

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°43 Juillet 2010



Fédérations du Parti Radical
de Gauche de l'Oise, de la Somme,
de l'Aisne et du Val-d'Oise

Picardie Roissy : Oui aux Territoires à Grande Vitesse

Enfin le vrai désenclavement de la Picardie !

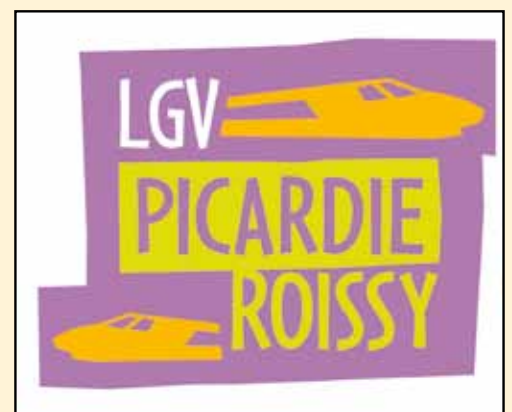
La Picardie accueille une seule gare TGV depuis 1993. Située à Chaulnes, dans la Somme, sur l'axe Paris-Lille, à 50 kms de sa capitale Amiens et dans sa partie du territoire la plus rurale et la moins habitée, son accès est quasi exclusivement autoroutier et son bilan de fréquentation s'avère très mitigé.

Ce faisant, **la Picardie reste à l'écart du réseau à grande vitesse.**

Après des années de discussions et de mobilisation des élus picards, un projet direct de grande vitesse « Paris-Amiens-Calais-Londres » a été élaboré, inscrit au schéma national, puis retiré, puis réinscrit après le Grenelle de l'environnement. Ayons la lucidité d'écrire qu'il apparaît très lointain, très coûteux dans une période de restrictions budgétaires de l'Etat, donc très hypothétique !

Au contraire, ce projet Picardie-Roissy de liaison ferroviaire entre Creil et Roissy pour desservir le nord de la Picardie via Amiens et Saint-Quentin est concret, immédiat, réalisable à moindre coût et peut accélérer la modernisation de l'ensemble du réseau ferré de la Somme et de l'Oise.

Desservir Amiens c'est relier directement 334 000 habitants du grand Amiénois à la Grande Vitesse et à la plate forme de Roissy. C'est donc favoriser la circulation et les voyages par le train comme par l'avion à une population qui est aujourd'hui contrainte souvent à l'automobile. C'est aussi permettre le rayonnement industriel et économique, favoriser le développement de l'université et des différents pôles de recherche de la capitale Picarde.





Desservir Amiens c'est également faciliter la structuration et la modernisation du réseau ouest vers Abbeville, le Vimeu et la côte picarde. Le bassin industriel et artisanal du Vimeu tire son maintien voire son expansion de ses capacités à l'exportation. **La liaison au réseau TGV s'avère une chance supplémentaire de rompre son enclavement.** Le développement du tourisme est le défi d'avenir posé à la côte picarde, il est certain

que cette liaison ne peut que favoriser son accès à de nouvelles populations.

Il nous paraît essentiel de multiplier les dessertes quotidiennes vers Roissy pour les usagers.

Ce projet n'a de sens que s'il cumule le TGV et le TER. Nous y ajoutons également l'arrêt des trains Inter Cités Amiens-Paris à Creil pour permettre des connexions supplémentaires.

Une chance historique pour Creil et le Grand Creillois



© Eric Montès

Le projet Picardie-Roissy est une chance historique pour Creil et le grand Creillois de repartir vers un meilleur futur, un nouveau développement économique et une amélioration considérable de sa qualité de vie. Ce territoire de tradition industrielle a subi de plein fouet la désindustrialisation, le chômage de masse et ses conséquences néfastes : l'appauvrissement de sa population et un manque d'attractivité certain. Le redressement est en marche, concrétisé par les opérations de renouvellement urbain. Mieux, le projet Picardie-Roissy peut s'avérer un formidable accélérateur de dynamiques. D'autres territoires ont

connu ce phénomène : on a vu l'impact structurant de la construction du grand Stade de France pour la Plaine Saint-Denis ou du projet EuraLille pour la métropole du Nord.

La liaison TER-TGV à Roissy est une chance pour l'emploi que nous devons saisir avec volonté surtout que l'agglomération creilloise souffre d'un taux de chômage élevé et en particulier des jeunes. Pour le Grand Creillois, ses habitants qui travaillent déjà à Roissy et tous ceux qui pourraient y travailler aussi demain, le projet n'a de sens que si la liaison ferroviaire couple le TER au TGV.

L'hypothèse de 13 TER allers-retours avec 7 TGV allers-retours est pour nous la seule à retenir ! Nous agissons avec les usagers « domicile-travail » pour que les cartes d'abonnements TER soient valables également dans les TGV.

Pour une nouvelle gare d'arrêt généralisé Creil-Nogent

La construction d'une nouvelle gare de Creil ne peut être dissociée du projet Picardie-Roissy. Le site actuel n'arrive pas à accueillir ses 19 000 passagers journaliers. Pour répondre au défi de la Grande Vitesse et à cet accroissement formidable du trafic passager avec des TGV, plus de TER, des arrêts des Inter-Cités et des nouvelles connexions, une simple rénovation au rabais ne suffira pas.

Nous défendons le projet d'une nouvelle gare d'arrêt généralisé en passerelle au dessus des voies avec deux accès : l'un à la place actuelle de Creil rive droite et l'autre en face côté Creil-Nogent sur les emprises inutilisées du Sernam. Une nouvelle place pourrait ainsi être aménagée avec commerces de proximité, bureaux, parcotrain et vélo-station. Elle accueillerait naturellement une gare routière des autocars vers le centre-Oise.



© Eric Montès

Ce projet doit être complètement intégré à Picardie-Roissy et financé par les opérateurs d'Etat au même titre que les nouvelles voies. Il en va de la réussite du projet global !



Picardie Roissy-Ouest, en attendant Picardie Roissy-Est

Pour ne plus laisser totalement à l'écart l'axe « Laon/Soissons/Crépy-en-Valois/Dammartin-en-Goële/Roissy/Paris Nord »



L'ouverture du barreau Creil/Roissy répondra aux attentes de nombreux picards qui transitent par l'étoile ferroviaire de Creil. S'il est vrai que le département de l'Aisne, à travers la desserte ferrée Creil/Chauny/Tergnier/Saint-Quentin/Busigny, pourra bénéficier d'un meilleur accès au TGV et à Roissy grâce aux synergies qui pourront être mises en place entre les services TER, Inter-cités et les TGV en gare

de Creil, il n'en demeure pas moins que l'axe de déplacement « Laon/Soissons/Crépy-en-Valois/Dammartin-en-Goële/Roissy/Paris Nord » reste pour le moment totalement à l'écart.

Le contrat de projets Etat-Région Picardie 2007-2013 prévoit la réalisation d'études relatives à l'amélioration de l'accès ferroviaire de cette partie Est de la Picardie :

- dans les secteurs desservis par l'axe Paris/Soissons/Laon en particulier
- à Roissy et de manière générale à la grande vitesse.

Plus largement, cette étude doit prendre en compte l'accès à Roissy depuis les différents territoires desservis par la ligne Paris-Laon, y compris de l'Oise (Valois) mais aussi de la Seine et Marne (Goële), c'est Réseau Ferré de France qui le dit !

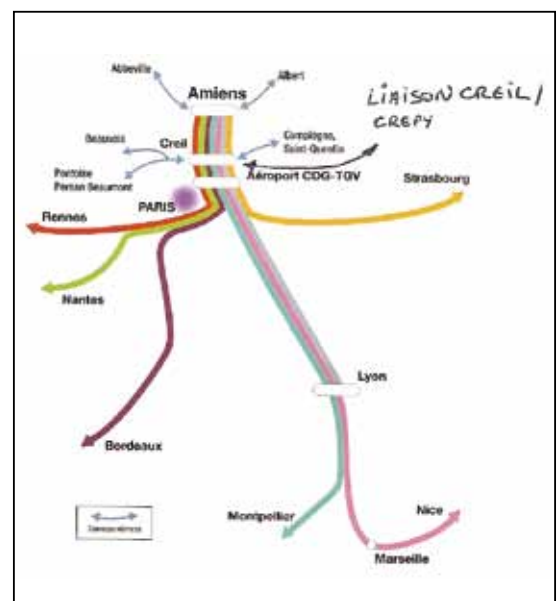
Chacun sait que l'axe de déplacement Paris/Crépy-en-Valois/Laon a perdu, au fil des années, de son importance au regard de l'ensemble des trafics. Les grandes difficultés économiques que rencontre l'Est de la Picardie sont simplement dues à des voies de communications désuètes alors que nous sommes à proximité de l'Île-de-France et du site de Roissy.

Faut-il une connexion entre Crépy-en-Valois et Creil ?

L'étoile ferroviaire de Creil actuellement à cinq branches (Creil-Paris, Creil-Amiens, Creil-Saint Quentin, Creil-Beauvais et Creil-Pontoise) doit-elle compter une liaison supplémentaire entre Creil et Crépy-en-Valois, en attendant la création d'un véritable barreau Picardie-Est/Roissy ?

Si, de prime abord, la réponse peut apparaître évidente (connexion à Creil pour Amiens via la LGV par exemple), il ne faut surtout pas sous-estimer l'impact sur l'avenir de la ligne Laon/Paris qui pourrait, de fait, être encore fragilisée.

Ce faisant, il apparaît en filigrane nécessaire de s'interroger sur la place que l'axe Laon/Soissons/Crépy-en-Valois/Roissy/Paris doit jouer dans le développement notamment économique des territoires situés entre Reims, Laon, Soissons, Crépy-en-Valois, Dammartin-en-Goële, Meaux et Château-Thierry.





Val-d'Oise et Picardie main dans la main

Les problèmes d'accès au pôle d'emploi de Roissy pour les habitants de Picardie comme pour les habitants du Val-d'Oise exigent que soient réalisés conjointement le barreau de Gonesse et la liaison Roissy-Picardie.

La grande anomalie de la zone Roissy-CDG est la conception de départ qui a privilégié les liaisons vers Paris. La réalité de cette zone d'intérêt nationale est qu'elle se développe naturellement en bassin d'activités et d'emplois orientés aussi vers le Nord du bassin parisien, ainsi qu'à l'ouest et à l'est.

Les deux projets, le barreau de Gonesse et la liaison ferroviaire Roissy-Picardie, correspondent à cette réalité que le SDRIF a pris en compte dans son schéma de développement et qui a été validé par la majorité de gauche du Conseil Régional d'Ile-de-France.

Les adversaires (en majorité des élus UMP) du projet de liaison Roissy-Picardie mettent en avant la concurrence des projets avec le Val-d'Oise, un objectif de rationalisation des coûts et ils proposent aux Picards d'emprunter le barreau de Gonesse pour rejoindre Roissy-CDG.

Les radicaux de gauche du Val-d'Oise n'ignorent pas qu'en réalité, c'est le projet de Christian Blanc de métro automatique du Grand Paris, que l'on défend dans cette polémique Valdoisienne/Picarde : «L'aménagement du triangle de Gonesse sera transfiguré par la création d'une gare d'échange entre le barreau de «Gonesse-Picardie» et la ligne du métro automatique desservant la Plaine de France», écrivent les élus UMP du Val-d'Oise. On ne saurait être plus clair !

Les élus PRG du Val-d'Oise dénoncent cette manipulation et réaffirment leur souhait de la réalisation, dans les meilleurs délais, du barreau de Gonesse et de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Les élus PRG du Val-d'Oise lancent un appel aux Picards pour qu'ils soient solidaires des Valdoisiens contre les nuisances aériennes et pour la limitation du développement aéroportuaire du grand Bassin parisien, en soutenant les habitants du Val d'Oise qui demandent que le trafic aérien de Roissy, notamment certains longs courriers, soient pour partie déviés sur Vatry.

Tracé central et calendrier resserré

Le tracé central a notre préférence car il cumule tous les avantages : il est rapide, le moins destructeur écologiquement et le moins coûteux. Il comporte un arrêt à Fosses-Survilliers, ce qui est bénéfique aux Val-d'Oisiens et permet aussi une desserte de cette zone d'activités et pourrait même offrir une desserte de la zone de Vémars par navette autobus. Enfin le tracé n'exige que 6 kms de construction ce qui pourrait permettre une réalisation rapide.

Comment a-t-on pu construire les 200 kms de la ligne TGV Paris-Lille en six années et il faudrait dix ans pour réaliser 6 kms de voies ferrées de l'option centrale Roissy-Survilliers ? Voilà pourquoi nous ne comprenons pas le calendrier excessivement long de RFF.

Oui au projet Picardie-Roissy, mais pour 2015 !

Eric MONTES, Président PRG Picardie, maire-adjoint de Creil, ancien conseiller régional de Picardie ;

Fabrice DALONGEVILLE, Président PRG Oise, conseiller régional de Picardie ;

Didier BODA, Président PRG Aisne, maire-adjoint de Soissons ;

Jean-Jacques STOTER, Président PRG Somme, vice-président du conseil général de la Somme ;

Elisabeth BOYER, Présidente PRG Val d'Oise, Conseillère municipale de Saint Leu, ancienne conseillère régionale IDF.

Contact : groupeprg@cr-picardie.fr