et infrastructures du triage de Trappes et de la Petite Ceinture, notamment par son entrée Sud Ouest (boulevard Victor) et en permettant au SERNAM de relier son agence de Trappes à celles du Chevaleret et de Chapelle.

Pour une véritable politique de rabattement vers les gares

Actuellement, le principal mode d'accès aux gares est à pied, 35 % pour la gare de Versailles Chantiers, 54 % pour celle de Rambouillet, et 23 % pour les bus. On voit donc le potentiel de progression.

Si l'étude note cependant, avec justesse, qu'il faut favoriser l'accès aux gares, il faut noter qu'elle n'insiste pas sur les axes d'une politique de rabattement en liaison avec le développement des infrastructures qui la favoriseraient : multiplication des dessertes bus, parkings, tarification, parkings pour voitures, 2 roues, vélos, etc.

Pour un véritable politique de transports qui intègre les besoins et attentes actuelles et futures des populations, de l'économie et qui préserve l'environnement

Encore une fois, nous n'opposons pas les divers modes de transport mais nous avons une approche fondée sur la complémentarité d'autant qu'il s'agit de prendre en compte les tendances d'évolution à moyen et à long terme des facteurs tels que la démographie, l'énergie, la préservation de la nature, le développement technologique, la croissance économique et sa capacité à créer des emplois.

Au-delà des besoins de transport de marchandises et de déplacements des personnes, il s'agit de choix de société et ce dans un contexte d'évolution globale marquée par la mondialisation des échanges, de la production, de type libéral ou ultra-libéral avec ce que cela signifie concrètement en termes de pertes d'emplois, de délocalisations, de baisse de la qualité de la vie etc.

La question du ferroutage a fait l'objet d'une contribution. Elle note l'impact de l'autoroute ferroviaire Paris-Irun (2007) et Lille-Irun, elle préconise la mise en service d'une branche Sud-Yvelines-Saint Cyr-Le Havre ainsi qu'une zone logistique au nord de Trappes...

Dans ce cadre d'idées, le CE a mis en avant un certain nombre de propositions :

- Reprendre le projet de "saut de mouton" à Porchefontaine, afin de séparer les trafics de la ligne C de ceux de Montparnasse ;
- « Désaturer » les nœuds ferroviaires de Versailles et de Porchefontaine pour la construction en souterrain de 2 voies Ouest-Est pour la tangentielle et rappelle qu'il y a plus de 1000 trains par jour qui empruntent cet itinéraire ;
- Etudier toutes les possibilités pour mieux utiliser les voies d'évitement dans les principales gares afin de donner plus de marges de manœuvre en cas de dysfonctionnement pour limiter les perturbations : automatisation, changement de position, construction d'aiguilles, création de pas d'IPCS à Plaisir, amélioration des plans de voies...
- Améliorer la régularité, la fluidité du trafic en affectant les moyens nécessaires ;

Pour la prise en compte effective de critères objectifs pour le choix d'un tracé qui ne lèse pas les citoyens et qui n'hypothèque pas le développement du fer

Tout en restant attentifs au développement de la situation, le CE de PRG souhaite que les décideurs tiennent compte des observations et propositions des associations, des citoyens, des élus, des usagers ... comme il souhaite que les décisions à venir notamment sur le choix d'un scénario se fondent sur les critères objectifs :

- d'abord de qualité de vie du plus grand nombre de citoyens concernés, notamment de ceux qui souffrent le plus de cette situation qui perdure depuis des années
- du coût dont on rappelle avec regret qu'il sera financé par les contribuables
- et de la nécessité de ne pas créer des situations irréversibles pour le développement du fer, autrement dit, il ne faut pas hypothéquer l'avenir en rendant impossible les travaux visant l'amélioration des infrastructures ferroviaires, à l'exemple de la gare de La Verrière dont la nécessaire reconfiguration serait rendue impossible si ses emprises venaient à être utilisées pour le prolongement de l'A12.



**COMITE
D'ETABLISSEMENT SNCF
PARIS RIVE GAUCHE**

CONTACT

Comité d'établissement SNCF
Paris Rive Gauche
1, rue Georges Duhamel
75016 Paris

ce-sncf-prg.org

Mail : cerprg@wanadoo.fr

Tél : 01.43.21.86.13

Fax : 01.43.21.58.63