

# Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°26 Juillet 2010



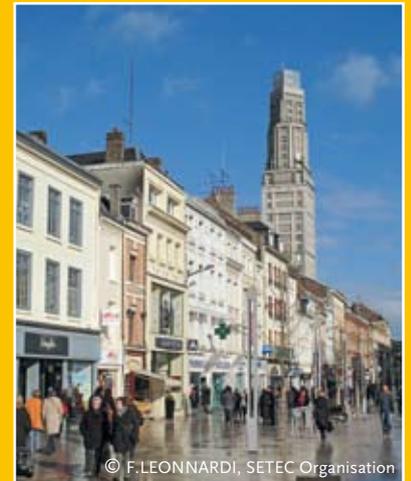
Le Comité régional CGT Picardie et l'Union Régionale CGT Ile-de-France : ils assurent l'intervention de la CGT auprès de la région administrative et de ses institutions (Comités économiques et sociaux régionaux par exemple). Ils animent la réflexion et l'activité syndicale sur des questions comme celles des transports, de la santé, de l'aménagement du territoire, de l'enseignement supérieur et de la recherche, etc.

Les Unions Départementales Aisne, Oise et Somme regroupent les syndicats et sections syndicales de toutes professions d'un même département. Elles permettent de donner toute leur efficacité aux luttes professionnelles et d'ensemble pour le progrès social. Elles organisent et

développent les solidarités entre tous les salariés ayant un emploi ou non ainsi qu'avec les retraités.

Le Secteurs fédéraux des cheminots de Paris-Nord et Amiens. Ils représentent la fédération des cheminots à l'échelon régional. Ils regroupent l'ensemble des syndicats de leurs territoires.

Le Syndicat des cheminots de Creil rassemble les syndiqués travaillant sur son périmètre.



© F. LEONNARDI, SETEC Organisation



La CGT en sa qualité de 1<sup>ère</sup> organisation syndicale représentative des salariés a tenu à s'exprimer sur ce projet d'aménagement du territoire. Notre volonté de participer à l'élaboration de grandes infrastructures répondant aux besoins des salariés et au nécessaire développement d'un aménagement équilibré du territoire se réaffirme ainsi.

Il s'agit pour nous de dépasser les tentatives de mise en opposition des intérêts régionaux en présentant des propositions répondant aux besoins de tous. Aussi nous avons abordé notre réflexion et le contenu de ce document comme une démarche constructive avec nos militants de l'interprofessionnel Picards et Franciliens et avec nos militants Cheminots.

Il nous faut dès aujourd'hui réfléchir et jeter les bases des transports de demain en prenant en compte les effets d'une tendance à la métropolisation, tant en Picardie qu'en

Ile-de-France, en voyant bien que le juste équilibre ne réside pas dans les concentrations urbaines.

Aussi, la solution combinant TGV et TER sous réserve des aménagements que nous proposons paraît répondre aux besoins des salariés et à la relocalisation d'une activité durable dans nos territoires.

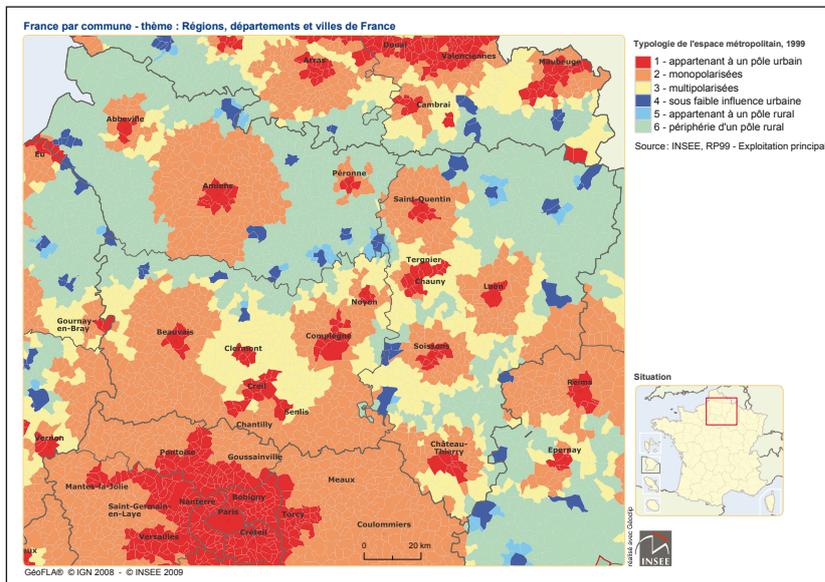
Lysiane FERRIERE,  
Secrétaire Régionale CGT Picardie



## Une infrastructure pour un aménagement équilibré du territoire

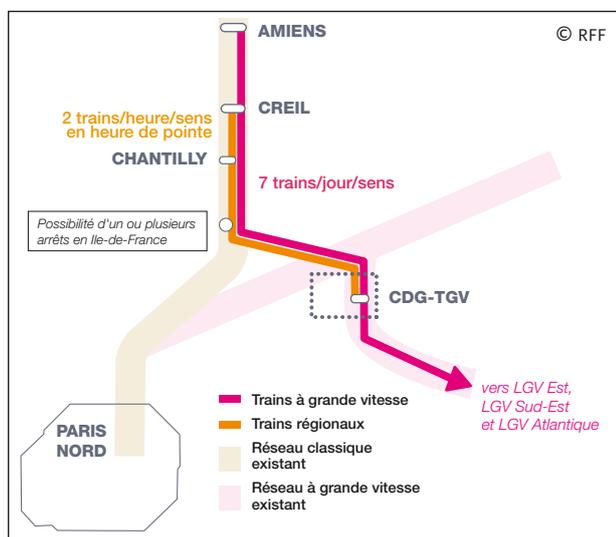
La CGT est la première organisation syndicale de salariés et représente 33,56 % des salariés sur le territoire national, 36.95% en Picardie et 31% en Ile-de-France. Aussi, nous sommes fondés à soutenir une infrastructure de transport comme la liaison ferroviaire Roissy-Picardie qui répond aussi aux attentes des salariés dans leurs trajets domicile/travail et concourt à l'amélioration de l'attractivité des territoires, notamment en faveur d'une activité créatrice d'emplois.

A ce titre, nous estimons que l'amélioration de l'offre et des conditions de transport passe par la relocalisation et le développement d'une activité économique et sociale respectueuse de l'environnement en Picardie. Cette perspective permettrait de réduire les temps de trajet, de « désengorger » les infrastructures de transports franciliennes, toutes saturées et de réduire significativement l'empreinte carbone des trajets domicile/travail.



Cette infrastructure est un axe d'aménagement du territoire qui peut être une chance pour les Franciliens et les Picards, nous rejetons les mises en opposition des besoins des salariés et des territoires. La liaison Roissy-Picardie et le barreau de Gonesse sont des projets complémentaires et non des projets concurrents.

## Oui à une maîtrise publique



Nous regrettons à ce stade du débat public, qu'il n'y ait pas d'élément concret sur le mode de financement, Il est indispensable qu'un projet d'intérêt général de cette nature soit placé sous maîtrise publique et financé par Réseau Ferré de France. L'exploitation doit être confiée à la SNCF, opérateur historique. Les coûts seront diminués ainsi de la rémunération des actionnaires à la différence du financement en P.P.P. (Partenariat Public Privé) qui conduirait R.F.F. à concéder la construction et l'exploitation à un groupe privé qui se rémunérerait ensuite en percevant les péages ou en percevant un loyer versé par R.F.F.



## Une infrastructure pour tous les usagers

Nous pensons qu'il faut parler vrai : les TGV entre Creil et Roissy circuleront en mode classique avec une vitesse ne dépassant pas les 160 km/h.

La solution n°1 avec 7 allers-retours/jour laisserait 88% des salariés travaillant sur le site de Roissy se déplacer en voiture particulière. L'impact estimé du projet ne pèserait que de 1% sur les trajets domicile/travail.

La solution n°2 combinant TGV et TER diminue légèrement, à 86%, la voie routière. Même si cela demeure très insuffisant, nous soutenons cette solution dans la mesure où elle offre un potentiel de développement en faveur d'un report modal de la route vers le ferroviaire, sous réserve d'aménagements connexes. Dans ces conditions, cette solution peut répondre aux 3 motifs de déplacement : accéder au réseau à grande vitesse, accéder à l'aéroport de Roissy pour y prendre l'avion et se rendre sur son lieu de travail.

## Des aménagements complémentaires

La ligne Beauvais-Creil a besoin d'aménagements allant au-delà de ce qui est programmé, notamment pour la prise en compte des besoins de transport des Beauvaisiens travaillant sur Roissy et sur l'est parisien. Ce qui leur permettrait d'éviter le passage par la gare du Nord s'ils prennent le train et qui favoriserait un bon report modal de la route vers le ferroviaire. Cet aménagement permettrait aussi la liaison ferroviaire entre les aéroports de Beauvais et Roissy. Pour ces raisons nous proposons de créer une 2ème voie entre Beauvais et Creil. L'aménagement de la gare de Creil est à revoir en profondeur tant pour la modernisation des



© F.LEONARDI, RFF D'ANGELO J, JACQUES SETEC Organisation

installations, le plan des voies et sans doute aussi pour la création d'un quai supplémentaire. Nous pensons que le chantier du Petit-Thérain à Saint-

Leu-d'Esserent doit conserver sa vocation fret pour favoriser le report modal ferroviaire/fluvial après la création du Canal Seine Nord Europe.

Le S.R.A.D.D.T. (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) Picardie présente en terme d'orientation les possibilités d'amélioration des infrastructures de l'offre de transport pour la zone grand projet Nord-Est de la Picardie. Cela étant, il n'y a pas d'inscription concrète de réalisations telles l'électrification de la ligne Amiens-Tergnier ni d'aménagements prévus pour le secteur de Laon et du nord de la Thiérache. Nous pensons qu'ils doivent faire l'objet d'études dès maintenant afin de désenclaver tout le secteur Nord-Est de la Picardie.

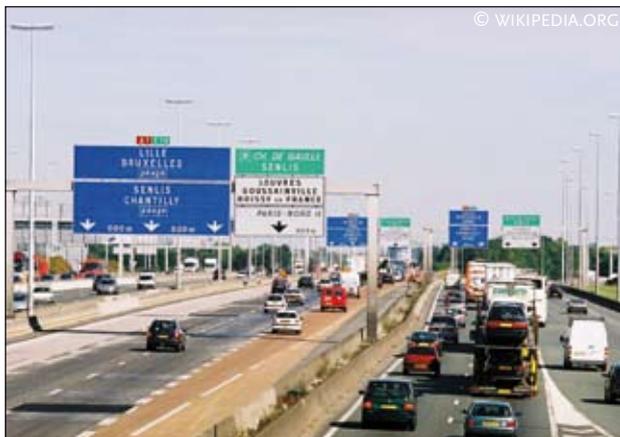
Le S.R.A.D.D.T. affiche également des orientations pour le territoire de projet Côte Picarde – Vallée de Somme. Pour nous l'électrification de la ligne Amiens – Abbeville – Rue doit figurer au 1er rang des priorités d'aménagement.

Le Contrat de projet Etat-Région Picardie 2007/2013 faisait apparaître la création d'une troisième voie Creil-Chantilly comme un investissement indispensable. Cet aménagement est d'autant plus pertinent aujourd'hui.

La plate-forme de Roissy accueille 90 000 salariés. Pour autant, l'organisation interne



des déplacements des salariés n'est pas à la hauteur des besoins et par conséquent 90% des Picards travaillant sur la plateforme viennent en voiture. Il convient de mettre en œuvre un plan de déplacement collectif, interne à la zone aéroportuaire, complétant les dessertes Véhicule Automatique Léger.



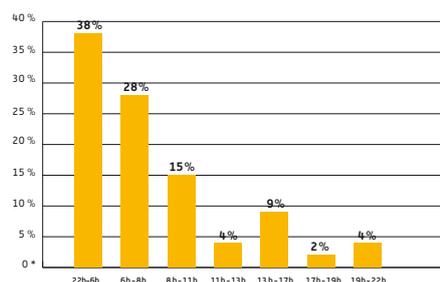
Le barreau de Gonesse est à l'évidence une infrastructure à construire qui permettrait de répondre aux besoins des Franciliens et qui doit être perçu comme un projet complémentaire au projet Picardie Roissy. Aussi, il convient d'aborder dans le cadre d'une réflexion globale l'articulation de ces deux projets.

## Pour une organisation des transports adaptée aux horaires décalés

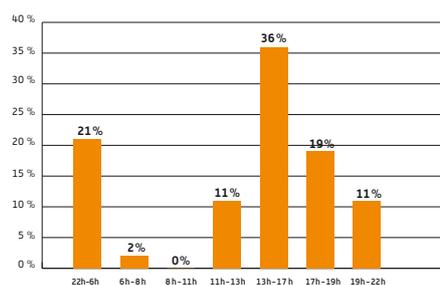
Le document de mise en débat produit par le maître d'ouvrage présente la problématique : 90% des 15 000 Picards travaillant sur le site prennent leur voiture. Les salariés travaillent en horaires décalés pour assurer une activité 24h/24h, aussi 38% soit 5 700 d'entre eux se rendent sur leur lieu de travail la nuit entre 22 h et 6 h et 21% soit 3 150 rentrent dans leur foyer dans la même tranche horaire. Dans le même temps, l'amplitude horaire de l'offre de transport ne couvre que 19 h, excluant ainsi les besoins des salariés faisant les allers-retours de nuit et les exposant au risque du trajet en voiture dans de telles conditions.

Il est tout à fait possible et souhaitable d'augmenter l'amplitude de l'offre de transports pour l'étendre aux 24h dont les salariés ont besoin.

Heures départ du domicile



Heures départ du lieu de travail



© MVA Consultancy

## Conclusion

**C'est à ces conditions que la solution combinant TGV et TER répondra aux besoins durables des salariés, à savoir favoriser un meilleur report modal route ferroviaire porteur d'efficacité des déplacements, de sécurité et d'amélioration des conditions de vie. L'attractivité des territoires s'en trouverait renforcée et l'empreinte « carbone » des trajets Picardie-Roissy serait atténuée.**

