

REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

Jeudi 4 mai 2010
Villiers le Bel, Espace Marcel Pagnol
20h - 23h

Claude BERNET

... après quoi, je crois qu'on expliquera un petit peu plus comment va se passer notre soirée. Mais la parole est à Monsieur Didier Vaillant, Maire du Villiers-le-Bel et Président de la Communauté d'agglomération Val de France.

Didier VAILLANT

Bien. Mesdames, messieurs, mes chers amis, je voudrais tout d'abord vous dire que c'est avec beaucoup de satisfaction que la ville de Villiers-le-Bel est heureuse d'accueillir, alors j'allais dire cette première réunion du débat public, cette première réunion du débat public dans le Val-d'Oise, puisque je discutais avec nos voisins de l'Oise qui m'expliquaient qu'il y avait déjà eu deux débats, un à Amiens et un deuxième qui avait lieu à Nogent. Alors, moi, je suis heureux de vous accueillir pour principalement trois raisons : la première parce que nous sommes là ce soir pour discuter de projets importants qui engagent vers des sommes d'argent public, plusieurs centaines de millions d'euros, et que donc cela me paraît effectivement nécessaire, indispensable que nous puissions avoir ce temps d'échange. La deuxième raison, alors appelons-le débat public, appelons-le débat démocratique, appelons-le débat participatif, c'est à cette occasion que se retrouvent des élus. Donc, je salue Monsieur Paternotte, Député ; je salue... je ne vais les citer tous parce que vous êtes quand même particulièrement nombreux ce soir, je

voudrais saluer le Vice-président de la Région Picardie ; je voudrais saluer les présidents de Communautés d'Agglomération voisines ; je voudrais aussi saluer l'ensemble des Maires de l'Est du Val-d'Oise et d'ailleurs, qui sont ici ; les Maires et bien entendu leurs Adjoints et les Conseillers municipaux ; et je salue aussi les Conseillers régionaux puisque je vois Monsieur SOUMARE qui arrive. Donc, j'ai cité les élus, c'est aussi des fonctionnaires d'Etat qui sont là, et je tiens à saluer Monsieur le Sous-préfet de Sarcelles ; je salue aussi Monsieur Dupont, qui est le Directeur général de l'Etablissement Public d'Aménagement ; je salue, bien entendu, Monsieur le Président Bernet et toute son équipe ; je salue aussi l'ensemble des partenaires qui sont là entre RFF, la SNCF, et toute la commission. Et je dois vous avouer, ceux qui sont de Villiers-le-Bel le savent, quand je ne suis pas élu, j'étais auparavant fonctionnaire d'Etat au ministère de l'Equipement, et il y a derrière cette table un certain nombre de personnes que j'ai eues l'occasion de croiser dans ma carrière, et donc ce sont aussi des collègues. Pour terminer, je dirais qu'un débat comme celui-là, c'est un débat qui va nous permettre tout d'abord de bien connaître le projet, qui va permettre aux uns et aux autres de s'exprimer, et je pense que c'est effectivement important. Alors, un débat, pour qu'il soit fructueux, pour qu'il soit enrichissant, il faut qu'il y ait un certain nombre de règles, mais je fais confiance au Président. Les règles, c'est que tout d'abord, chacun s'écoute ; c'est ensuite que chacun respecte un temps de parole limité ; et puis, c'est effectivement que chacun demande la parole, et que cela ne se fasse pas dans une quelconque cacophonie. Mais je suis persuadé que ce débat sera fructueux. Et pour lancer le débat, j'espère, et je m'adresse là à l'ensemble des partenaires qui sont là, que bientôt nous nous retrouverons pour un autre débat public qui sera celui du barreau ferroviaire de Gonesse. Mais ce n'était qu'un clin d'œil, monsieur le Président. Et tout à l'heure, au moment de partir, je vous remettrai un document. Ce document, c'est La Communauté d'agglomération, chaque année, à l'occasion des Journées du Patrimoine, sort un ouvrage avec un thème. Et celui de 2005, j'en ai un dans mon cartable, c'était « Les mobilités » ; et vous y verrez qu'il y a quelques dizaines d'années, il y avait un tramway à Villiers-le-Bel. Donc, voilà ! Je pense que c'est un signe, et que quelques années plus tard, nous sommes à nouveau confrontés pour essayer de trouver les meilleures solutions pour les déplacements sur notre territoire. Je termine en saluant François PUPPONI, Député-maire de Sarcelles. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Monsieur le Maire, monsieur le Sous-préfet, messieurs les parlementaires, mesdames et messieurs les Maires et les élus, il y en a un grand nombre ici, je voudrais, en quelques mots, situer un peu ce que nous allons faire aujourd'hui, pourquoi nous sommes là. Un certain nombre de gens se sont interrogés sur l'organisation de ce débat public. Et donc, avant toute chose, il faut que la Commission explique pourquoi ce débat public a été décidé, et qu'est-ce que nous avons le souhait d'en faire. Et puis ensuite, RFF s'exprimera, elle expliquera le projet ; puis, nous aurons une première série d'échanges, après quoi je vous propose que nous cédions la parole à deux experts que vous connaissez bien l'un et l'autre, à savoir Hervé Dupont, Directeur général de l'EPA Plaine de France pour parler des projets d'aménagement de l'est du Val-d'Oise, et Bruno Dicianni, adjoint au Directeur du Pôle Mobilité de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, pour parler des projets de transport, et notamment faire le point sur le projet dont vient de parler monsieur le Maire de Villiers-le-Bel, mais je ne lirai pas seulement. Il est en effet important, au cours de cette soirée, d'éclairer quelles sont les ambitions, les souhaits du Val-d'Oise. Si nous voulons, nous, faire un rapport de qualité, il faut que ces choses soient dites, puisque comme je vais vous l'expliquer, nous ne pouvons écrire dans notre rapport que ce que nous avons entendu. Alors d'abord, le débat public en général, pour les rares qui n'auraient pas encore ces notions, parce qu'en réalité on les a déjà beaucoup entendues, notamment dans les deux premières réunions publiques en Picardie... au fond, pourquoi le débat public et qu'est-ce que cela signifie ? Il existe une loi de 2002 qui dit que face à tous projets d'infrastructures d'une certaine importance et avant toute décision du maître d'ouvrage, ici il s'agit de Réseau Ferré de France, mais cela peut être n'importe quel maître d'ouvrage public ou privé, il convient de recueillir les opinions des citoyennes et des citoyens les plus concernés, de leurs élus, des associations, des entreprises... enfin, de tout ce qui structure l'opinion, dans ce qu'on appelle l'aire du débat. L'aire du débat, c'est le territoire sur lequel on peut penser que se trouve une densité suffisante de gens concernés. En l'occurrence, pour le projet, on a considéré que l'aire du débat c'était la quasi-totalité de la Région Picardie, enfin dans l'Aisne, à l'exception de l'Est du département dont la logique de transport relève plus de Champagne-Ardenne et de l'Est parisien, et puis, bien entendu, il n'était pas question, je le dis clairement, de faire ce débat sans impliquer le Val-d'Oise et notamment l'Est du Val-d'Oise, non seulement parce qu'effectivement, il avait déjà pris une position très officielle au moment de la sortie de la décision de la Commission du débat public, une motion adoptée à l'unanimité des communes qui composent le SIEVO, mais aussi parce qu'effectivement, si le projet se réalise, il se réalisera quelle que soit l'hypothèse de

passage sur le territoire du Val-d'Oise, et c'était bien la moindre des choses, et il y aura des incidents sur les projets du Val-d'Oise, et c'était donc bien la moindre des choses que le projet est lu en Val-d'Oise. Un certain nombre de gens se sont étonnés, et ont dit : « Mais vous avez envoyé une documentation... », un Maire m'a dit : « Vous avez envoyé une documentation qui a un peu troublé ». Alors, je m'en suis excusé. Mais le premier devoir du débat public, c'est d'informer, on va le voir dans quelques instants. Alors, l'outil du débat public, l'outil principal, c'est une commission. Je vais vous la présenter, parce que le débat public n'est pas une seule personne, c'est un ensemble de deux commissaires qui sont choisis par la Commission nationale du débat public, organisation indépendante et neutre, dont les membres sont soit nommés pour une courte période, soit proposés et sans possibilité d'être écartés, soit proposés par des juridictions ou des associations, donc au niveau de la Commission nationale, et la Commission particulière à désigner pour accomplir ce débat public sur le projet qui nous concerne 5 personnes, donc outre moi-même, je vais les situer dans l'ordre de la table ; le plus loin ici, Didier Corot, qui est de son état paysagiste, et qui a d'ailleurs l'expérience de nombreux débats publics, notamment ferroviaire ; Danièle Rousseau, à ma droite, qui est Cadre retraitée du secteur du logement, et qui, d'ailleurs, exerce des activités sociales dans le domaine de l'aménagement, puisqu'elle est Présidente d'une association syndicale importante dans la région Sud-ouest de Paris ; à mes côtés, Lamia Abdel Naby, qui est une jeune mère de famille de quatre enfants, également dotée d'une profession très prenante, puisqu'elle est assistante médicale dans une société d'assistance, et qui arrive à trouver tout de même, c'est assez admirable, le temps de participer à des activités sociales comme la nôtre aujourd'hui ; et puis, le dernier, là à côté, pas le dernier dans mon cœur, mais enfin le dernier dans l'ordre de la présentation, c'est Emmanuel Droz, qui est avocat, et qui a été pendant quelques années Directeur du patrimoine d'une importante société de logement social. Donc, voilà cette équipe, elle n'est pas une équipe spécialisée dans le domaine ferroviaire. Elle n'a aucun rattachement avec, je dirais, personne qui soit concernée, car elle s'impose une obligation de neutralité, maintenant et d'ailleurs à jamais, les membres des commissions ne doivent jamais prendre partie sur un sujet qu'ils ont traité dans le cadre d'une commission, et elle est, bien entendu, indépendante. Un certain nombre de gens quelquefois disent : « Ah ! Mais puisque la Commission travaille en étroite liaison avec le maître d'ouvrage, elle est quelque part liée avec le maître d'ouvrage ». Je dirais que, à plus grand respect, à plus grande courtoisie pour le maître d'ouvrage, mais nous n'avons aucun lien avec lui, nous ne dépendons pas de lui en aucune façon. Voilà pour l'organisation du débat public. Qu'est-ce que nous allons essayer de nous poser comme question au cours de ces réunions ? Premièrement,

faut-il construire cette voie ? Est-il opportun ou pas de construire cette voie dont vous connaissez tous les caractéristiques ? On y reviendra, RFF les expliquera beaucoup mieux que moi. Deuxièmement, si oui, avec quelle finalité, notamment avec les finalités TGV et TER ? Troisièmement, alors un sujet qui est évidemment, directement intéresse le Val-d'Oise, c'est « sur quel couloir de passage, et dans ce cas-là, avec quels risques et avec quelles précautions ? Et j'espère bien que notre réunion d'aujourd'hui, celle de Fosses, qui est notre prochaine le 29 mai, je crois, permettront d'y voir un peu plus clair, et également celle de Gonesse, qui sera la première réunion de synthèse à la fin du mois de juin. Et puis quatrièmement point, nous avons considéré que, bien entendu, et c'est encore plus le cas pour ce projet comme pour beaucoup d'autres, mais un projet n'est jamais seul dans la vie, il y a autour de lui toute une série de projets sur lequel un projet a nécessairement des incidences positives, négatives, et il est important de pouvoir faire le recensement de ces projets et examiner les incidences. Avec quels outils ? Bon, premièrement, une documentation. Vous avez tous reçu la documentation de base, et les petits fascicules de RFF d'une part et de la Commission d'autre part. Vous avez tous la possibilité, très facilement, de prendre le dossier complet d'une centaine de pages, il se trouve à l'entrée, il se trouve aussi sur Internet, il peut être téléchargé. Onze réunions publiques, six en Picardie, cinq en Ile-de-France, car non seulement il y aura les trois réunions Val d'Oisiennes, mais nous avons positionné des réunions d'ailleurs tout près du Val d'Oise, et qui intéresseront peut-être les Val d'Oisiens. A DAMMARTIN EN GOELE en Seine-et-Marne et à Tremblay en Seine-Saint-Denis, tout simplement parce que, en discutant d'ailleurs avec le corps préfectoral de ces deux départements, il m'a été dit que tout ce qui intéressait la plate-forme aéroportuaire intéressait ces secteurs-là, et donc on a considéré qu'il était démocratique d'aller discuter avec eux, même s'ils ne sont pas aussi directement intéressés que les Val d'Oisiens ou les Picards. Voilà le profil de ces réunions publiques. On a fait onze, on aurait pu en faire plus, on aurait pu en faire moins, pas tellement moins, parce que je crois qu'il était absolument nécessaire, je dirais, de labourer l'ensemble du terrain, de voir l'ensemble des secteurs concernés. Troisième outil, qui est un outil extrêmement important, plus important qu'on ne le croie, c'est que j'appelle le débat par courrier et par Internet. La Commission a distribué des documents avec des cartes T, il est très facile de retourner cette carte T gratuitement au bureau de la Commission qui se trouve à Roissy, et d'obtenir ainsi soit l'abonnement aux publications du débat, soit la réponse à une question, soit simplement de donner son avis, vous savez, en quelques lignes. Il y a déjà actuellement environ presque 300 avis qui ont été adressés à la Commission, et 150 questions ou un peu plus d'ailleurs. En réalité, nous les recevons soit sous forme informatique, soit sous forme écrite, et nous les transcrivons sur

l'Internet. Pourquoi ? Parce que, avec les réponses, c'est un élément formidable d'informations sur l'état de l'opinion, sur les questions que se posent les gens, sur les réponses que le maître d'ouvrage ou d'autres sont susceptibles de lui apporter. Je vous rappelle que... ou d'autres, le Conseil régional de Picardie, celui d'Ile-de-France, le STIF et la direction régionale de l'équipement qui était ici représentée, les Conseils généraux, nous avons, il y a tout un réseau d'institutions qui sont engagées à répondre aux questions et que nous leur adressons par un système informatique simple et pratique. Notre but, c'est d'arriver à apporter une réponse dans un délai qui ne dépasse pas un mois... nous espérons que nous tiendrons le coup, pour l'instant ça va, aux questions qui sont posées et ainsi d'éclairer le débat. Tout cela, tout ce matériau, questions-réponses, verbatim des réunions publiques, la première vient de sortir, je passais une partie de ma matinée à la réviser, je pense qu'elle est sortie ce soir sur le site, tout cela, ce sera les archives du débat, ce sera conservé par la Commission nationale du débat public, consultable en principe un an, et même un peu plus longtemps. C'est important, et nous, nous considérons évidemment toute cette information, bien entendu, comme la prunelle de nos yeux. Le débat public, c'est quelque chose qui doit laisser des traces. De même d'ailleurs, c'est quelque chose qui est nominatif, c'est-à-dire qu'on ne peut pas accepter comme on le fait souvent sur les sites Internet que quelqu'un prenne un pseudo et puis dise des choses. Nous demandons aux gens, nous ne vérifions pas d'ailleurs, ils peuvent mettre un nom bidon, mais nous demandons de mettre un nom et une adresse, et nous espérons qu'ils le font, c'est un élément de civisme. Alors, un élément important dont je voudrais parler, parce que nous assistons ce soir à la sortie du premier cahier d'acteurs, et d'ailleurs c'est celui du Conseil général du Val-d'Oise. Alors, si on n'a pas fait un ordre de priorité, il se trouve que nous, nous sortons les cahiers d'acteurs dès qu'il nous arrive en état d'être publiés. Alors qu'est-ce que c'est qu'un cahier d'acteurs ? C'est une contribution, le plus souvent élaborée par une grande collectivité, mais il suffit d'être un petit groupe associatif ou une petite association, il n'y a aucun problème, vous écrivez une contribution qui ne dépasse pas 4 pages, et vous nous envoyez cette contribution, nous l'éditions au frais, bien entendu, du débat, et nous la diffusons à l'ensemble des abonnés, ainsi d'ailleurs que, tiens... je vais piquer deux secondes à Danièle Rousseau, voilà le cahier d'acteurs du Conseil général du Val-d'Oise, et il sera, je pense, rejoint, si j'en juge par ce que j'ai entendu ces dernières semaines, par plusieurs dizaines d'autres cahiers d'acteurs, et lorsqu'on lit l'ensemble des cahiers d'acteurs à la fin d'un débat, je vous garantis, j'en ai déjà l'expérience, je vous garantis que c'est extrêmement intéressant et extrêmement parlant. Alors, tout cela pourquoi ? Tout cela pour arriver à quoi ? Parce que c'est souvent une question qu'on nous pose : « Après tout, vous faites un débat, et

cetera, c'est très bien, c'est très démocratique, et puis ensuite, qu'est-ce qui va se passer ? ». Ce qui va se passer, c'est qu'à la fin du débat, c'est-à-dire le 31 juillet, toutes les possibilités, même si la dernière réunion se situe malheureusement le 7 juillet, parce qu'on a considéré qu'après, on aurait du mal à remplir, mais après, le débat continue, notamment par Internet et par courrier, donc jusqu'au 31 juillet, nous admettons les contributions, toutes ces contributions, jusqu'au 31 juillet, nous les prenons. Ensuite de quoi c'est terminé, le débat est terminé, aucune contribution ne sera admise le 01^{er} ou 02 août, puisqu'il faut bien s'arrêter un jour, c'est la loi, nous respectons la loi, il y a des conséquences juridiques sur les débats, c'est important, et nous allons occuper les deux mois suivants... la Commission a deux mois pour établir son rapport. Son rapport, qu'est-ce que c'est ? C'est une synthèse d'une soixantaine de pages, il faudra synthétiser 600 pages de verbatim, sans doute un millier de questions et d'avis dans 60 pages, c'est-à-dire que nous allons essayer de faire une bonne synthèse, puisque au-delà, on n'est pas lu, et même 60 pages c'est long. Donc, cette synthèse, elle sera simplement le fruit de ce que vous, vous aurez dit... et rien d'autre, c'est-à-dire que nous n'aurons pas, nous, d'avis, nous n'aurons pas de commentaires, nous ne proposerons pas de solution, quelquefois d'ailleurs, on se dit : « Dieu merci », mais nous indiquerons quelles sont les solutions qui sont proposées par nos interlocuteurs, c'est-à-dire par les citoyennes et les citoyens de l'aire du débat. Voilà ! Donc, je vous ai expliqué un peu comment allaient se passer les choses. On reprend sur ce slide. Je voudrais simplement insister sur un point, mais vous avez tous... enfin, beaucoup d'entre vous ont maintenant l'expérience des réunions publiques, même au cours de ce débat, et puis nous sommes peut-être un petit peu moins nombreux, donc on peut être un peu plus généreux sur le temps de parole, mais enfin, essayez tout de même de ne pas trop dépasser les temps de parole de 5-6 minutes, parce que d'abord, c'est bon pour l'attention des auditeurs... et puis, cela permet d'instaurer un véritable débat, d'avoir des retours sur l'ensemble des questions. Et comme nous aurons des intervenants extrêmement intéressants dans tous les domaines, je pense qu'il ne faudrait pas se quitter en ayant négligé un intervenant quelconque. Donc, voilà ! Je vous ai un petit peu tracé la feuille de route de ce soir, et je vais tout de suite passer la parole à Réseau Ferré de France, c'est-à-dire à Yves Jouanique, qui est Directeur régional délégué d'Ile-de-France, et qui suit ce dossier au titre de l'Ile-de-France en liaison avec sa collègue Madame Vanlaecke, Directrice Nord Pas-de-Calais-Picardie qui est présente ici, mais qui n'est pas sur son territoire, et puis des deux responsables de l'équipe projet : Pierre-Yves Biet, et Cédric Papin qui est, lui, le responsable plus technique, et qui seront à même de répondre à toutes vos questions. Monsieur le Directeur, vous avez la parole.

Yves JOUANIQUE

Merci, monsieur le Président. Je voulais dire quelques mots sur RFF tout d'abord et ses partenaires, quelques mots sur le Barreau de Gonesse, j'aurais aimé prononcer ce mot, cette expression « Barreau de Gonesse », le premier, mais monsieur le Maire me l'a enlevé de la bouche en premier, mais je n'en doutais pas, et puis quelques mots sur la philosophie dans laquelle nous abordons ce débat public. Alors, Réseau Ferré de France, c'est d'abord les personnes, c'est Pierre-Yves Biet, monsieur le Président de la CPDP l'a nommé, Pierre-Yves Biet qui est responsable du débat public, Cédric Papin qui est responsable des études qui ont été menées sur Roissy-Picardie, c'est aussi, dans la salle, Nicolas Hanen, que certains d'entre vous connaissent, et qui pilote... alors là, il se lève, et qui pilote les études du RER D, l'amélioration du RER D et du Barreau de Gonesse, et puis, moi-même ici présent. Et Réseau Ferré de France, au-delà des personnes qui sont parmi vous, avec vous ce soir, c'est un établissement public de l'Etat qui est propriétaire des voies ferrées. Alors, les voies ferrées, en Ile-de-France, c'est 3 900 kilomètres de voies ferrées au regard de 50 000 kilomètres sur l'ensemble du territoire national. Donc, un peu plus de 8 % du réseau ferré national. RFF, évidemment, n'agit pas tout seul, il agit avec un certain nombre d'institutions et de partenaires qui participent à la définition et à la mise en œuvre de la politique de transport en Ile-de-France. Alors, au premier rang d'entre eux, évidemment, l'Etat, vous voyez sur la diapo les logos des différents partenaires. L'Etat, donc sous le contrôle duquel RFF agit, et nous travaillons, bien entendu, en étroite collaboration avec les services de l'Etat en région, comme la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France qui est représentée ce soir par Monsieur Bruno Dicianni, qui est à droite de la tribune. La SNCF, bien entendu, vous reconnaissez le logo de Transilien sur la diapo qui est présentée. Alors, la SNCF est la principale entreprise ferroviaire en France, ce n'est pas la seule, puisque vous savez sans doute que le transport ferroviaire de marchandises est concurrentiel, et que d'autres entreprises que la SNCF, depuis 2006, font rouler des trains de marchandises sur le réseau ferré national. En résumé, pour placer simplement les choses sur la répartition des rôles entre RFF et la SNCF : RFF, c'est les voies ferrées et la SNCF, c'est les trains. Le STIF, alors STIF, c'est un mot que vous connaissez pour le lire sur vos passes Navigo, pour le lire sur certains autobus, STIF, cela signifie Syndicat des Transports d'Ile-de-France, c'est l'autorité qui organise les transports régionaux. Au sein du STIF sont représentés la région et les départements d'Ile-de-France. Le Conseil régional d'Ile-de-France, bien entendu, dont le président est également le président du STIF... le Conseil régional d'Ile-de-France définit les grandes orientations d'aménagement régional, et puis apporte des financements

assez significatifs à la plupart, pour ne pas dire tous les projets de transport ferroviaire en Ile-de-France. Alors, ces acteurs, ils sont assez nombreux, le paysage institutionnel est assez complexe en Ile-de-France. Ils peuvent conclure des contrats pour coordonner les actions entre eux, et c'est par exemple les contrats de projet Etat-Région, ou c'est le plan « Espoir Banlieues ». En tant que propriétaire des voies ferrées, RFF a évidemment la mission d'améliorer et de développer le réseau ferré, et à ce titre, en Ile-de-France, nous menons un certain nombre de grands projets, en particulier la modernisation des RER B et des RER D, le projet de Tangentielle Nord, ainsi qu'à l'Ouest et au Sud de l'Ile-de-France, donc le projet de prolongation d'Eole, Eole à l'Ouest qui va faire l'objet d'un débat public, et puis nous avons sollicité l'avis de la Commission nationale du débat public sur l'interconnexion des TGV au Sud de l'Ile-de-France. Nous pilotons, bien entendu, le projet Roissy-Picardie qui est l'objet de ce débat public, et dont nous allons parler ce soir abondamment. Le STIF, lui-même, est porteur d'un certain nombre de projets de transport collectif d'intérêt régional, projets de bus, projets de tramway, projets ferroviaires, et le STIF est le porteur du projet du Barreau de Gonesse, avec son volet bus à haut niveau de service et son volet ferroviaire. Voilà sur RFF et les institutions avec lesquelles RFF collabore. Quelques mots sur le Barreau de Gonesse, parce que, bien entendu, en Val-d'Oise, la relation entre le projet Roissy-Picardie et le projet du Barreau de Gonesse questionne. Alors, Pierre-Yves Biet vous présentera plus en détail le projet Roissy-Picardie. Nous sommes conscients que ce projet répond principalement à des besoins de déplacement picards, et il a la particularité de se trouver, pour sa partie nouvelle en tout cas, en Ile-de-France. Ce projet fait l'objet d'attente très forte en Picardie, il fait débat en Val-d'Oise, pour ne pas dire plus, il fait débat dans tous les sens du terme, et il y a un certain nombre de réactions dubitatives ou voire d'hostilité à ce projet, c'est le débat. Nous entendons bien cette... un peu dualité entre ce qui se passe en Picardie au regard de ce projet et ce qui se passe sur le territoire du Val-d'Oise, et nous sommes là pour l'entendre puisque nous sommes là en débat public. En particulier, un certain nombre d'entre vous se posent la question de concurrence entre les projets Roissy-Picardie et les projets du Barreau de Gonesse. Nous pensons, et nous allons l'expliquer, et j'espère être convaincant à ce sujet, qu'il n'y a pas concurrence, mais qu'il y a une complémentarité entre ces projets. Nous ne sommes pas les seuls à le penser, puisque la Région Ile-de-France a inscrit les deux projets de liaison dans le projet de schéma directeur d'Ile-de-France, qui est le document auquel la Région dit les aménagements qu'elle souhaite voir aménager en Ile-de-France. L'Etat, dans le cadre des contrats de projets, aussi bien le contrat de projets Picard que le contrat de projets Ile-de-France, a inscrit ces deux projets dans les contrats de projets. Le Préfet de Picardie,

l'autre jour à Amiens, a rappelé l'importance du projet Roissy-Picardie pour les Picards, bien entendu, mais également la nécessité de répondre aux attentes légitimes des habitants de l'Est du Val-d'Oise, qui souhaitent accéder plus facilement à la plate-forme de Roissy. Les premières discussions ont fait apparaître, c'est ce qui nous semble en tout cas, qu'un seul et unique projet ne pouvait pas répondre à l'ensemble des besoins d'accessibilité à Roissy depuis le Nord, donc essentiellement la Picardie, ou depuis l'Ouest, le territoire où nous sommes aujourd'hui, à la fois pour répondre aux besoins de déplacement domicile-travail, et à la fois pour répondre aux besoins de déplacement grande vitesse. Donc, il faut plusieurs projets, il faut deux projets, lesquels ? Le débat public nous éclairera là-dessus, et d'ores et déjà, un certain nombre de contributions, qui ont été apportées au débat, ont pris position sur ce sujet-là. Je crois en tout cas qu'il y a une fausse idée. C'est l'idée qui consiste à penser que ne pas faire Roissy-Picardie fera avancer le projet du Barreau de Gonesse. C'est bien l'accessibilité à Roissy par le Nord et par l'Ouest qu'il faut améliorer, et pas l'une ou l'autre, ou pire encore, l'une contre l'autre. Pendant ce débat public, nous parlerons de Roissy-Picardie, bien entendu. Ce n'est pas pour autant que le projet du Barreau de Gonesse est mis entre parenthèses. Nicolas Hanen pourra expliquer les études que RFF mène actuellement sur le volet ferroviaire, sous le pilotage du STIF, et où nous en sommes actuellement de ces études. Et puis enfin, je voudrais vous dire un mot sur notre approche du débat public. Nous avons bien l'intention de jouer le jeu. Alors, je sais, j'utilise cette expression « jouer le jeu » pour dire que nous sommes dans le débat public, et nous voulons que ce débat public soit positif et réussi, je sais bien que ce n'est pas un jeu par rapport aux personnes qui attendent une meilleure accessibilité à Roissy. Donc, c'est l'expression de jouer le jeu en écoutant ceux qui s'exprimeront sur le projet. Le débat public est très important, un autre sens dans la vie d'un projet. Ce n'est pas une formalité, ce n'est pas un mauvais ou un bon moment à passer, après lequel on continuerait, comme avant, à développer les études que nous avons menées. Nous voulons retirer quelque chose du débat public, nous voulons écouter les avis qui seront exprimés, et ce qui sortira de ce débat public, ce qui sera dit pendant ce débat public nous éclairera, j'espère, pour la suite, et en particulier, pour les décisions que nous serons amenés, comme le Président Bernet l'a expliqué, à prendre à l'issue du débat public. Il nous semble que l'exemple du débat public, c'est déjà express, qui était un des premiers qui étaient menés par RFF, en tout cas un des premiers en Ile-de-France, est une illustration de cela, puisqu'à la fois le projet lui-même a évolué, il a évolué significativement, et en même temps, à la suite de ce débat public, a été lancé le programme du RER B Nord+, qui consiste, comme vous le savez, à améliorer la qualité de service sur le RER. Nous attendons donc, au travers de ce débat, beaucoup

de choses, beaucoup d'éléments, et nous attendons beaucoup de vous. Et après ces paroles introductives, je vais passer la parole à Pierre-Yves Biet, qui va exposer l'essentiel du projet Roissy-Picardie. Merci.

(Applaudissements)

Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! Je me propose donc de faire la présentation du projet Roissy-Picardie, en débutant par la présentation des objectifs de ce projet-là, avant d'aborder les aspects qui ont été étudiés, qui sont soumis au débat par RFF, à savoir les solutions en termes d'inscription du projet sur le territoire, c'est-à-dire les options de passage, puis en termes de service. Si ce projet se réalisait, quel type de service, c'est-à-dire quel type de train pourrait être mis en place. Alors, peut-être débiter tout d'abord par la consistance de ce projet. Finalement, ce projet, en quoi consiste-t-il ? Donc, ce projet, il consiste à relier par une ligne nouvelle de quelques kilomètres, on verra tout à l'heure les différentes options de passage, le réseau à grande vitesse, et en particulier la ligne à grande vitesse d'Interconnexion qui contourne Paris par l'Est, et qui dessert en particulier la gare Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV au réseau classique, au réseau conventionnel, et en particulier à la ligne Paris-Creil-Amiens, qui dessert ensuite une large partie de la Picardie. Et donc, la liaison entre ces deux lignes, qui constitue finalement un maillage, une mise en réseau du réseau ferroviaire, pourrait s'opérer au bénéfice de la proximité de ces deux lignes au Nord de l'Île-de-France, et particulièrement dans le Val-d'Oise. Donc, voilà ! Il s'agit... J'évoquerai également les aménagements connexes tout à l'heure, les aménagements réalisés en particulier sur le réseau existant, et notamment à la ligne Paris-Creil, mais ce projet, il est symbolisé par la création de cette ligne nouvelle entre le réseau classique, la ligne Paris-Creil, et la ligne d'Interconnexion. Alors, le contexte de ce projet est celui d'un développement important du transport ferroviaire, et en particulier, ce développement est marqué pour les transports à longue distance par le très fort succès du train à grande vitesse qui, aujourd'hui, pour l'ensemble des déplacements ferroviaires à longue distance, représente 90 % des voyages, contre 10 % pour les Corails en particulier, ou les trains de nuit, par exemple. Donc, cela montre toute la place qu'ont prise en France, pour les déplacements mais aussi en Europe, les Trains à Grande Vitesse. Les perspectives de développement à un horizon 2020 sont importantes suivant les prévisions de l'ordre de 2,6 % de croissance à l'horizon 2020. Et puis, il s'inscrit dans un contexte général de développement du transport ferroviaire qui a été porté et qui a été confirmé par le Grenelle de l'environnement, avec la décision de lancer, d'ici 2020, 2 000 kilomètres de ligne à grande vitesse supplémentaire. Le contexte de ce projet, c'est

également le développement des transports régionaux avec une augmentation importante à la fois de l'offre dans les différentes régions, mais également de la fréquentation de ces transports. Alors, si l'on revient donc aux objectifs du projet Roissy-Picardie, le premier d'entre eux, c'est la question du raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse. La Picardie, elle a la particularité d'avoir sur son territoire deux lignes à grande vitesse, la LGV Nord, et plus récemment, depuis 2007, la LGV Est Européenne, mais si elle est traversée, elle est finalement peu desservie, puisque finalement, une gare dessert la Région Picardie, c'est la gare TGV Haute-Picardie qui est située sur la ligne à grande vitesse. Ce qui fait que, aujourd'hui, il y a une difficulté pour les voyageurs picards mais aussi pour les voyageurs des autres régions qui souhaitent se rendre en Picardie d'utiliser le train, et donc la résultante de cette situation, c'est que les Picards utilisent moins le train que la moyenne des Français de l'ordre de 20 % pour leurs voyages nationaux. Donc, l'objet de ce projet, c'est bien de créer cette connexion qui permettrait à des Trains à Grande Vitesse, allant donc depuis la Picardie, on évoquera cela de manière plus détaillée tout à l'heure, en particulier entre Amiens, Creil, la gare de Roissy, mais au-delà prolonger le parcours sur le réseau à grande vitesse vers les grandes métropoles régionales, parce que c'est bien, et l'objet, c'est bien, non pas d'aller vers Paris mais bien d'avoir des connexions entre les grandes métropoles régionales et la plupart des villes picardes, donc de diffuser également cet effet TGV. Le second objectif de ce projet, c'est un objectif qui, évidemment, intéresse le gestionnaire d'infrastructure qui est Réseau Ferré de France, mais finalement il intéresse tous ceux qui auront besoin, dans les années à venir, de se déplacer sur longue distance. Ce projet, il crée en fait un deuxième débouché au Nord de Roissy pour les Trains à Grande Vitesse. Aujourd'hui, les Trains à Grande Vitesse au Nord de Roissy remontent nécessairement sur la LGV Nord jusque Lille ou au-delà. Il y a, effectivement, une demande commerciale pour cela. Le projet Roissy-Picardie permet d'avoir un second itinéraire qui quitte donc le réseau à grande vitesse pour s'inscrire sur le réseau classique, à la fois permettant de desservir la Picardie, comme on l'a évoqué, mais aussi permettant globalement de mettre en service davantage de trains, et en particulier davantage de TGV. Vous savez qu'on l'appelle province-province, c'est-à-dire entre les différentes régions. Donc, c'est une augmentation de la capacité du réseau, qui serait permise par ce projet, et par rapport aux perspectives de croissance des déplacements, cela permettrait de répondre à ce besoin de déplacement. Le troisième objectif de ce projet qui, et c'est loin d'être un hasard, se situe et concerne directement le pôle de Roissy, c'est finalement de contribuer à renforcer le pôle multimodal de Roissy, le pôle air-fer, en particulier la gare Aéroport CDG-TGV. Ce projet, il permettrait à la fois par les trains supplémentaires mis en place, mais aussi par

la capacité apportée sur le réseau, qui permettrait de mettre des trains supplémentaires, des TGV supplémentaires, d'augmenter les fréquences, d'augmenter les dessertes accessibles depuis cette gare, et on sait bien que l'accessibilité est un élément très fort pour un territoire en termes d'attractivité. Donc, à ce titre, nous pensons que ce projet, il est aussi intéressant pour ce poumon économique du Nord de l'Île-de-France qui est le pôle de Roissy. Ce projet, il a également comme objectif d'améliorer l'accès à Roissy. Vous savez, bien évidemment, que Roissy, ce pôle particulièrement dynamique, on a les chiffres en tête, 90 000 emplois sur la plate-forme en tant que tel, mais de l'ordre de 140 000 à 160 000 emplois sur le bassin d'emploi plus élargi. Il est dynamique, mais il est difficilement accessible en transport en commun. Et cela c'est vrai, à 360 degrés quasiment, autour du pôle, puisqu'aujourd'hui, une seule liaison ferroviaire existe, c'est le RER B entre Paris, la Seine-Saint-Denis et Roissy. Pour le reste, plusieurs projets visent à améliorer l'accès à Roissy depuis les territoires riverains. Bruno Dicianni, tout à l'heure, développera ces différents projets, mais bien entendu, on a déjà cité le Barreau de Gonesse, on peut aussi citer la modernisation du RER B, qui est actuellement en cours de réalisation, et puis pour les territoires situés au Nord, Yves Jouanique l'a évoqué ce projet Roissy-Picardie, puisque l'un des objectifs de ce projet est bien d'améliorer l'accès à Roissy pour les territoires qui sont situés au Nord. Alors, à ce stade de la présentation, je souhaitais aborder cette question effectivement Roissy-Picardie, Barreau de Gonesse. Est-ce qu'il y a concurrence ou est-ce qu'il y a complémentarité ? Le fruit de notre analyse, c'est que, en réalité, de quoi parle-t-on ? Nous parlons de besoins de déplacement qui sont différents, à la fois le besoin de déplacement de la Picardie avec les autres régions, et des autres régions avec la Picardie à travers le raccordement aux réseaux à grande vitesse, donc c'est la question de l'accès à la grande vitesse depuis la Picardie. Le deuxième besoin de déplacement que nous avons identifié, c'est ce que j'ai évoqué, c'est-à-dire l'accès à l'aéroport et l'accès au pôle d'emploi depuis la Région Picardie, et puis nous évoquerons aussi ce soir, bien évidemment, l'accès à l'aéroport et l'accès au pôle d'emploi de Roissy depuis l'Est du Val-d'Oise. Et par rapport à ces différents besoins, au démarrage de nos études, nous avons cherché à savoir si un seul et même projet, compte tenu de la proximité géographique dans laquelle nous nous trouvons ici, était en mesure de répondre positivement, dans des conditions économiques acceptables, aux différents besoins de déplacement que j'ai évoqués. Nous avons recherché si une solution de mutualisation était possible, soit par le Nord de l'aéroport, ce qui correspondrait finalement au lieu de Roissy-Picardie, ou par le Sud de la plate-forme, ce qui correspondrait à la localisation géographique du Barreau de Gonesse. Alors, un mot sur la recherche par le Nord. La recherche par le Nord, nous avons estimé que la

circulation à la fois de TGV et de TER, et potentiellement de RER D qui serait prolongé, nécessiterait, compte tenu de cette difficulté de cette mixité, mais j'y reviendrais dans un instant, la création d'une plate-forme à quatre voies contre deux initialement envisagées sur une ligne classique, et également compte tenu du nombre de trains amenés jusqu'à Roissy, la création d'une nouvelle gare sur la plate-forme de Roissy, ce qui avait comme conséquence d'avoir un projet qui changeait totalement d'échelle par rapport à ce qui était étudié depuis les années 90 avec une complexité technique et une complexité du montage qui nous semblaient hors de portée. Et puis, cette solution-là ne permettait pas la desserte du pôle économique en développement et en projet du triangle de Gonesse qui est un élément fort du projet de Barreau de Gonesse. Alors, justement, nous avons également recherché à voir si cette possibilité de mutualisation était possible à partir du projet de Barreau de Gonesse au Sud de l'aéroport. L'analyse que nous avons faite, c'est que dans ces conditions, il n'y avait pas de possibilité pour les TGV de rejoindre la ligne à grande vitesse, or l'objectif principal, comme je l'ai indiquée, c'est bien d'avoir ce raccordement entre le réseau à grande vitesse et le réseau classique. Nous avons également calculé les temps de parcours que mettraient les trains venant de Picardie pour se rendre sur la plate-forme de Roissy, et on atteignait effectivement des temps de parcours de l'ordre de 40 à 50 minutes, sensiblement plus long que par la liaison dont il est question Roissy-Picardie, mais j'y reviendrais tout à l'heure dans les options de service. Et puis, il y avait cette question que j'ai indiquée tout à l'heure de mixité, c'est-à-dire que sur des mêmes voies, cela consistait à faire passer des trains avec des profils de vitesse, ce qu'on appelle des politiques d'arrêt dans des gares. Certains trains, donc le RER, s'arrêtant toutes les gares, les TER étant des TER expresses qui n'ont pas vocation à s'arrêter dans toutes les gares, sur des mêmes voies, et tout cela était facteur de difficulté d'exploitation. En Ile-de-France, aujourd'hui, compte tenu de la densité du trafic, il y a une recherche justement pour les services TER à haute fréquence à dédier des voies à ces services pour garantir la plus forte robustesse du service, et donc la plus forte régularité. C'est exactement l'objet du projet RER B Nord+, que j'évoquais tout à l'heure, qui va consister à faire passer les RER B sur deux voies dédiées, alors qu'aujourd'hui ils sont mélangés avec la ligne K du Transilien avec les TER picards vers l'Aisne et avec le fret. C'est aussi l'objet du projet de RER C, j'évoque le Massy-Valenton qui, aujourd'hui, est également sur les mêmes voies que les TGV province-province qui vont de la ligne LGV Atlantique vers la ligne Sud-Est ou le contournement. Et également, c'est la situation, cette circulation sur voies dédiées, du RER D au Nord de Paris. Et donc, pour illustrer mes propos, je souhaitais vous présenter deux courtes animations sur cette question de la mixité justement, et en particulier... voilà, je pense que cela va s'afficher à l'écran...

montrer la situation actuelle justement, au Nord de Paris sur ce qu'on appelle le faisceau Paris Nord. Je vais utiliser un pointeur qui va peut-être être un petit peu faible, vous le voyez ici en bas de l'écran, rouge. Donc, vous avez ici la gare Paris Nord, et en fait, le système, on l'a simplifié, mais il est à quatre voies principales, il y a une cinquième voie en réalité sur une partie du parcours, mais pour simplifier effectivement quatre voies, les deux voies les plus à l'Ouest sont les voies dédiées au RER D, vous voyez qu'elles s'arrêtent dans chacune des gares du parcours, et puis les deux voies qui sont situées à l'Est sont des voies où circulent à la fois des TGV qui ensuite empruntent la LGV Nord à partir de la bifurcation de Gonesse au point kilométrique 16, mais également des TER picards, vous voyez le TER gris ici qui monte vers Creil, et également des trains Corails Inter Cités vers Amiens ou vers Saint-Quentin. Donc, cette situation, c'est effectivement une situation qui est la plus favorable pour assurer la robustesse de l'exploitation. Et on souhaitait également vous montrer une deuxième situation qui consisterait à mixer sur des mêmes voies des trains... c'est la dernière animation en bas, voilà, qui va s'apparaître... à mixer sur une voie. Donc, là aussi, par simplification, on a fait une voie, mais les trains ne vont que dans un sens. Donc, on a pu imaginer deux voies avec les trains dans chaque sens, et on aurait sur une voie des RER qui s'arrêtent à toutes les gares, on a représenté ici deux gares, et vous voyez ici tout ce qui est symbolisé par le RER, et des TER qui eux ne s'arrêtent pas, mais sont, finalement, qu'on dit dans l'avancement, conditionnés à l'avancement du RER. D'où, effectivement, une difficulté de gestion du trafic avec des risques dès qu'il y a un problème, effectivement, des risques de ralentissement des uns. Et vous l'avez vu ici, le RER peut être aussi contraint de se mettre sur une voie d'évitement pour faire passer le TER, et tout cela est source de difficulté de gestion du trafic et d'irrégularité. Donc, c'est la raison pour laquelle, s'agissant du projet de Barreau de Gonesse, RFF estime que le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié aux trains du RER D, et d'avoir ce principe de séparation entre les flux du RER D, les flux franciliens, et les autres services, en particulier les services provenant de Picardie, et c'est une demande également des différents acteurs du transport en Ile-de-France d'une manière générale. Au stade de cette analyse, nous, nous estimons effectivement que Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse sont deux projets légitimes et qui répondent à des besoins bien spécifiques que l'un ou l'autre des projets ne peut pas, dans des conditions convenables, soit économiques, soit de performances, remplir et assurer les besoins de transport qui ont été évoqués, et donc on a effectivement deux projets qui sont davantage complémentaires que concurrents à notre avis. Voilà pour cet élément qui me semble important, je pense que cela ferait l'objet de débat tout à l'heure. Sur les solutions étudiées à présent, j'en viendrais d'abord à la

question des options de passage pour indiquer que trois options de passage sont proposées au débat, vous les avez dans le dossier support, pour illustrer de manière simple ce schéma avant de rentrer dans des cartes qui seront plus précises tout à l'heure. Donc, trois options de passage : une option « Nord » qui se débrancherait à la limite de l'Oise et du Val-d'Oise, donc au Nord de la gare de Survilliers-Fosses pour rejoindre la LGV d'Interconnexion au niveau du triangle de Vémars ; une option centrale où la ligne nouvelle qui est là se débrancherait entre Survilliers-Fosses et Louvres ; et une option Sud où la ligne nouvelle se débrancherait au Sud de Louvres pour s'intégrer ensuite rattraper la ligne à grande vitesse un petit peu au Sud du triangle de Vémars. Alors, sur les analyses que nous avons menées, nous avons mené à ce stade une analyse de l'ensemble des caractéristiques de ce qu'on appelle l'état initial environnemental sur ce secteur-là, et différents critères d'évaluation étaient analysés, ces options de passage ont été analysées à la lumière de différents critères d'évaluation : le linéaire à construire, les coûts estimatifs, les enjeux humains, les performances de l'infrastructure, et également les services envisageables. Alors, si on décline rapidement, mais on pourra y revenir plus en détail si vous le souhaitez, les trois options de passage : l'option Nord, dont le principe qui se débranche... vous vous souvenez sur la Commune de la Chapelle-en-Serval, à la limite entre l'Oise et le Val-d'Oise, le principe général de cette option est d'avoir un couloir de passage commun avec l'autoroute A1 pour ensuite se diriger vers le triangle de Vémars. Des enjeux importants ont été identifiés sur cette option en termes à la fois de paysage de milieu naturel, puisque Nord de la zone se situe au niveau du Parc naturel régional Oise-Pays-de-France, des temps de parcours en termes de performance qui sont là pour le coût, et donc performants de l'ordre de 18 minutes entre Creil et Roissy, et la notion de service qui est un élément important : quel type de train pourrait circuler ? Cette option se débranche au Nord de l'Ile-de-France, et donc aucun arrêt ne serait possible pour des services de trains régionaux dans les gares franciliennes. L'option centrale à présent qui se débranche entre Fosses, Marly la Ville et Louvres, le principe de cette option est d'être la plus courte en termes de kilomètre. Elle est aussi la plus économe : 155 millions d'euros hors taxes d'investissement, des enjeux que nous qualifierons de modérés en termes de paysage et de milieu naturel, mais avec l'intersection du Ru de la Michelette, à proximité entre Vémars et Villeron, un temps de parcours qui serait de l'ordre de 20 minutes entre Creil et Roissy, et pour cette option, un arrêt envisageable en Ile-de-France, en l'occurrence en gare de Survilliers-Fosses. L'option Sud pour terminer, qui est en termes de linéaire intermédiaire aux deux autres, 7 km de linéaire, mais j'insiste à ce stade c'est que vous voyez que nous n'avons pas de tracé à ce stade des études et d'avancement du projet, il s'agit d'option de passage, c'est-à-dire des

bandes de l'ordre de 1 à 1,5 km, à une estimation de coût de 240 millions d'euros. Donc, vous pouvez vous dire : « Tiens, ce n'est pas du tout proportionnel par rapport à tout à l'heure ». C'est expliqué en fait par un relief qui est plus marqué au Sud de Louvres, avec en particulier la Vallée du Rhin, et l'intersection de nombreuses voies autoroute 1, LGV Nord bien entendu, mais également d'autres voies. Un temps de parcours qui est le plus long des trois options : 27 minutes entre Creil et Roissy, et en ce qui concerne les scénarios de service, une possibilité d'arrêt pour les services régionaux en Ile-de-France, à Survilliers-Fosses, mais également à Louvres. Alors, cette image... je suis bien conscient que c'est peu lisible à l'écran, mais vous l'avez dans le document support du débat. Cette image, en fait, c'est la synthèse des comparaisons des options de passage les unes par rapport aux autres, et donc laquelle est la plus favorable, et laquelle est la moins favorable ? Encore une fois, ce n'est pas dans l'absolu, mais c'est relativement l'une par rapport aux autres. Et donc, le vert est la plus favorable, et l'orange est la moins favorable. Et, notre analyse à ce stade indique que l'option centrale, ce qui, suivant les différents critères d'évaluation, serait la plus favorable. Je tenais à dire également que pour Réseau ferré de France, l'insertion d'une ligne nouvelle est un enjeu fondamental sur chacun de ces projets de développement. A chacune des étapes et à chacune des étapes d'étude, ces aspects-là sont regardés de manière fine, et font l'objet d'une concertation, sont détaillés avec les acteurs du territoire sur l'ensemble des problématiques, qu'elles soient humaines, les questions de protection au bruit ferroviaire, mais aussi la préservation du milieu naturel, mais également tous les enjeux liés au paysage en particulier. Nous pourrions revenir sur ces aspects-là, si vous le souhaitez, au cours de la réunion. Voilà ! Je terminerais cette présentation ensuite par les... pas tout à fait terminée, excusez-moi, par les aménagements sur le réseau existant tout d'abord. La ligne nouvelle est l'élément essentiel, mais également des investissements qui ont été estimés de l'ordre de 70 à 100 millions d'euros sont prévus sur le réseau existant, que ce soit sur la ligne Paris-Creil, en ce qui concerne des aménagements de capacité de manière à pouvoir assurer l'exploitation de davantage de trains dans des conditions de régularité optimum, mais également des aménagements en gares : gare d'Amiens, gare de Creil, mais également une proposition, c'est l'image que vous avez à l'écran, d'augmentation de la capacité de la gare CDG, gare CDG-TGV aujourd'hui, 4 voies à quai, 6 voies dont 2 traversantes, donc il n'y a pas de quai, les trains ne s'arrêtent pas sur ces voies centrales. Le principe intéressant dans le cadre du développement prévisible du trafic serait de mettre également à quai les deux voies centrales permettant de donner à cette gare Charles-de-Gaulle-TGV une puissance inégalée, finalement, sur le réseau à grande vitesse français. Les solutions étudiées, rapidement ; donc, les services en

particulier, deux options et deux scénarios de service que nous présentons : un scénario entièrement basé sur un service de train à grande vitesse entre Amiens, Creil, Charles-de-Gaulle-TGV, et ensuite vers les différentes destinations, les différentes capitales régionales qui étaient évoquées tout à l'heure dans l'image : Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rennes, à la fréquence de 7 aller-retour par jour ; et également un second scénario de service qui ajoute aux Trains à Grande Vitesse un service régional de type TER de l'ordre de deux trains par heure et par sens en heure de pointe, un train par heure par sens en heure creuse, cette fois-ci entre Creil et Charles-de-Gaulle-TGV avec des arrêts intermédiaires dans le Sud de l'Oise, par exemple à Chantilly, et potentiellement suivant les options de passage. Donc, vous voyez l'interaction entre option de passage et scénario de service en Ile-de-France. Quelques chiffres pour terminer, les prévisions de trafic sur les deux scénarios : 1,6 millions de déplacements à horizon 2020, horizon de mise en service du projet pour le scénario TGV ; 2,8 millions de déplacements dans le scénario TGV plus TER où là, effectivement, on touche des voyageurs notamment domicile-travail davantage compte tenu des fréquences des TER, mais cela augmente aussi le trafic sur la longue distance, puisque cela va aider à accéder plus facilement à la gare Aéroport Charles-de-Gaulle, et des prévisions de report modal qui sont significatives, de l'ordre de 600 000 déplacements sur le scénario TGV, et de l'ordre de 1,4 millions de déplacements sur les scénarios TGV plus TER pour l'essentiel reporté de la route. Dernière image enfin, la prévision de mise en service 2020... je l'ai indiquée, et je vais m'arrêter là, puisque j'ai été très long, excusez-moi monsieur le Président... évidemment, le dossier du maître d'ouvrage qui détaille l'ensemble de ces éléments. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci, Monsieur Biet. Donc, je m'aperçois d'ailleurs que tout à l'heure dans ma présentation, par mon souci d'aller vite, j'avais oublié de vous dire qu'il y avait, parmi les nombreuses personnes présentes ici, le secrétaire général de RFF, Monsieur Jean-Louis Rohou, au niveau élevé, et puis également quelqu'un qui peut nous être très utile dans la soirée aux questions qui pourraient être posées, qui est Monsieur Luc Robert qui est un des responsables de l'activité Transilien à la SNCF. Donc, nous avons ici du monde capable de répondre à des questions. Alors, mesdames, messieurs, est-ce qu'il y a déjà une première réaction, une première question après cet exposé sur le projet ? Donc,

voilà ! Alors, il y a quelqu'un... Eh bien, écoutez, voilà, je vous ai vu le premier monsieur en écharpe rouge, si vous voulez bien rejoindre le micro numéro 2. Voilà ! Merci !

MEBROUKI Dahmane

Bonjour !

Claude BERNET

Je demande, pour tout le monde d'ailleurs, de vous présenter le plus clairement possible de façon à ce qu'on puisse bien noter dans le verbatim votre nom, et éventuellement vos fonctions si vous en avez, mais si vous n'en avez pas, c'est très bien aussi.

MEBROUKI

Parfait ! Je vous remercie. Monsieur MEBROUKI . Je suis résident à Villiers-le-Bel. Je suis Président d'une association « Forum Action Nord-Sud », donc je suis intéressé par les échanges sur les grands axes nationaux européens, et intra-européens. Ce que j'ai cru comprendre, c'est que vous nous avez présenté un projet dans le projet. C'est-à-dire un projet interrégional qui est La Picardie et l'Ile-de-France, et un projet qui est propre à notre région, dont je suis ici aujourd'hui. Je pensais que c'était du Barreau de Gonesse, mais en fait on déborde. Ce que je ne comprends pas, c'est que est-ce que cette réunion a pour but de valider le projet interrégional aux dépens du projet du Barreau de Gonesse dont nous, on a une attente très forte et depuis très longtemps, merci. Et la question qui se pose, c'est qu'on a vu que le coût du kilomètre revient à peu près à 30 millions d'euros et qu'il est préférable peut-être pour le projet, par la suite, de faire valider la pilule et de passer sur le projet interrégional, c'est-à-dire Picardie-Roissy et oublier le Barreau en disant : « Vous l'aurez en 2050 ». Voilà ! Je vous remercie !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, vous m'amenez d'ailleurs à apporter une réponse à un point. D'abord, premièrement, cette réunion, elle a pour objet de rien valider car elle n'a pas de pouvoir de validation ou d'invalidation. On discute d'un projet ; ensuite, on fait un rapport, je vous ai expliqué, ce rapport remonte au maître d'ouvrage qui décide, vraisemblablement d'ailleurs, beaucoup avec l'aide de l'Etat et éventuellement des collectivités territoriales concernées. Donc, on ne valide rien, ni ce soir, ni aucun des onze soirs. Deuxièmement, pourquoi est-ce qu'on a mis en débat public ce projet de Roissy-Picardie et pourquoi

est-ce qu'on n'a pas mis en débat public le Barreau de Gonesse ? Parce que, après tout, c'est vrai, on aurait pu imaginer une opération jumelée. Elle aurait sûrement satisfait les Val-d'Oisiens, elle n'aurait pas gêné, je pense, les Picards ou du moins, c'est ce que je ressens après avoir vu leur position. Et donc, pourquoi est-ce que cela n'a pas été fait ? Alors, je crois qu'il faut rappeler les problèmes de procédure. Le débat public, ce n'est pas une petite organisation sympathique qui travaille comme cela dans son coin. C'est une Commission nationale avec des pouvoirs juridiques et encadrée par la loi, c'est-à-dire que la Commission nationale, nos patrons à nous, ils ont été saisis d'un projet par le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, qui estimait que le projet était mûr pour aller au débat public et, donc, la Commission nationale s'est prononcée sur ce projet. Elle n'a pas pu se prononcer sur le Barreau de Gonesse tout simplement parce que personne ne l'a saisie du projet du Barreau de Gonesse, sans doute parce qu'il n'était pas assez mûr. Je suis désolé, je vous dis la vérité, et qu'elle soit agréable à entendre ou pas, ce n'est pas mon problème, je vais d'ailleurs donner la parole dans quelques instants à Monsieur Pupponi qui attend au micro. Mais je vous rappelle qu'il y a un maître d'ouvrage éventuel pour le Barreau de Gonesse qui s'appelle le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le STIF. Il se trouve que le STIF a accepté de participer par écrit à ce débat, mais pas par oral, et que sa directrice m'a indiqué, il y a déjà quelques mois, que pour des raisons qu'elle ne m'a pas détaillé, il ne participerait pas au débat. C'est au STIF qu'il faut poser la question : pourquoi est-ce qu'il n'a pas présenté ? Sans doute parce qu'il n'est pas suffisamment mûr, parce que, et cetera. Je pense d'ailleurs que plus tard dans cette soirée, sur le rapport de Monsieur Dicianni, on révoquera ce point de façon plus positive. Mais ce que je veux vous dire, c'est qu'actuellement, la position de la Commission nationale du débat public, elle est extrêmement claire : il s'est prononcé pour le débat public sur le projet Roissy-Picardie parce qu'il en était saisi et qu'il devait se prononcer par oui ou par non ; et s'il avait dit non, cela aurait voulu dire : « On fait le projet sans débat public », parce que c'est cela que cela veut dire ; et il ne s'est pas prononcé sur le Barreau de Gonesse tout simplement parce qu'il n'a pas été saisi du Barreau de Gonesse. Cela, c'est la vérité. Alors, ne vous bercez pas d'illusion, le problème, il est ailleurs et je ne voudrais pas que nous le portions dans le cadre de ce débat. Maintenant, que ce soit... que ce débat soit l'occasion pour vous de dire que vous avez besoin du Barreau de Gonesse, et pourquoi ? Alors, on est là pour le noter et pour le dire à toutes les autorités qui ont besoin de l'entendre, peut-être, en tout cas, je crois, d'après ce que vous dites. Donc, monsieur, je réponds à votre question. Et je donne la parole à Monsieur François Pupponi, Député-maire de Sarcelles.

François PUPPONI

Merci Monsieur le Président ! Deux choses alors, merci de la vérité que vous venez de nous rappeler sur le fait que vous avez été saisi d'un dossier et pas d'un autre. Mais là est le problème car, moi, je considère que la réunion de ce soir et le débat public que vous présidez, et vous n'êtes pas le responsable est, pour nous les Val-d'Oisiens et les Est Val-d'Oisiens, une véritable provocation. Pourquoi ? Cela fait exactement treize ans, voire plus, mais treize ans que les premières réunions ont eu lieu, et où RFF a été saisi, la SNCF a été saisie, le STIF a été saisi, pour dire : la priorité pour l'Est du Val-d'Oise, c'est le Barreau de Gonesse. Il y a, ici, dans ces territoires 30 % de chômeurs pour les moins de 25 ans, et vous avez rappelé : 12 000 emplois à Roissy, et nous ne pouvons pas aller chercher des emplois pour les gens qui ont besoin de ces travaux. Et vous venez nous présenter ce soir un projet, pour nous expliquer qu'une des raisons de ce projet, c'est de permettre aux Picards, tant mieux pour eux, de venir prendre des emplois à Roissy. Vous venez dire cela au cœur de quartier où il y a 30 % de chômeurs. Et j'allais le dire : « Comment osez-vous... » et je parle surtout à RFF, « Comment osez-vous faire cela ? » Vous venez dire à des gens qui sont au chômage : « On vient vous présenter un projet qui va permettre à d'autres de venir prendre des emplois auxquels vous n'avez pas accès ». C'est tout simplement inadmissible !

(Applaudissements)

François PUPPONI

C'est tout simplement inadmissible ! Ce que nous... Et moi, je ne mets pas les deux projets en concurrence, tout le monde a le droit d'accéder à la plate-forme aéroportuaire. Il y a un problème de grande ligne et de TGV, oui, on est d'accord ! Mais comment est-il possible dans ce pays que les autorités que j'ai citées ne soient pas capables de proposer les deux projets en même temps, de travailler, d'accélérer sur un projet qui est le Barreau de Gonesse ? C'est cela qui nous choque. Alors, moi, je suis content d'apprendre dans la salle qu'il y a le Secrétaire général de RFF, je voudrais bien le voir. J'ai... Monsieur, non, mais je n'ai pas envie de rire. Il sourit, je ne n'ai pas envie de rire. J'espère que vous êtes venu en RER, monsieur. Moi, je vous invite tous les matins sur le quai avec les habitants, devant des décharges publiques.

(Applaudissements)

François PUPPONI

Monsieur, les gares de Villiers-le-Bel, de Gonesse, de Sarcelles et de Garges, ce sont des décharges publiques, les herbes folles y courent. Et quand on dit à la SNCF : « Mais pourquoi c'est dans tel état ? » « Ah, ce n'est pas nous, c'est RFF. Voyez RFF ». Et quand on a vu le Directeur régional : « Ah oui, mais nous, on ne s'occupe que de la Picardie et pas de l'Ile-de-France ». C'est cela la réalité des habitants de ces territoires. Et vous venez nous monter un projet magnifique où vous allez investir des centaines de millions d'euros pour améliorer la vie quotidienne d'autres habitants, tant mieux pour eux, mais nous, qu'avons-nous ? Que nous proposez-vous ? Alors, je le dis sincèrement, on ne peut pas accepter un débat comme celui-là si, en même temps et parallèlement, il n'y a pas des engagements fermes sur des délais respectés sur le Barreau de Gonesse. Nous n'accepterons plus de participer à des débats qui favorisent les autres tant qu'on n'aura pas réglé les problèmes des habitants de l'Est du Val-d'Oise.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur le Député, c'est noté et ce sera repris de façon... en verbatim. Monsieur le Député Paternotte.

Yannick PATERNOTTE

Oui, Monsieur le Président. Donc, je suis déjà intervenu à Amiens, donc, je ne voudrais pas refaire tout à fait la même chose parce que je crois que le verbatim sera témoin. Je voudrais me livrer à un exercice avec votre autorisation, c'est de reprendre la présentation de Monsieur Biet de tout à l'heure, de reprendre en commençant par la carte de la page 4 ; ensuite, d'attaquer la page 3 ; et ensuite, d'aller à la page 9, si vous le permettez, et de pouvoir décliner ma vision, notre vision, parce qu'on est un certain nombre à la partager, de ce dossier. En attendant que la recherche se fasse, ce dossier qui s'appelait Roissy-Creil-Roissy, qui prévoyait du remisage de rames dans la présentation que Monsieur Jouanique était venu nous faire il y a un an, remisage de rames dans Creil, dans l'Etoile de Creil par une, comment dirais-je, une manipulation cosmétique visant à attirer un lobby positif, s'appelle dorénavant Picardie-Roissy, et faire miroiter aux Picards, aux Amiénois du TGV. C'est vrai qu'on était dans la réunion d'Amiens dans une psychothérapie de groupe qui consistait à expliquer aux gens d'Amiens, à l'Amiénois : « Vous avez loupé le TGV par la grâce du tracé passant par Lille en son temps, soyez rassurés, on s'occupe de vous amener le TGV ». De quoi parle-t-on ?

On voit sur ce schéma que le débat inscrit au Grenelle, qui est le débat Londres-Paris par Amiens, les pointillés... Alors, j'ai même amené mon petit marqueur, mais je ne sais pas si je peux aller devant la carte, Monsieur le Président, merci, avec votre autorisation. On voit que dans ce débat, il manque un débat de base qui est, ce que j'ai dit à Amiens, le débat principal de savoir quel est l'avenir à terme de Londres-Paris par Amiens ? Parce qu'on voit très bien que cette ligne TGV du futur qui est en débat n'arrive pas forcément à CDG. On voit très bien qu'il ne passe pas forcément par Creil, et je le dis au Maire de Creil qui est là, et on voit très bien qu'il risque d'y avoir une imposture définitive si on n'a pas purgé ce débat avant de discuter de l'atterrissage, si je puis dire, d'éventuellement une ligne TGV dont on n'a pas débattu, qui permettrait peut-être d'avoir un autre aménagement du territoire et une autre vision de l'aménagement du territoire national en matière de LGV. C'est l'objet de ma première proposition sur le document d'acteurs que j'ai présenté. Ma vision à moi, c'est que ce débat de LGV, l'aménagement du territoire des LGV doit épouser les tracés d'autoroute, et que tout naturellement, Londres-Paris par Amiens doit s'intéresser au tracé d'A16. A ce moment-là, on dessert Amiens, on dessert Beauvais, on ne dessert pas Creil. Et donc, aujourd'hui, on voit bien qu'on ne peut pas discuter d'un point de détail sans avoir une vue d'ensemble générale. C'est, en tout cas, ce que je dis simplement, et qu'il n'est pas normal que le débat public sur la LGV n'ait pas eu lieu, il n'est pas normal qu'on n'ait pas purgé le débat public sur le Barreau de Gonesse, et qu'on s'attaque à quelque chose qui est entièrement dans le Val-d'Oise, et qui intéresse, a priori, uniquement, les Picards. Donc, c'est un vrai débat, c'est un vrai débat ! Donc, quel est l'avenir de cette liaison ? Comment on va la faire ? Est-ce qu'elle sera entièrement LGV ? Est-ce qu'elle sera... parce qu'on n'a plus d'argent, elle utilisera des moyens ferrés existants, les améliorant pour faire ce que font nos Belges, nos amis Belges pour partir... surtout nos amis Allemands, c'est-à-dire des lignes LGV pures, des lignes améliorées où on circule à 220, en mêlant 300, 220, c'est l'ICE qui existe. Et puis, on voit sur cette carte, le TGV normand, et l'atterrissage également du TGV normand n'est pas neutre ! Il n'est pas neutre, pour nous, Franciliens. Il n'est pas neutre pour vous, Picards ! Parce que selon l'arrivage, et si on fait ou non une interconnexion ouest, et c'est la deuxième carte que j'ai dans mon document, on voit très bien... D'ailleurs, RFF nous présente un document fort intéressant dans le document de synthèse qui est là, c'est qu'aujourd'hui, on a six trains par heure dans la gare, on sait qu'à huit trains, on ne passe plus. Donc, à partir de 2020, comment on s'y prend ? Comment on fait ? On sait très bien qu'il faudra passer ailleurs. On sait très bien que l'interconnexion par l'ouest, par la Défense, se fera. C'est le souhait de la SNCF, et la gare de Pleyel, qui est prévue par la SNCF dans le Grand Paris mais côté SNCF, sera une façon de faire le

bouclage ouest. A mon avis, on ne peut pas faire l'économie de ce débat, intéressant, sur les LGV, pour arriver à la desserte locale, en zoomant, et ensuite, arriver à la desserte régionale. Donc, sur le document de la page 3, si vous me le permettez, de mémoire... Voilà, très bien. Donc, on voit très bien sur ce document la position d'Amiens, on voit la position de Creil, de Clermont, on voit la position que l'Etoile de Creil fait aller vers Tergnier et Saint-Quentin, on voit Beauvais. Moi, je prétends, je l'ai dit à Amiens, je le répète, aujourd'hui, la véritable erreur, c'est d'avoir mis une gare de Haute-Picardie, qui ne soit pas sur l'intersection des voies classiques. Comment réparer cette erreur, je vous dirais même, cette insulte au bon sens ? J'ai proposé aux Picards, j'ai proposé à Amiens, je le réitère ici devant les Val-d'Oisiens, que la priorité aujourd'hui, cela soit l'électrification de la ligne SNCF existante, pas besoin d'en construire une, il y en a une, qui fait Amiens-Chaulnes, l'embranchement sur la LGV, 50 millions d'électrification, 30 millions d'embranchement : pour 80 millions, Amiens est relié au TGV. Après se posent les problèmes des dessertes et des arrêts. Oui, mais écoutez ! Vous me permettez de développer mes arguments ! Vous pouvez toujours dire : cela coûte plus cher, ce n'est pas ci, ce n'est pas là... toujours est-il, cela ne mutile pas l'environnement, parce que les voies existent. Je suis désolé de vous le faire remarquer...

(Applaudissements)

Yannick PATERNOTTE

Alors, vous êtes bien gentils, mais il s'agit de notre territoire. Donc, ici, en électrifiant d'abord d'Amiens à Chaulnes, puis, en remontant vers Abbeville, et en remontant par le littoral, parce que le Nord-Pas-de-Calais électrifie toute la bande littorale SNCF qui n'est pas électrifiée ; on s'arrête au niveau de la Somme, en électrifiant jusqu'à Abbeville, ce n'est pas Amiens uniquement qu'on branche au TGV, c'est tout le département de la Somme. Et ce n'est pas uniquement le département de la Somme, en reliant Abbeville à Rang-du-Fliers, que je connais très bien, c'est toute la Côte d'Opale, c'est toute la région Nord-Pas-de-Calais, par la zone touristique, où les gens vont. C'est-à-dire que les besoins de transport, aujourd'hui, c'est, en gros, 47 à 50 % les besoins de déplacement pour le boulot ; le reste, c'est de l'éducation, ce sont les services publics, c'est l'hôpital, et c'est le tourisme. Parce que si on veut un peu de rentabilité, il faut aller là où les gens souhaitent aller. Si vous voulez aller un jour au Marquenterre en TGV, ce n'est pas cette solution-là qui va vous la donner, puisqu'on n'aura toujours pas électrifié. Donc, moi, je plaide vraiment pour un peu de clarification du débat. Le premier débat, Amiens TGV, OK. Mais le débat d'avenir, il dépend du débat public issu du Grenelle, il dépend aussi si on veut

uniquement relier Amiens, ou si on veut aller rechercher Abbeville, et aller rechercher la côte picarde, et peut-être, un jour, faire Londres-Paris par Amiens en desservant la Côte d'Opale et la Côte picarde par Le Marquenterre. Cela, c'est un vrai sujet. Et cela, c'est de l'aménagement du territoire. Et pas forcément LGV pure, mais avec de la mixité d'usage des infrastructures existantes, en les électrifiant. Deuxième sujet, que je ne méconnais pas, c'est comment desservir nos amis de Creil, nos amis de Beauvais, nos amis de Senlis, de Chantilly, de Crépy, de Compiègne, vers la zone d'emploi de Roissy. Je l'ai dit à Amiens, je le redis, ce n'est pas en arrivant dans la gare TGV qu'on a accès à l'emploi. Bien ! La zone d'emploi sur le périmètre... d'ailleurs, tout le monde le sait dans la région, c'est comme quand vous arrivez à la Défense, ce n'est pas en descendant à la gare de la Défense que vous êtes arrivé dans le bureau d'une des tours de la Défense. Et donc, vous avez ensuite un autre mode à emprunter, parfois très long, parfois vous n'avez pas de transport en commun à la Défense ; Roissy, c'est pareil. Roissy, quand vous arrivez dans la gare TGV, vous accédez au TGV, vous accédez à l'avion, vous accédez à une petite partie des emplois. La plupart des emplois ne sont pas là, la plupart des emplois sont dans la zone fret, la plupart des emplois sont à FedEx, la plupart des emplois sont au Parc des expositions Paris-Nord de Villepinte, la plupart des emplois de demain seront à Roissy-Le Thillay, la plupart des emplois de demain seront dans le triangle de Gonesse, la plupart des emplois de demain sont à inventer. Donc, le lien domicile-emploi, ce n'est pas avec Creil gare TGV qu'on le crée. Cela, c'est une attrape, ce que vous voulez, mais ce n'est pas une réponse à une vraie question : « Comment j'accède à l'emploi ? » Un bon accès à l'emploi, c'est un lien qui est de l'intermodalité, c'est-à-dire qui s'échange avec différentes gares, qui permet des dessertes, mixtes, soit express, si j'ai décidé d'aller à la gare TGV, soit en faisant du cabotage, en m'arrêtant à des gares intermédiaires. Alors, on nous dit dans le rapport, si on peut avoir une petite desserte un peu plus vite, je crois que c'est la page 9, d'après ce j'ai vu tout à l'heure, sur le sillon. Juste avant, non, j'ai dû louper quelque chose alors ! Oui, alors, on nous dit : le Barreau de Gonesse n'a pas la même fonctionnalité et, en fait, ce sont les corridors que je cherchais. Voilà ! Si on veut, non, ce n'est pas mal, cela. C'est page 13, pardon. On nous dit : ce n'est pas du tout la même fonctionnalité, parce que vous êtes sur des sillons qui sont encombrés avec du cadencement. Mais le schéma de tout à l'heure, il était révélateur, Monsieur Biet ! Vos petits trains, vos petits trains TGV, au nord du débranchement, il n'y a plus grand-chose. Au nord du débranchement, ici, au triangle de Vémars... J'ai du mal avec mon petit matériel, parce que, moi, je suis un artisan, vous savez... Voilà ! Au débranchement, ici, à partir du triangle de Vémars, on vous rassure, il n'y a quasiment plus de desserte du RER D, le nord a bénéficié de la D8. Donc, il n'y a plus de desserte, il n'y en a qu'une au

quart d'heure. Les TER que vous proposez, vous nous dites : « On ne peut pas débrancher en venant du nord, parce que cela ne va pas le faire ». Si vous débranchez Paris-Creil, franchement, pour une desserte en heure de pointe à la demi-heure, il n'y a pas de bousculade. Franchement, mettre un train par demi-heure, cela ne risque pas de gêner celui qui arrive une demi-heure après. Insérer... et à l'heure creuse, je ne sais pas si vous avez vu, c'est toutes les heures, pour les gens de Creil. Pour accéder à l'emploi, moi, je l'ai dit au Maire de Creil, un train par demi-heure à l'heure de pointe, c'est se moquer des salariés. Franchement, c'est méconnaître le mode de fonctionnement des transports, parce que les transports, c'est une infra, mais comme je le dis dans mon document, c'est avant tout une qualité de service de desserte et de connexion. Si vous avez un train qui passe toutes les demi-heures, cela n'intéresse personne. Et en plus, si votre train, il arrive dans la gare TGV uniquement à partir de 6-7 heures du matin, les emplois horaires décalés qui sont ceux de la plate-forme sont déjà occupés, car il faut arriver à 4 heures et demie du matin pour être sur le hub d'Air France, et il faut arriver à 23 heures minuit, une heure du matin pour bosser chez FedEx. Donc, il ne faut pas raconter d'histoire. On sait très bien que l'habillage est un peu grossier et que le but derrière, il est tout autre. Et puis, on nous dit : « On ne peut pas mélanger les flux », mais qu'est-ce que vous proposez dans votre version ? Vous nous proposez de faire des TGV et du TER mélangé sur la même infra. Vous avez fait la démonstration qu'on peut mélanger des flux sur la même infra, vous êtes d'accord avec moi ? Nous, nous proposons qu'on étudie le mélange, on étudie le mélange par un débranchement Nord, non pas en s'arrêtant au Parc des Expos, parce que le vrai problème, il est là. Si on est en cul-de-sac au Parc des Expos, on a un problème de retournement de rame, on a un problème de changement et on a un problème d'attractivité. Nous, on propose qu'on y aille direct, qu'on regarde par la ligne B du RER. Alors, je sais qu'on m'explique, cela va poser des problèmes, de toute façon, quand on veut nier une étude, on explique technique et, après, sécurité. Et puis, si cela ne suffit pas, on met financement. Quand on a épuisé les trois items technique, sécurité et financement, il n'y a plus aucun projet qui sort. Donc, moi, je dis simplement que ce projet de débranchement venant du Nord par Paris-Creil, il a été étudié. Vous l'avez d'ailleurs présenté tout à l'heure. Il a été abandonné. Pourquoi ? Parce que vous l'aviez arrêté au Parc des Expos. Nous, on vous demande de l'étudier en le prolongeant jusqu'à la gare TGV. Nous, on vous demande de regarder du cadencement à la demi-heure pour Creil, puisque c'est ce que vous proposez, et que, entre les demi-heures, vous nous passiez, alors que sur Express ces demi-heures-là, moi, je n'en veux pas du tout aux Picards. Je l'ai dit à mon collègue picard, ma femme est Picarde, on n'a rien contre les Picards, on ne veut simplement pas être les dindons de la farce. On ne veut pas qu'on

nous prenne pour des idiots et qu'on regarde les trains passer. Donc, je dis simplement : regardons comment, entre les trains qui pourraient être express à la demi-heure, on peut mettre d'émissions qui s'arrêtent, qui s'arrêtent dans les gares du Nord, qui s'arrêtent à la gare de Gonesse, qui s'arrêtent au PEX, qui s'arrêtent un jour, je le souhaite, à la gare de Roissy Fret, parce que, là, il y aura beaucoup d'emplois. Et là, il y aura beaucoup d'attractivités, qui s'arrêtent à Roissy-pôle, où il y a en gros 20 000 emplois aujourd'hui, et qui s'arrêtent à la gare TGV, et puis, on commence à discuter. Parce que, et c'est le dernier slide que je voudrais vous montrer, ce sont les 3 couloirs que vous nous montrez. Moi, j'aimerais que vous répondiez à une question : pourquoi, dans vos études, il y a une amorce de couloir qui vient du Sud ? Est-ce que ce n'est pas pour nous proposer, ensuite, par consensus, un débranchement Nord et un débranchement Sud et en nous disant : au fond, le barreau pour les Picards, on peut vous faire un bricolage d'embranchements venant du Sud. Et quand on regarde cela, et qu'on regarde cela, on voit très bien que dans la tête, il y a une possibilité de débrancher par le Sud, en nous disant : Ecoutez, on a trouvé une mutualisation, non pas sur le Barreau de Gonesse, mais sur le barreau des Picards, et maintenant, le Barreau de Gonesse, cela reste des bus de haut niveau de service, et vous avez accès aux emplois, ce qui est faux, parce que les emplois, ils sont dans le triangle de Gonesse demain, ils sont au Parc des Expos aujourd'hui, ils sont dans la zone fret et ils sont dans le hub d'Air France KLM. Donc, voilà ce que je voulais dire simplement. Il faut vraiment mettre les cartes sur table, c'est malheureux. Moi, je partage à 100 % ce qu'a dit François Pupponi. C'est complètement malheureux, voire indécent que le débat du Barreau de Gonesse n'ait pas eu lieu avant. C'est dommage que le STIF n'ait pas saisi la Commission du débat public, c'est ce que vient de me dire le Président. Moi, je le regrette, je le savais déjà que le STIF payait les études, enfin la région, pas le contrat de projet Etat-Région, la région Ile-de-France paie les études pour le barreau picard, je ne trouve pas cela normal. Moi, je souhaite qu'on puisse étudier de manière ouverte cela. Je propose également depuis longtemps que les Paris-Creil aujourd'hui, alors, je sais que cela ne plaît pas à nos amis et à Monsieur le Président de la communauté du Creillois ; mais, aujourd'hui, franchement on a un système gagnant-gagnant possible, on a des Paris-Creil directs aujourd'hui. Je sais qu'il faut aller rapidement à Paris. Moi, j'avais proposé il y a plus d'un an avec tous les gens qui se battaient pour la ligne D qu'on fasse un arrêt en gare de Louvres, il y a la place, il y a les quais, il y a un grillage. S'il y avait un arrêt, c'est gagnant-gagnant. Les Picards qui travaillent sur la plate-forme tout de suite pourraient prendre les lignes de transport en commun de la communauté de communes de Roissy Porte de France et accéder à l'emploi. Et tous les gens du Nord, Louvres, Survilliers, ce n'est pas la peine de faire une

gare Picardie-Roissy, ils pourraient avoir un direct pour aller sur Paris si tel est leur souhait. Voilà des solutions d'intelligence. Voilà des solutions gagnantes-gagnantes comme vous dites, qui ne coûtent pas très chères. Alors, certes, il faut faire un accès sur le quai du Paris-Creil côté Est, mais Ouest, c'est déjà existant, je peux vous dire que j'y vais souvent sur la gare, cela peut fonctionner, le passage souterrain existe, il y a peu de choses à faire pour le rendre fonctionnel. C'est vrai, il faut que nos amis de Creil regardent si c'est l'intérêt de leur population. Et je suis persuadé que si vous interrogez ceux qui prennent le Paris-Creil, et si on disait : « vous arrêtez à Louvres, vous avez la gratuité, vous avez un tarif attractif de la communauté pour aller bosser », cela se discute. Si vous dites aux gens de Louvres, et aux gens de Fosses, Survilliers ou de Marly : « vous aurez grâce à cette gare une possibilité d'aller à Paris direct sans faire tous les arrêts de la ligne D », cela se discute. Et la dernière chose que je voudrais dire, c'est que je ne crois pas, je ne crois pas du tout à la capacité de financement de tous ces projets en parallèle, franchement. Je l'ai dit à Amiens, je le répète parce que ce n'est pas forcément le même. RFF a une dette de 30 milliards d'euros aujourd'hui, qui s'ajoute d'année en année. Je ne vois pas comment on peut s'engager, alors, je sais bien qu'on va mettre... d'ailleurs, c'est le but d'aller jusqu'à Amiens, c'est de trouver de plus en plus... C'est un peu comme Facebook, plus vous avez d'amis, plus vous avez de financeurs. Voilà ! Donc, on twitter à mort sur le projet, c'est fabuleux, tout le monde va payer sauf l'Etat. Je ne crois pas du tout qu'on puisse financer 250 millions hors taxes pour le Barreau Creil-Roissy, 250 millions d'euros sur le Barreau de Gonesse et mettre tout l'argent qu'il faut pour remettre à niveau les infrastructures, non pas les rames, l'infrastructure de la ligne D du RER. Et je voudrais dire que, franchement, pour les gens du territoire, je me fais leur porte-parole, ceux du Nord occupent... des habitants du Val-d'Oise en général et de ceux du Nord plus particulièrement. Il y a une forme d'indécence à faire des infrastructures neuves qui ne s'arrêtent pas chez eux pour desservir des Picards du Sud alors que la ligne D ne bénéficie pas des investissements pour remettre à niveau l'infra. Le plan D, maintenant, il comporte très franchement une grande difficulté. C'est que quand je discute avec des gens de RFF, ou des gens de SNCF qui ne sont pas forcément ceux qui sont là ce soir, ils me disent que pour le bien, il faudrait mettre 500 millions pour toute la ligne D à 900 millions pour remettre à niveau l'infrastructure et pour que cela marche. Je l'ai dit. Et dernière chose, l'horizon. Le calendrier... j'en aurai fini, Monsieur le Président. Le calendrier, je rappelle quand même aux uns et aux autres que l'ouverture à la concurrence du fret, c'est efficient depuis le 01 avril 2006 en France. L'ouverture à la concurrence des grandes lignes, c'est efficient depuis le 13 décembre 2009 et théoriquement, la directive européenne met en concurrence les TER d'ores et

déjà. Donc, moi, je veux bien qu'on discute de TER de desserte qui profitera des nouvelles infra. Est-ce qu'ils pourront être éligibles les nouveaux entrants puisqu'on sera à l'horizon 2020 ? Pas du tout sûr que cela soit la SNCF, pas du tout sûr. Et comment vous allez faire, Monsieur Biet, Monsieur Jouanique, pour gérer les sillons ? Sachant que la région Picardie a d'ores et déjà mis de l'argent pour ce qu'on appelle un système de régulation des sillons à l'horizon 2012, que les sillons par cette étude financée par la Picardie, et c'est très bien, ils ont raison, sécurisent leurs sillons pour l'avenir, pour les TER en figeant cette étude en 2012, plus aucun nouveau service ne sera accessible, c'est-à-dire qu'on aura beaucoup de mal à changer la donne alors que l'infrastructure quelle qu'elle soit sera mise en place, et cela veut dire que les nouveaux entrants auront une distorsion de concurrence. Donc, je le dis, je pense qu'il faut aussi que cette étude sur les sillons qui se fait, qui est financée en Picardie, soit mise dans le débat public et qu'on discute des objectifs qui sont donnés à cette étude de fiabilisation des sillons donnée par la région Picardie et RFF. J'en ai fini Monsieur le Président. Merci pour votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Est-ce que RFF souhaite répondre à ces deux interventions ?

Yves JOUANIQUE

Ecoutez ! Oui, des interventions, enfin, ce sont trois interventions même puisqu'il y a celle de Monsieur Mébrouki. Ce sont des interventions extrêmement riches, donc, il va falloir répondre relativement longuement. Je pense, mais je ne me doutais pas que les interrogations et les propositions seraient d'une grande richesse. Alors, je voulais déjà dire un mot en réponse à Monsieur Pupponi. Notre intention, elle n'est pas de provoquer ce soir. Et nous serions évidemment bien plus à l'aise si une concertation, peut-être un débat public, avait eu lieu sur le Barreau de Gonesse avant la réunion d'aujourd'hui. Donc, moi, je suis évidemment à la disposition du STIF pour participer à toutes formes de concertation qu'il y aura sur le Barreau de Gonesse puisque, nous l'avons dit, nous avons essayé d'être démonstratifs mais il faudra qu'on le soit peut-être plus. Pour nous, la mutualisation n'est pas une solution, elle n'est pas une solution économiquement parce que, on reviendra sur les propositions intéressantes de Monsieur Paternotte, mais il faut peut-être aussi faire les additions et ajouter les coûts nécessaires lorsqu'on veut prolonger, par exemple, le Barreau de Gonesse, jusqu'à l'aérogare. Notre volonté, elle n'est évidemment pas de provoquer mais d'échanger sur un projet qui... au hasard des

études, en 2007 le Barreau de Gonesse était plus avancé que Roissy-Picardie. Il y a eu la constitution de ce dossier, de saisine de la CNDP pour Roissy-Picardie, il y a maintenant... enfin, certains d'entre vous le savent, la demande du STIF qui nous est faite sur le volet ferroviaire, de préparer les études et de mener les études afin d'avoir les éléments qui permettront d'avoir une concertation sous la forme, donc, saisine de la CNDP ou pas saisine de la CNDP, que le STIF voudra bien mener. Donc, nous, nous sommes un établissement public national, nous n'avons pas plus d'actions en Picardie qu'en Ile-de-France. Alors, les problèmes en Ile-de-France, il ne s'agit pas de les nier. Et je proposerai tout à l'heure à Nicolas Hanen qui a piloté les études sur le RER D, peut-être après, l'exposé de Monsieur Dicianni, si Monsieur le Président le veut, sur les projets franciliens, d'expliquer ce qui se fait sur le RER D et sur le Barreau de Gonesse. Alors, parmi les interventions et surtout celle de Monsieur Paternotte, il y a une foule de questions et de propositions. Donc, on va essayer de répondre à tout ce qui a été dit. Pierre-Yves Biet va peut-être commencer par répondre sur les aspects grande vitesse, sur les questions de mutualisation, et puis, Cédric Papin sur les questions plus relatives à la gare de Roissy. Ce que je voulais simplement ajouter avant de leur passer la parole, c'est réagir sur les questions de mutilation de l'environnement, et cetera. Je ne peux pas laisser passer des termes aussi forts que cela. La philosophie du projet Roissy-Picardie, c'est justement d'offrir la grande vitesse avec un chaînon de 10 kilomètres. Donc, vraiment, la philosophie de ce projet, c'est d'utiliser au maximum les infrastructures existantes et ce n'est pas d'aller zébrer le territoire d'infrastructures à perte de vue, si vous voulez. Donc, en ce sens-là, ce projet, alors, 300 millions, ce n'est pas rien, mais c'est un projet d'une certaine modestie en termes d'ampleur, en terme financier aussi. Vous savez les chiffres qu'on évoque, par ailleurs, sur un grand nombre de projets franciliens. Donc, c'est un projet qui, à notre sens, ouvre d'assez grandes perspectives tout en étant relativement modeste. Alors, bien sûr, il faut qu'on réponde sur des couloirs de passage et je pense qu'on pourra peut-être le faire aussi et développer ce point-là, sur les enjeux environnementaux humains que nous avons identifié et sur la façon dont nous voulons travailler pour limiter l'impact sur les territoires dans le cadre des transactions de passage qui ne sont pas équivalentes. Nous avons notre préférence que nous avons indiquée, nous sommes ouverts à toute discussion là-dessus, mais nous souhaitons vraiment faire les choses au mieux par rapport à cela. Alors, maintenant je passe la parole à Pierre-Yves Biet sur cette question, enfin sur un ensemble de questions dont la grande vitesse à mixité.

Pierre-Yves BIET

Et parmi les éléments qui ont été abordés, ce sont des solutions alternatives à la desserte de la Picardie par la grande vitesse. Il a été évoqué, donc, le projet Paris-Amiens-Londres. Je propose qu'on reprenne la carte de tout à l'heure, en indiquant, donc, le projet Paris-Amiens-Londres. C'est un projet qui est inscrit dans la loi de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement. Vous savez qu'il y a deux listes dans cette loi. Il y a les projets que j'ai cités tout à l'heure, les 2 000 kilomètres de lignes nouvelles à lancer d'ici 2020, et puis, il y a une liste dite complémentaire où figurent un certain nombre de projets dont le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris-Amiens-Londres qui sont sur des horizons de plus long terme. Donc, le projet Paris-Amiens-Londres, en fait, s'agit d'abord de relier Paris à Londres par un itinéraire alternatif à la Ligne à Grande Vitesse Nord inaugurée en 93 avec un objectif, en particulier, de réduire encore le temps de trajet, 2 heures 20 aujourd'hui par Lille, 2 heures dans l'hypothèse du projet Paris-Amiens. Récemment, le Gouvernement a eu l'occasion de répondre à une question écrite du Député de la Somme, Olivier Jardé, justement sur Paris-Amiens-Londres. Il a été indiqué à cette question que la pertinence du projet Paris-Amiens-Londres était liée fortement à l'horizon de saturation de la Ligne à Grande Vitesse Nord et cet horizon de saturation, il se situe à très long terme, c'est-à-dire que, aujourd'hui, il n'y a pas de saturation sur la LGV Nord, il y a des perspectives de croissance des trafics, comme on l'a indiqué, mais il y a également des solutions qui permettront de repousser cet horizon de saturation. On pense notamment à la question de la signalisation avec des signalisations plus performantes qui seront développées dans les années à venir. Il y a également la question d'augmenter la capacité des trains et, notamment, vous savez les rames duplex, c'est-à-dire les rames à deux étages qui permettent d'emporter plus de voyageurs avec un train qui est moins long. Donc, tout cela repousse l'horizon de saturation et la pertinence de projet Paris-Amiens-Londres est directement liée à cela. Donc, la perspective d'un débat public sur cette ligne-là, elle est aussi liée à cet horizon de pertinence par rapport à la situation de la LGV Nord. Et puis, cette ligne, je le disais, donc, son objectif, c'est d'abord d'aller de Paris à Londres, donc, elle est susceptible de traverser également la Picardie. Donc, se pose la question de la desserte de la Picardie. Mais très vraisemblablement, on sait comment fonctionnent les Lignes à Grande Vitesse. Il n'y a pas d'arrêt en gare très fréquent. Donc, vraisemblablement, s'il y avait un arrêt en Picardie qui n'est pas joué aujourd'hui, sans doute, seulement un arrêt à Amiens. Donc, tout l'effet de diffusion de la grande vitesse qui est apporté par le projet dont il est question à Roissy-Picardie ne se retrouve pas dans cette perspective-là. Et puis, on est... puisqu'il faut vraiment avoir cela en tête, on est sur des échelles de coût, des échelles de

temps de réalisation qui n'ont rien à voir. On parle d'une Ligne à Grande Vitesse de plus de 200 kilomètres, donc, on est sur plusieurs milliards d'euros d'investissement. Comme l'a indiqué Jouanique, on est sur Roissy-Picardie sur une ligne de quelques kilomètres avec des sommes qui, certes, sont importantes mais qui sont toutefois assez différentes. Deuxième solution, la deuxième solution qui a été évoquée, c'est le fait finalement d'utiliser la LGV Nord et de se débrancher sur la ligne Paris-Laon à hauteur d'une commune qui s'appelle Chaulnes. Alors, de la même manière, les éléments d'appréciation qu'on peut porter sur cette proposition, c'est de dire que, là, en l'occurrence, les trains qui desserviraient la Picardie ou, en tout cas, Amiens, puisque, là aussi, seul Amiens serait desservi. Eventuellement, Saint-Quentin, si on fait un raccordement de l'autre côté, emprunterait la LGV Nord. Et, là aussi, l'enjeu de Roissy-Picardie, c'est justement de créer un second débouché au nord de Roissy de manière à augmenter la capacité du réseau à grande vitesse qui veut dire que, même si c'est à long terme, risquerait de se mettre en place une concurrence finalement entre des trains qui desserviraient la Picardie ou des trains qui desserviraient Lille, enfin, des trains Paris-Lille, des trains Paris vers le Nord Europe ou des autres trains province-province entre Lyon et le Nord Europe, voire entre le reste de la France et le Nord Europe, mais aussi, le cas échéant, des TGV qui seraient en origine destination Roissy tel qu'on peut les envisager à moyen terme. Et donc, de la même manière, on aurait, là aussi, une desserte qui serait beaucoup moins complète sur la Picardie, donc, sur la diffusion de l'effet TGV. Donc finalement, le projet Roissy-Picardie, nous sommes plus riches de ce point de vue-là par rapport aux objectifs qui ont été assignés. Je voulais également revenir sur l'action de la mixité. Je n'ai peut-être pas été très clair tout à l'heure sur la question de mixité. Ce qu'on voyait tout à l'heure, si vous vous souvenez, la petite animation sur le fonctionnement du faisceau de la gare du Nord avec, d'une part, les voies dédiées aux RER, et de l'autre côté, des voies où on avait de la mixité, on a de la mixité d'ores et déjà entre des TGV, des TER et des Corail Inter cités. Mais dans ce cas de figure-là, cela ne pose pas de problème puisque tous ces trains, qu'ils soient TGV, TER, Corail Inter cités, sont sans arrêt et, donc, aucun des trains n'est là pour ralentir ou gêner la marche de l'autre train. Donc, dans ce cadre-là, la mixité est possible. La mixité devient un problème lorsqu'on a des trains qui ont des systèmes de desserte qui sont différents, des trains qui sont à l'arrêt à chaque gare ou des trains qui sont directs. Et, là, effectivement, même si les choses sont faites pour fonctionner, mais dès qu'il y a un petit grain de sable dans la mécanique, c'est là qu'on a les difficultés. Effectivement, on retrouve ces problèmes d'horaires. Donc, je pense qu'il ne faut pas effectivement supprimer les gares. C'est cela que je voulais dire tout à l'heure. Le projet que nous proposons, il y a ou il y aurait dans le scénario TGV plus TER, là aussi,

cette mixité fonctionne, puisque les trains sont sans arrêt et ils vont à la même vitesse globalement, et puis, peut-être, évoquer cette question du débranchement Nord, débranchement Sud sur l'option de passage Sud que nous proposons comme l'une des solutions. J'ai indiqué tout à l'heure dans l'exposé qu'on avait regardé les solutions de mutualisation, soit au nord de l'aéroport, ce qui correspondrait à Roissy-Picardie, soit par le Sud qui correspondrait au Barreau de Gonesse. Et j'ai indiqué également que nous avons abandonné cette solution d'un passage par le Nord de l'aéroport aussi bien pour les besoins de déplacement picards que pour les besoins de déplacement franciliens, parce qu'on arrivait sur un projet qui était beaucoup plus important en termes d'investissement et ne répondait pas à l'ensemble des besoins franciliens. Je pense, notamment, à ce qui a été évoqué en termes de desserte du triangle de Gonesse. Donc, l'image qui était le fuseau Sud répond aux besoins tels qu'ils s'expriment dans le cas de Roissy-Picardie, les besoins de déplacement TGV comme les autres options proposées au débat, les besoins interrégionaux Picardie-Ile-de-France, mais également, une partie, certes, qui peut être jugée modeste mais, tout de même, une partie de déplacement entre le Nord-Est du Val-d'Oise, donc, les gares Survilliers-Fosses et, éventuellement, Louvres dans cette solution Sud vers Roissy qui est également proposée au débat. Je propose de m'arrêter là et de passer la parole à Cédric Papin de manière à ce qu'il réponde, peut-être, d'abord sur les questions de capacité de la gare de Roissy.

Cédric PAPIN

Oui. Mesdames, Messieurs, bonsoir ! Alors, on a une petite présentation aussi. Je vous prie de patienter. Donc, la gare de l'Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, j'ai noté le chiffre de 8 TGV tout à l'heure. Je pense que c'étaient 8 TGV par heures et par sens qui étaient évoqués. On est un petit peu étonné de ce chiffre. Enfin, on va vous montrer quelques éléments en espérant ne pas être trop long, mais pour vous expliquer un petit peu comment fonctionne la gare actuellement de l'aéroport. Elle comporte au total 6 voies. Quatre sont aujourd'hui à quai, vous voyez les deux qui sont sur le côté, vous avez une bande grisée, ce sont les quais. Il y a quatre voies sur lesquelles les trains peuvent s'arrêter et dans lesquelles les voyageurs peuvent monter et descendre. Cela forme une gare qui est symétrique. Donc, c'est une gare qui est déjà très performante de par sa configuration. Sur les gares françaises, sur le réseau à grande vitesse, il n'y en a pas beaucoup comme cela, il y a celle de Roissy et il y a celle de Lille-Europe que vous connaissez peut-être. Toutes les autres, par exemple, Avignon-TGV ou Aix-en-Provence, et cetera, qui sont des gares récentes, sont des gares où il y a quatre voies au total, deux traversantes et deux avec des quais. Donc, ce sont des gares moins grandes. Charles-de-

Gaulle-TGV est, dès aujourd'hui, une gare très importante. Les voies centrales sont très, très peu utilisées, donc, des voies où les trains ne s'arrêtent pas. Et on peut quasiment dire, aujourd'hui, que tous les trains qui passent par l'aéroport Charles-de-Gaulle s'y arrêtent. C'est une gare qui est dédiée aussi sur ce qu'on appelle dans notre jargon TGV Inter secteur. Monsieur Biet a parlé de TGV province-province, c'est la même chose. Voilà ! Je ne vais pas m'étendre, vous connaissez tous la gare telle qu'elle est insérée au sein de l'aéroport. Alors, les développements, parlons-en. Une forte croissance, effectivement, du trafic de Train à Grande Vitesse province-province, les Inter secteurs qui s'arrêtent tous. A l'horizon du projet 2020, c'est une croissance de 50 % qui est attendue. Pour revenir sur les chiffres qu'on évoquait actuellement, au maximum, vous avez dans chaque sens pendant une heure 4 trains qui desservent, qui s'arrêtent à la gare. Ce qui est espéré à l'horizon 2020, c'est 6 trains, donc, c'est 50 % de plus. Ce n'est pas neutre, c'est déjà assez considérable. Et c'est ce qui est prévu sur le territoire national comme accroissement de Train à Grande Vitesse venant desservir Roissy. Voilà ! En plus, on a présenté par notre projet des possibilités d'arrêt des TER. Alors, pour pouvoir accueillir tous ces trains, RFF présente des solutions pour l'horizon du projet 2020. Je disais tout à l'heure que la gare est déjà très forte. On souhaite accompagner, renforcer cette puissance, optimiser la gare en l'aménageant. Vous avez la situation actuelle, disons que c'est une coupe. Vous retrouvez au milieu les deux voies où les trains ne s'arrêtent pas et les quais en vert apparaissent de part et d'autre. Voilà ! Vous devez avoir ensuite des petites photos. Là, on va passer rapidement. Cela, c'est le... Voilà ! Cela, c'est ce qu'il y a de mieux. On vous l'a déjà un peu brièvement présenté. Sur la partie supérieure du schéma, vous avez encore une fois la situation actuelle, vous reconnaissez les quais, à gauche et à droite, et sur la partie inférieure, c'est le projet que nous, on propose pour accompagner Roissy-Picardie. Il faut savoir que c'est un projet qui sera bénéfique pour l'ensemble des circulations de la gare-aéroport Charles-de-Gaulle, qui permettra, selon nos calculs, à la fois d'accueillir des Trains Express Régionaux, mais aussi de passer de 4 à 6 TGV par heure, et en plus de cela, d'accueillir des trains à destination du Nord Europe qui n'existent pas à l'heure actuelle et qui existeront peut-être, probablement, nous l'espérons, en 2020, des trains pour Londres, pour Bruxelles. Tout cela n'est pas encore déterminé. Cela, c'est sur le schéma que vous voyez en bas. Et vous voyez qu'il y a plus de quais qu'en situation actuelle. Donc, la gare se retrouve avec 4 voies sur lesquelles les trains peuvent s'arrêter et, au total, bien plus de trains possibles. Voilà, cela devrait répondre à cette question assez technique. Je vais rester juste avec cette diapo, voilà. Sur la question de Louvres, nous, on prend note. Nous, ce qu'on peut faire de mieux, c'est regarder un peu techniquement. Après, il faut savoir que créer des arrêts, ce n'est pas de

la responsabilité de RFF, ce sont les Autorités Organisatrices de Transports qu'on a évoquées tout à l'heure, telles que le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, en Ile-de-France ; le Conseil régional de Picardie ici présent pour les Trains Express Régionaux picards. Ce qu'on peut dire juste, c'est que, techniquement, arrêter les trains Paris-Creil, les trains qu'on appelle rapides, cela nous semble problématique de les arrêter sur les voies actuelles, parce que ce sont des trains qui sont tous rapides, comme je viens de le dire, et si on les arrête, on va être obligé de ralentir tous les trains de l'axe qui est un des axes nationaux les plus importants de France, que ce soit pour les grandes lignes, que ce soit également pour les trains de fret, et qui fonctionnent actuellement, comme on l'a expliqué, avec des flux séparés. Plus concrètement, les trains du RER qui s'arrêtent à toutes les gares sont sur deux voies côté Ouest et les trains rapides sont sur deux voies côté Est. Donc, ce n'est pas parce qu'on voit, malheureusement, des voies qu'on va prendre le train à Louvres, qu'on se dit : « Tiens, il y a des voies, on pourrait faire des quais ». Ce n'est pas si simple, cela implique, encore une fois, dans notre jargon, un bouleversement de toute la grille, de toute l'organisation des trains avec des répercussions qui vont jusqu'en gare du Nord. Donc, on regardera mais, a priori, cela pose pas mal de questions. Voilà sur ces deux points.

Claude BERNET

Bien ! Merci beaucoup ! On va essayer d'accélérer parce que les deux questions ont été longues et les réponses ont été longues aussi. Et donc, je passe la parole au micro numéro 1.

Daniel BEURDELEY

Merci Monsieur le Président. Donc, Daniel Beurdeley, Vice-président chargé des transports, région Picardie. Ce que je voudrais vous dire, c'est que, moi, je ne viens pas là pour monter un projet l'un contre l'autre. J'ai écouté et j'ai entendu les arguments de Monsieur le Député-maire de Sarcelles et ses préoccupations sont tout à fait normales, naturelles. Moi, également, je suis Maire d'une plus petite commune beaucoup plus modeste, mais j'ai également beaucoup de chômeurs dans ma commune et c'est une véritable préoccupation, aujourd'hui, pour les élus. Et j'ai entendu et je comprends tout à fait ses arguments. Moi, je ne suis pas un technicien, je ne vais pas vous faire une démonstration comme Monsieur Paternotte, mais je vais quand même rectifier quelques idées. Et d'une, moi, je suis un élu picard, je ne vais pas venir ici dire ce qu'il faut faire dans le Val-d'Oise. Donc, laissez-moi, laissez-nous au moins l'avantage de dire, de réfléchir à notre région et de faire ce que nous décidons, ce que nous avons décidé avec

la population de faire dans notre région. Et quelques chiffres aussi. Quand, moi, j'entends que l'électrification de Amiens-Rang-du-Fliers et même plus loin parce qu'il parle aussi, bien entendu, pour aller sur Tergnier, va coûter 80 millions, Amiens-Chaulnes... Donc, moi, si vous ne mettez qu'Amiens-Chaulnes et si vous ne faites pas le reste, cela ne sert absolument à rien. Donc, moi, aujourd'hui, la première étude, un premier estimatif d'électrification d'Amiens-Rang-du-Fliers est d'un montant de 180 millions. Nous avons bien entendu commencé... enfin, RFF va réaliser des études payées par les agglo et la collectivité régionale pour l'électrification de cette ligne qui est nécessaire pour, bien entendu, aller vers le Marquenterre que Monsieur Paternotte nous disait. Et aussi, il va falloir qu'on fasse des travaux sur la ligne Abbeville-Le Tréport, il y en a aussi pour plusieurs millions d'euros parce que cette ligne, sinon, va être fermée. Vous voyez, donc, nous aussi, on a nos soucis sur notre territoire. Nous avons déjà aussi fait depuis des années énormément pour améliorer l'infrastructure même si ce n'est pas la compétence des Conseillers régionaux et notamment, donc, du Conseiller régional de Picardie. Nous avons préparé en amont pour que ce barreau Picardie-Roissy puisse se faire. Aujourd'hui, la Picardie a fait aussi d'énormes efforts hors région parisienne, bien entendu, qui n'est comparable aux autres régions. Nous sommes la région qui dépense le plus par habitant, nous en sommes à plus de 120 euros par habitant pour le TER. Nous investissons énormément, bien sûr, dans le matériel et nous investirons bien entendu dans le matériel qui sera nécessaire pour relier Creil à Roissy. Ce que je voudrais aussi... Vous voyez que nous avons bien entendu déjà travaillé en amont pour préparer ce barreau. Je laisserai, bien sûr, au soin de Monsieur le Maire de Creil de vous expliquer, bien entendu, l'aménagement de cette gare de Creil, ce qui va se faire autour, l'attente que nous avons. Mais la région Picardie, bien entendu, nous, on n'est pas là pour aller chercher les emplois non plus des gens du Val-d'Oise. Mais les gens se déplacent, aujourd'hui, c'est comme cela. Et puis, on ne veut pas non plus que ce barreau ne soit que dans le sens Picardie-Roissy, il faut aussi qu'il soit dans l'autre sens. Nous avons aussi sur notre territoire des universités. Aujourd'hui, les chercheurs, les étudiants, quand ils doivent se rendre à Amiens, se rendre à Compiègne ou à Beauvais, c'est la galère pour s'y rendre rapidement. Donc, l'arrivée du TGV à Amiens va faciliter le transport de ces personnes qui viennent du monde entier pour se rendre soit à Amiens, soit à Compiègne, à l'UTC. Donc, vous voyez, il faut aussi que cela soit dans les deux sens. Si ce barreau ne se fait pas pour la Picardie, il est vital, il est essentiel. C'est l'ouverture vers la France mais vers l'International. Aujourd'hui, nous aussi, vous l'avez dit tout à l'heure, nous sommes une région traversée, nous sommes traversés par l'A1, des milliers et des milliers de voitures, de camions, et avec toutes... Attendez, avec l'environnement qui est saccagé. L'A16 qui

débouche sur rien, nous sommes aussi traversés par TGV avec une seule gare en Picardie. Vous voyez, donc, nous allons être aussi traversés par le Canal Seine-Nord Europe et nous sommes aussi traversés par d'autres canaux. Donc, nous sommes énormément une région traversée, nous en bénéficions, nous n'avons pas les fruits de ces traversées. Donc, je pense que nous sommes exactement pareils que les gens du Val-d'Oise. Bon, je vous ai laissé parler monsieur. Je ne suis pas venu là en ennemi, bien au contraire, je pense que le Barreau de Picardie-Roissy ne doit pas être le prétexte que le Barreau de Gonesse ne se fasse pas. Les deux barreaux ont leur nécessité, vous l'avez dit, Monsieur le Président, tout à l'heure et RFF l'a dit. Je pense que ces deux barreaux ont leur nécessité. Cela doit être réalisé si, dans la France d'aujourd'hui, on est incapable de faire deux barreaux de quelques kilomètres pour permettre que la plate-forme d'emploi de Roissy soit mieux desservie quand nos ancêtres ont maillé le territoire français du réseau ferré, c'est quand même grave. Voilà ! J'espère que... Je vous l'ai dit, pour nous, c'est vital. Ce barreau, c'est l'ouverture de la région Picardie à l'Europe et, bien entendu, au territoire national.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Je signale... il ne faut pas trop interrompre les orateurs parce que cela rallonge les délais. Alors, Monsieur au micro numéro 2, on va essayer de vous écouter dans un silence religieux.

Jean-Claude MARCUS

Oui. Donc, bonsoir, Jean-Claude Marcus. Je fais partie de diverses associations environnementales. Je voudrais faire quelques remarques. Première remarque sur le site, j'ai eu du mal à trouver le dossier annoncé détaillé de Réseau Ferré de France et il semblerait que si l'on fait des remarques, elles n'apparaissent pas sur le site. Je suppose que cela devrait s'arranger dans les jours à venir. Je voudrais rappeler ce qui a été dit, évidemment, par tout le monde au début, qui explique l'accueil que vous recevez ici, qui est un problème d'équité environnementale. Roissy produit, enfin, en tout cas le trafic aérien, plus que Roissy d'ailleurs, produit des nuisances. La population de l'Est du Val-d'Oise les subit, 80 % de cette population les subit même d'une façon très grave et cette population ne trouve sur place en gisement qu'à peu près 20 % des emplois. Cela peut s'expliquer à la fois par des structures de bassin d'emplois, mais cela s'explique aussi par une sorte d'enclavement. Et c'est pourquoi il y a une telle pression pour la demande du

Barreau de Gonesse même si, effectivement, les bassins d'emplois ne concordent pas aussi exactement qu'on a pu l'annoncer. Je voudrais faire deux remarques, une qui est à aujourd'hui et une qui est en 2020, puisque tout ce projet repose sur des hypothèses souvent subreptices que nous faisons sur 2020. A supposer que ce que vous comptez faire, quelle que soit l'option, Nord, Sud, Milieu, soit réalisé aujourd'hui. Donc, par un coup de baguette magique, votre projet est réalisé aujourd'hui, et vous n'acheminerez pas 19 000 Picards, si toutefois ceux-ci travaillent réellement sur la plate-forme, d'ailleurs, ils travaillent tout autour, plus que sur la plate-forme. Vous allez en acheminer entre 4 et 5 000 dans le meilleur des cas, puisque les Picards qui travaillent sur la plate-forme se répartissent entre la frontière belge, la Marne, la Côte d'Opale, il faut quand même voir un petit peu la répartition et, effectivement, ce sillon où Creil a de l'importance. Je rappelle au passage et ce n'est pas polémique, c'est juste pour que tout le monde réfléchisse bien, que si l'aéroport de Beauvais-Tillé avait créé les emplois qui étaient promis au moment où on l'a tant vanté, on aurait peut-être moins de pression de la Picardie qui est effectivement une région à la fois jeune et vieille et extrêmement déficitaire en emploi. Donc, allons un peu plus loin, à supposer que par un coup de baguette magique, aujourd'hui, vous réalisiez cette opération, je voudrais quand même qu'on mette en parallèle, parce que c'est un problème d'équité environnementale le fait que cela concernerait 4 à 5 000 Picards, ce qui est formidable, c'est très, très bien, si en plus, ils ne viennent pas en voiture, c'est encore mieux, mais cela risquerait de concerner, pour un investissement moindre, au moins 10 à 20 000 habitants qui sont dans la zone, elle aussi, déficitaire d'emploi et qui peut être attirés non seulement par Roissy mais, je le rappelle et Monsieur Paternotte l'a très bien dit, dans le triangle de Gonesse. Et maintenant, je voudrais qu'on se porte un petit peu plus loin parce que le débat d'aujourd'hui n'est pas un débat pour aujourd'hui. Le débat d'aujourd'hui, ce sont des hypothèses souvent subreptices que nous faisons sur 2020. Et moi, je voudrais simplement amener chacun d'entre nous à réfléchir, y compris nos amis Picards. Premièrement, qui nous dit qu'il y aura une croissance ? Monsieur Blanc dit carrément de 4 % par an concernant Roissy. Et d'ailleurs, qui nous dit qu'à supposer qu'il y ait une telle croissance en emport, il y ait la même croissance en mouvement ? Cela ne va pas dans le sens de la productivité. Et qui nous dit que s'il y avait la même croissance non seulement en emport mais en mouvement, il y aurait une telle croissance en emploi ? Les évolutions de productivité dans tous les domaines nous conduisent à penser que ce n'est pas forcément ce qui est prévisible. J'irais un petit peu plus loin. Evidemment, le nuage volcanique, d'une part, et puis, l'inévitable montée des coûts du pétrole d'autre part, peuvent conduire à penser, alors l'image est un peu forte, mais je vous demande de la

garder dans votre tête, que Roissy pourrait être le Longwy des années 2020. Alors, réflexion plus fondamentale, et je comprends très bien, j'ai vécu en Picardie longtemps, réflexion plus fondamentale, ne vendez pas, que vous vendiez votre investissement en disant, on veut gagner 20 minutes sur Londres-Paris, je vous répondrais comme un de nos grands humoristes : « Et que va-t-on en faire ? » Mais à supposer que ce soit le cas, et le TGV a été super vendu parce qu'il s'est fait essentiellement sur les réservations plus que sur les remplissages, à supposer, et je le comprends parfaitement que vous vouliez faire un axe grosso modo Paris-Le Havre et que votre tête de pont la plus commode pour toute sorte de raisons se situe chez nous et, après tout, on peut parfaitement l'accepter, au moins, il faut avoir le courage de le dire. Maintenant, pour ce qui concerne 2020, le pari que nous faisons tous, le simple fait de s'être réunis ici le prouve, c'est qu'il y aurait sur Roissy, non seulement une croissance des résultats financiers, ce n'est pas au rendez-vous ; une croissance des créneaux, des mouvements, c'est moins certain encore ; une croissance des emports, cela se discute, ce n'est pas certain et une croissance des emplois, c'est-à-dire qu'en fait, il n'y a aucun gain de productivité, ce qui est encore moins crédible. Donc, moi, je voudrais insister sur le fait que c'est un investissement qui baisse casaque mais, au moins, faut-il le dire et l'accepter ? Devant la création d'emploi à proximité des domiciles, c'est un investissement qui est, par essence, dispendieux, et qui est, par essence, bien que ce soit ferré, qu'évidemment on s'en félicite, non durable, pour une raison simple : c'est que, si vous regardez l'évolution du bassin d'emploi de Roissy, c'est un V ouvert vers le Nord, et qui ne cesse de s'allonger en distance au fur et à mesure que les isochrones remontent vers le nord. Je ne rentrerais pas sur le débat social, mais je voudrais quand même en parler un peu ; il est exact que sur la plateforme, beaucoup d'entreprises préfèrent avoir des travailleurs lointains, dispersés, pour qui l'emploi paraîtra d'autant plus rare qu'ils en sont éloignés, et qui, du coup, seront d'autant plus serviles. Voilà, j'en ai terminé, et je pense qu'il faut réfléchir à ces questions.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, je vais donner la parole au micro 1, et puis ensuite, il y aura monsieur le Maire de Creil, et puis ensuite, je voudrais qu'on écoute nos deux experts, Hervé Dupont et Bruno Dicianni. Donc, allez, monsieur au micro 1.

François DELCOMBRE

François Delcambre. Je suis Secrétaire des Verts Val-d'Oise. J'habite le Val-d'Oise, mais je peux parler au nom de tous les Verts, parce que nous, les Verts, quel que soit l'endroit où nous vivons, nous avons la même position sur ces problèmes-là, contrairement au PS et à l'UMP qui, normalement, sont des partis sérieux, mais sur ce dossier-là, on s'aperçoit que ce n'est pas le cas. Nous, nous avons effectivement une certaine vision de l'intérêt général, et c'est ce que nous défendons ici. Et il nous semblait qu'à l'heure du Grenelle de l'environnement, en ce moment, on est en train de voter la loi du Grenelle 2... il me semblait que l'heure était à faire des liaisons ferrées le plus possible, et en aucune façon des liaisons autoroutières, et je ne vois pas comment on peut sérieusement dire aujourd'hui que quelques kilomètres de voies ferrées à cet endroit-là seraient en concurrence avec quelques kilomètres de voies ferrées un peu plus loin, alors que l'heure actuellement est de faire des centaines et des centaines de kilomètres de voies ferrées partout dans le pays. Donc, mettre ces projets-là en concurrence, c'est vraiment d'une rare mauvaise foi. Et je suis particulièrement consterné d'entendre des élus de la République... à l'heure où on s'efforce d'effacer les frontières entre les nations au niveau de l'Europe... de voir les élus de la République qui sont en train de dresser les frontières complètement artificielles entre nos régions et nos départements. D'autant plus que dans la plupart des cas, les Picards, ce sont souvent les anciens Franciliens. Je trouve cette attitude complètement scandaleuse pour des élus de la République. Nous, nous sommes complètement favorables à ce projet. Et ce n'est pas tant pour la desserte de Roissy, parce qu'il faut bien quand même avoir conscience que, nous, nous sommes pour une réduction de l'activité à Roissy, et que même si nous ne faisons pas volontairement cette réduction de l'activité à Roissy, elle se fera de fait de par les conditions à la fois géophysiques, les problèmes qui se posent et sur le renchérissement du pétrole. De toute façon, cette réduction se fera. Nous sommes pour cette liaison parce que, de toute façon, à l'heure actuelle, il y a des déplacements qui existent, qui se font soit par voie aérienne justement, soit en voiture, et que remplacer ces déplacements qui sont parmi les plus polluants par des moyens de transport moins polluants, c'est toujours une bonne chose. Voilà ! Alors, j'insiste sur le fait que la concurrence n'existait pas. Et quand certains font un mauvais procès à la CNDP, comme quoi il n'y a pas eu le débat public sur le Barreau de Gonesse... d'abord, ce n'est pas les mêmes niveaux d'intervention, mais si des acteurs, comme le Conseiller général du Val-d'Oise qui vient de publier un cahier d'acteurs pour se dire contre ce projet, déploient les mêmes énergies à défendre le Barreau de Gonesse, que nous, nous défendons, bien sûr, et évidemment, s'il dépense la même énergie pour défendre ce barreau qu'il le fait pour construire une autoroute urbaine qui est le

boulevard intermédiaire du Parisis, je pense que ce dossier serait beaucoup plus avancé, et que donc qui commence par balayer devant leur porte avant de faire de mauvais procès à la Commission du débat public. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup, Monsieur Delcombre. Alors, monsieur le Maire de Creil, pour la dernière intervention de cette série, après, on aura d'autres, si vous voulez, mais voilà ! Monsieur le Maire de Creil.

Jean-Claude VILLEMMAIN

Oui, monsieur le Président. Bonsoir ! Je ne voudrais pas provoquer, mais les deux débats qui ont eu en Picardie, nous avons un esprit beaucoup plus républicain puisqu'on ne se huait pas, on s'applaudissait. Voilà ! Moi, j'ai compris tout à l'heure, mon ami François Pupponi du Parti socialiste, oui, je l'ai compris, j'ai compris sa colère, comme je comprends votre colère, comme je comprends vos réactions. Parce que vous, vous attendez ce barreau depuis 13 ans, nous, nous attendons le barreau Creil-Roissy depuis plus de 20 ans. Depuis plus de 20 ans, nous nous battons. Depuis plus de 20 ans, nous essayons de travailler à l'aménagement de notre territoire avec cette hypothèse. Et puis, maintenant, elle arrive. Alors, certes, la SNCF de l'époque n'avait certainement pas autant intérêt à faire ce barreau qu'elle l'a actuellement. Je ne suis pas totalement naïf. Mais si cela peut nous servir, non pas à venir chercher des emplois chez vous, mais à faire venir des emplois chez nous, voilà notre échéance, voilà ce que nous cherchons. Et j'ai très bien compris votre intervention. Notre but actuellement, c'est de faire des réserves foncières sur le bassin creillois pour pouvoir faire venir des entreprises, des bureaux, des industries, de la micro-industrie. Voilà ! Voilà, nous, l'échéance que l'on a avec ce barreau. Et vous comprendrez bien tout de suite que Roissy, oui, 19 000 Picards, oui, 13 000 Isariens se déplacent tous les jours. Cela leur coûte 5 000 euros par an... avec la SNCF, 500. Cela, c'est du pouvoir d'achat gagné. C'est une tonne de CO₂ par voiture. Cela, c'est du développement durable de gagné. Et voilà ce que c'est pour nous cette échéance. Alors, face au projet aux cartes de Monsieur Paternotte, les grands projets, quelle échéance ? François Pupponi a dit : « Barreau de Gonesse, peut-être 2050 ». Mais, c'est François qui l'a dit tout à l'heure, comme hypothèse. Je pense que Paris-Amiens-Londres, c'est 2070. Franchement, si le Barreau de Gonesse est 2050, l'autre c'est au moins 2070. Nous ne pouvons pas attendre, nous devons développer la Picardie. Et si sur

le tee-shirt, c'est « L'union fait la liaison, 20 villes de Picardie », c'est que ce barreau irrigue la Picardie grâce aux deux étoiles ferroviaires, celle de Creil qui aura 6 branches, au lieu de 5, et celle d'Amiens qui aura 4 branches, au lieu de 3. Voilà la réalité ! Et avec cela, on irrigue Beauvais, Saint-Quentin, Compiègne, Clermont, Abbeville. Voilà la réalité ! Et si on ne fait pas cette électrification Amiens-Chaulnes, mais qu'on la fait sur Abbeville, et puis ensuite Boulogne, la zone touristique, Monsieur Paternotte, de la côte d'Opale, elle sera irriguée pour le tourisme. On pourra travailler chez nous, plutôt que d'aller à Chaulnes, et même vous, vous le dites dans vos 4 pages, le vrai sujet c'est d'intégrer à terme Amiens dans le réseau LGV européen sans saturer la LGV Nord. Mais si on fait l'électrification Amiens-Chaulnes, on va saturer ! Donc, vous êtes en contradiction ! ... Si ! Ecoutez, je ne vous ai pas interrompu... Monsieur Paternotte, vous avez dit des grandes contrevérités à Amiens et ici, et là, c'est marqué, ou alors je ne sais pas lire. Autre contradiction, vous dites qu'on ne peut pas trouver les financements du Barreau de Gonesse plus la liaison Roissy-Picardie. Alors, comment on va trouver pour le Grand Paris ? Comment on va trouver pour le TGV Paris-Amiens-Londres ? Comment on va trouver pour celui de la Normandie ? Si on n'a pas 150 millions pour faire dix malheureux kilomètres, comment on va trouver les milliards pour les centaines de kilomètres ? Voilà ! Donc, ce sont des contradictions. Vous complexifiez le système. Le transport ferroviaire, je l'ai dit à Amiens, si on veut qu'il soit efficace, il faut qu'il soit simple, il faut qu'il soit compréhensible, il faut qu'il soit rapide. Allonger un parcours de 45 minutes, c'est impensable, les gens prendront leurs voitures, parce qu'en 25-35 minutes, ils auront fait le parcours. Le coût, on rallonge le kilomètre, le coût sera plus cher automatiquement. Donc, ce qu'il faut, c'est avoir un parcours lisible, court et rapide. Alors, j'avais préparé... là, c'était pour vous répondre mais je vais essayer d'accélérer. Monsieur le Président, j'ai fait 8 minutes à Nogent, je vais essayer de respecter. Ce que je voulais dire à nos amis du Val-d'Oise... Oui, oui, oui ! Je pense que nous sommes amis, parce que le représentant des Verts a dit qu'il y avait une frontière. Moi, j'appelle cela une frontière fantôme entre le Val-d'Oise et l'Oise. Nous avons même une partie du nom qui est commun... et oui, l'Oise. Oui, nous sommes communs, nous travaillons ensemble. Le Parc naturel régional Oise-Pays de France, on l'a bien fait ensemble. On l'a bien travaillé d'abord pour le créer. Et actuellement, on le travaille bien ensemble. Toutes opinions politiques confondues, nous travaillons ensemble. Alors, il est vrai que Roissy-Picardie passe sur votre territoire, c'est pourquoi que je pense qu'il faut que nous discussions, il faut que nous nous écoutions. Oui, c'est ce que j'ai dit à Amiens, c'est ce que j'ai dit à Creil. Il faut que nous écoutions, il faut que nous échangions nos arguments. Il y a dualité des projets, oui ; il ne doit pas y avoir duel des projets. Les projets doivent avoir la même synergie, l'emploi.

Ils doivent avoir la même synergie, la qualité de vie de nos habitants du Val-d'Oise comme de l'Oise. Parce que, comme l'a dit le représentant des Verts, et je suis tout à fait d'accord avec lui, souvent les Picards sont d'anciens Franciliens, et souvent les Franciliens sont d'anciens Picards, et que les familles sont à cheval sur cette limite qu'on appelle « limite départementale ». A titre personnel, je rejette le tracé Nord si le service optimal... il est optimal pour les Picards, il est désastreux pour votre département. Et comme je ne veux pas traiter les autres comme on nous a traités avec les deux tracés TGV qui ne s'arrêtent pas, je ne veux pas que les Val-d'Oisiens regardent passer les TGV comme nous, nous regardons passer les TGV Est et Nord. Dans les trois options qui ont été envisagées, c'est vrai que je me suis positionné clairement pour l'option centrale avec TGV-TER. Cette option me semble, sur le papier, la plus respectueuse de l'environnement, la plus courte et la moins chère. Elle a l'avantage pour vous d'avoir un arrêt à Survilliers pour qu'une partie de la population Est Val-d'oisienne puisse l'utiliser. Mais ce tracé, on doit en discuter avec RFF, avec vous, avec nous. Discutons ensemble pour choisir le meilleur tracé... et après, on pourra décider. Les habitants du Val-d'Oise, comme les Picards, méritent donc un vrai projet qui répond à leurs enjeux locaux. Nous avons tout intérêt à porter collectivement cette vision ensemble, Val-d'Oise et Oise réunis, et à ne pas nous opposer les uns les autres à partir de faux arguments. Ne nous y trompons pas ! Les habitants du Val-d'Oise et de l'Oise partagent, par bien des aspects, un même territoire, je l'ai déjà dit, la frontière administrative ne nous sépare que sur le papier. A nous de créer les conditions d'une vraie collaboration, c'est ce que je vous engage ce soir à faire.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien, je vous remercie beaucoup. Alors, je vais peut-être demander à Hervé Dupont, que tout le monde connaît ici, de venir pour... Voilà ! Et d'ailleurs, c'est à lui qu'il faut passer le... Voilà ! Non ? D'accord. Très bien. Non, non ! Oui, je pense que... Cela marche ?

Hervé DUPONT

Cela marche. Voilà ! C'est le gauche, c'est cela ? D'accord. Bien ! Bonjour... bonsoir à tous. Moi, je vais un peu prendre du champ par rapport au débat qui a eu lieu. D'abord, je ne vais pas prendre vraiment part au débat, mais par contre, je vais expliquer quels sont les projets de développement dans tout le secteur de l'Est du Val-d'Oise. On en a déjà parlé, mais je pense que c'est bien que ce soit montré, que ce soit connu, et la relation des

questions de transport avec ces projets de développement, sachant que je ne rentrerai pas dans le détail des projets de transport, puisque ce sera fait après moi... Alors, je vous dis... Oui ?

Claude BERNET

PowerPoint de l'EPA ?

Hervé DUPONT

Ah ! Je vais dire deux mots de la Plaine de France, d'abord, mais très rapidement. La Plaine de France, c'est ce territoire que vous voyez là, qui fait 300 kilomètres carrés, qui va de la Porte de la Chapelle à Paris jusqu'à l'Oise, jusqu'à Fosses-Survilliers, en passant notamment... et qui comprend notamment l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Roissy. Alors, pourquoi ce territoire ? On va le voir rapidement. D'abord, je rappelle ces quelques données que l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, c'est environ 60 millions de passagers par an, c'est le deuxième aéroport européen et c'est la plate-forme d'Air France, j'aurais pu ajouter d'ailleurs que c'est la plate-forme de FedEx aussi. Donc, c'est un des plus gros aéroports du monde, et c'est, évidemment, un élément important d'accès à l'ensemble du territoire français. Et puis, le Bourget, c'est le premier aéroport d'affaires d'Europe. C'est évidemment très important, non seulement pour l'Est du Val-d'Oise, mais pour toute l'Ile-de-France, et même au-delà, pour l'ensemble de la France. Alors, je dis quelques mots sur la situation du territoire qui a quand même justifié qu'on crée un établissement public d'aménagement, notamment. Cela a été cité assez vite, mais c'est un territoire qui a un déficit migratoire, c'est-à-dire qu'il y a plus de départs que d'arrivées, la population augmente parce qu'il y a des naissances, et notamment, plus de départs chez les classes moyennes et plus d'arrivées chez des classes moins qualifiées. Un taux de chômage qui est supérieur de 50 % à la moyenne régionale ; et les revenus, alors, je vais vous montrer... je ne vais pas vous montrer tous les dessins, mais voilà, ici, vous avez en bleu les populations les plus pauvres de l'Ile-de-France, et en rouge les plus riches. Donc, vous voyez bien que la grosse tache bleue qui est au Nord, c'est la Plaine de France. Voilà ! Donc, c'est, je pense, assez parlant. Alors, deux mots du projet de la Plaine de France dans le Grand Paris, le Secrétaire d'Etat au Grand Paris a réservé, a identifié trois pôles d'excellence : la Plaine Saint-Denis sur le thème de l'image et de la création ; le Bourget sur le thème de l'aéroportuaire et l'aéronautique ; et Roissy-Charles-de-Gaulle sur l'aéroportuaire, la logistique, les congrès et les salons, l'économie des échanges, nous allons un peu plus nous arrêter sur ce point-là. Et puis, le Grand Paris ajoute au projet qui était connu déjà dans le contrat de projet, le projet de métro

automatique et une évolution du réseau TGV, notamment à Pleyel. Alors, les projets de développement économique, ici, c'est pour vous situer ce site de l'Est du Val-d'Oise. Vous voyez, dans l'ellipse rouge, c'est ce qu'on appelle le corridor aéroportuaire Le Bourget-Roissy. C'est une notion qui se développe de plus en plus dans le monde entier, c'est que les aéroports, ce ne sont pas seulement des endroits où on transporte des passagers, ce sont des endroits de développement économique extrêmement puissants. Et vous voyez qu'ils sont dédiés alors à l'aéronautique, c'est ce que je disais, au Bourget, à la maintenance aéronautique notamment, et puis au congrès, au salon et à l'économie des échanges pour Roissy. Ici, deux mots sur le projet du Bourget, pour montrer qu'il y a un certain nombre de capacités de développement autour de l'aéroport du Bourget, au Sud de l'aéroport, dans la tache orange. Et puis, ces taches claires sont les zones de renouvellement urbain qui sont prévues au Bourget, puisqu'on veille, évidemment, à faire du renouvellement urbain et pas seulement de l'extension. C'est un projet qui est en cours d'étude actuellement dans le cadre du Grand Paris. Alors, si je vais maintenant plus au Nord dans le corridor aéroportuaire le Bourget-Roissy, vous voyez ici un certain nombre de projets qui sont des projets à l'étude ou des projets en cours. Je vais les citer rapidement, mais vous voyez en haut à gauche, Carex : c'est un projet de fret TGV, cela consiste à mettre, pour les moyennes distances, les distances de 1 000 kilomètres, les messageries de fret, non pas sur les avions mais sur les trains, donc en liaison, évidemment, avec la plate-forme aéroportuaire. Ensuite, vous avez toute une série de projets en rose qui sont au Sud de Roissy, qui concernent le Tillé pour un investissement chinois, un investissement hollandais également qu'on appelle « Planète France », plus au Nord, un parc d'expositions, un site d'exposition et de congrès, ce qu'on appelle Airapolis, le World Trade Center à Roissy ; un site qu'on appelle Roissy Porte du Monde qui est l'économie des échanges qui se rapproche de l'aéroport. Alors, pourquoi tout cela ? Parce qu'en fait, on s'aperçoit qu'il y a énormément d'entreprises qui viennent s'installer près des aéroports, pour la commodité de l'aéroport, mais sans avoir aucun rapport avec l'aéronautique proprement dite. Et c'est cela l'événement nouveau. Et Roissy-Le Bourget, c'est un endroit qui permet d'attirer ce type d'activité qu'on ne peut attirer pratiquement nulle part ailleurs en France. Et puis, vous voyez plus au Sud, dans les taches bleues, vous avez la zone d'activité de Paris-Nord 2 ; vous avez ce qu'on appelle Sud Charles-de-Gaulle à Tremblay ; et puis, vous avez le Parc d'expositions de Villepinte qui va passer de 200 000 à 350 000 mètres carrés d'exposition, donc un projet considérable ; et dans la bulle bleue qui est un peu plus à gauche, vous avez le triangle de Gonesse dont on a parlé tout à l'heure, qui fait la liaison, justement, entre l'Est et l'Ouest, et où des activités tertiaires ou de haute technologie ou de loisirs viendraient

également s'installer. Voilà ! Je ne vais pas commenter plus cette étude. Ici, simplement, la liste des projets, de l'autre côté à droite, vous voyez un certain nombre de projets également de logistique, l'ensemble de ces projets créeraient environ 60 000 emplois nouveaux par rapport aux 140 ou 150 000 qu'il y a actuellement. Et j'attire votre attention sur le fait que ces emplois, cela a été dit tout à l'heure mais c'est important de le noter, ne sont pas concentrés sur la gare, sur l'aérogare, ils sont le long de l'axe, j'ai l'axe de transport en commun, je vais revenir là-dessus, l'axe Nord-Sud, l'axe Est-Ouest, et que la grande difficulté de la desserte de l'emploi et de la desserte de ces sites, c'est justement cette plus faible densité de l'emploi qu'à La Défense. Il y a autant d'emplois qu'à La Défense, il y en a 150 000, mais ils sont beaucoup moins concentrés qu'à La Défense. Donc, le type d'accès est forcément différent. Et c'est là que cela nous intéresse dans notre débat. Je ne vais pas vous commenter ces dessins-là, je précise quand même que dans le schéma, il y a toute une trame verte pour la biodiversité et pour la qualité de l'espace public et la qualité de tous ces quartiers dont je viens de parler, qui va d'Est en Ouest, vous voyez, entre Tremblay, Gonesse, Roissy, le Tillé et qui vient irriguer, en fait, tous ces sites. Voilà une image du projet du Triangle de Gonesse, qui est un projet très compact. Ce que nous voulons faire, c'est justement faire des choses relativement compactes par rapport à ce qui s'est fait jusqu'à présent en matière, notamment, de grande logistique. Je précise aussi que quand on a dit cela on n'a pas tout dit parce que, autour de ce site, il y a également des projets de logement. Alors, vous allez me dire : « C'est paradoxal » puisque... Ici, vous avez le périmètre d'exposition au bruit, mais il mettait un petit peu de temps à s'allumer parce que c'est une image un peu longue. Je précise qu'il y a 250 000 personnes sous les zones A, B, C du périmètre d'exposition au bruit. Ce qui fait que nous ne pouvons pas construire de nouveaux logements dans tout le secteur, ce qui est une vraie difficulté. Cela a été dit tout à l'heure, les gens sont sous les zones de bruit de l'aéroport. Et que faisons-nous dans ce cadre-là ? Nous faisons de la rénovation urbaine, et si vous avez le plan masse du pôle gare de Garges-Sarcelles, autour de la gare du Garges-Sarcelles sur le RER D, c'est-à-dire que nous réhabilitons les logements, nous faisons de l'isolation, nous construisons de nouveaux logements en compensation des logements démolis. Cela, on peut le faire dans les zones C, de façon à mener quand même une qualité de vie. C'est un enjeu énorme d'amener une qualité de vie dans ces territoires, dans ces communes qui sont sous les zones de bruit. Il y a des communes qui sont entièrement sous les zones de bruit de l'aéroport, ce qui pose des problèmes, notamment de vitalité commerciale et de qualité de vie. Donc, il y a un tout un travail qui est fait là avec Villiers-le-Bel, Sarcelles, Gonesse et Garge-lès-Gonesses, Goussainville, Fosses... Fosses n'est pas sous les zones de bruit de l'aéroport, mais Fosses

est aussi concerné par la rénovation urbaine ; et puis, un peu plus au Nord, au Nord de la Francilienne, nous avons un projet très ambitieux, c'est pour vous montrer qu'il y a des ambitions importantes, puisque c'est un projet qui est à Louvres et Puiseux, en dehors des zones de bruit, et qui représente 3 500 logements. Donc, c'est un bourg qui fait actuellement 12 000 habitants, et qui va faire 20 000 habitants. C'est une volonté du Maire, et c'est une action très volontariste ; et justement, dans ce projet de Louvres qui n'est pas loin de l'aéroport, un des enjeux c'est que ces gens-là puissent venir travailler à l'aéroport et qu'on attire des gens qui travaillent à l'aéroport vers ce nouveau quartier de Louvres, pour éviter que les gens aillent se disperser sur l'ensemble du territoire. Deux mots sur la politique en matière de transport ; ici, je m'excuse mais le titre en haut n'est pas tout à fait juste, ce n'est pas « Les projets du contrat de projet », ils vous seront présentés tout à l'heure, mais simplement c'est le schéma de transport que nous avons travaillé avec le STIF, et qui va plus loin avec le contrat de projet. Et vous trouverez... L'astuce, si vous voulez, c'est que vous avez le Barreau de Gonesse, vous voyez ce trait rouge qui relie le RER D au RER B. Le Barreau de Gonesse, il a trois fonctions : il sert aux habitants de l'Est du Val-d'Oise, qui sont le long de la ligne D pour accéder aux emplois de Roissy, et donc il arrive au Parc d'expositions de Villepinte, mais je vous ai expliqué que l'emploi était dispersé, il n'est pas concentré dans l'aérogare de Roissy ; deuxièmement, il sert à desservir le triangle de Gonesse dont j'ai parlé tout à l'heure, qui est une zone qui, à terme, fera 40 000 emplois ; et troisièmement, il donne un autre accès au Parc d'expositions de Villepinte, parce que le Parc d'expositions de Villepinte quand il va faire deux salons à la fois, parce qu'il pourra faire quand il aura 350 000 mètres carrés, il n'est pas question qu'il ne soit desservi que par le RER B, cela poserait d'énormes problèmes. Mais au-delà, l'idée c'est de compléter ce système par des tramways ou des bus en site propre, c'est-à-dire des systèmes plus efficaces que le bus qui s'arrête partout. Je donne juste un chiffre, aujourd'hui, quand vous habitez Sarcelles, si vous voulez aller travailler sur la plate-forme le matin, vous mettez entre trois quarts d'heure et une heure par les transports en commun, soit en prenant le bus soit en descendant en gare du Nord et en reprenant le RER B. Voilà, cela c'est la réalité. Alors, l'idée c'est, avec le Barreau de Gonesse, d'améliorer, évidemment, cette situation, mais aussi de faire des liaisons qui vont... alors vous voyez ici Sarcelles-Villepinte-Sevran, Aulnay qui remonte Paris-Nord 2 jusqu'à Roissy, Goussainville jusqu'à Roissy également, qui sont de liaisons à moins forte capacité que les RER, mais qui permettent, une fois que vous êtes descendu à votre gare de RER, d'accéder aux différents emplois avec plus d'efficacité que le bus actuel qui n'est pas efficace du tout. Donc, l'idée c'est de combiner ces deux systèmes. Et c'est quelque chose qui est en train de se mettre en place, puisque

le Barreau de Gonesse, on va en parler tout à l'heure, mais au-delà du Barreau de Gonesse, actuellement, le STIF étudie ces différentes hypothèses de trafic, de transport de façon à permettre une meilleure desserte de l'ensemble d'une zone, qui est une zone très étalée, je le répète, et c'est cela qu'il faut bien prendre en compte dans le débat que vous avez aujourd'hui. Et puis, en matière routière, je ne vais pas m'étendre davantage, mais le grand défi que nous avons, c'est de franchir l'autoroute A1 qui est une barrière considérable entre l'Est et l'Ouest de l'autoroute, et de façon à décharger... justement décharger ces autoroutes. L'enjeu de ces transports en commun nouveaux, l'enjeu de ces voiries nouvelles, c'est que si on a 60 000 emplois de plus, c'est-à-dire qu'il y en aura plus sur les routes, et que donc il faut un transport modal. Donc, il y a un enjeu considérable que, effectivement, on amène sur les transports en commun plus de monde de façon à rendre toujours accessible cette plate-forme qui est un outil économique fantastique, mais qu'il ne faut pas asphyxier. Alors, cela c'était avant l'étude du Grand Paris. Ici, vous avez le schéma du Grand Paris qui prévoit, comme vous voyez, la double boucle, mais au-delà de la double boucle, du Bourget à Roissy, une branche qui va à Roissy de façon à ce que de La Défense, du centre de Paris, on puisse facilement accéder à Roissy, ce qui est évidemment un enjeu économique important. Et pour nous, l'enjeu c'est de rabattre sur ce réseau de métro automatique qui est prévu, qui est à l'étude en tout cas, effectivement, l'ensemble des communes et des habitations du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis qui sont autour de l'aéroport. Alors, pour terminer, ici, un schéma qui vous montre, vous voyez un espèce de boulevard qui serait un boulevard avec une voie réservée pour les tramways entre Goussainville et Tremblay, qui fait le Sud de l'aéroport, qui rend beaucoup plus lisible cet espace, et puis, l'avenue du Parisis dont on a parlé tout à l'heure, qui est tout à fait indispensable et pour laquelle, nous, nous préconisons une voie réservée aux bus dessus qui permettrait de désenclaver notamment Sarcelles et Garges, et de leur permettre, là aussi, d'accéder mieux à tous ces sites. Et puis, vous avez ici, si vous voyez, il y a une esquisse de tracé du métro automatique, je précise que, cela, ce sont nos études actuellement. Cela, n'est pas le projet officiel du secrétaire d'Etat dans la mesure où il n'y a pas de projet officiel pour l'instant quant au nombre de gares et aux gares qui s'arrêteraient, mais un des enjeux serait d'avoir une gare... et ce qui est à l'étude actuellement, c'est d'avoir une gare du métro automatique du côté du Parc d'Exposition de Villepinte et une au Triangle de Gonesse en interconnexion avec le Barreau de Gonesse. Ce qui veut dire qu'en arrivant par le Barreau de Gonesse à la gare du Triangle de Gonesse, on aurait un accès direct par métro automatique à Roissy, au centre de Paris, à La Défense et à tout le réseau automatique de l'Ile-de-France. Voilà ! Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Je crois que c'était tout de même important d'avoir cet éclairage, qui est un peu tout de même le fondement de tout ce qui se dit autour du Barreau de Gonesse. Je vais maintenant demander à Bruno Dicianni de la Direction Régionale d'Équipement d'Ile-de-France de prendre le relais pour nous expliquer un peu, quel est l'état des projets de transport dont notamment le barreau.

Bruno DICIANNI

Mesdames, messieurs, bonsoir ! Voilà, c'est cela. Bien ! Donc, le Président Bernet m'a demandé d'intervenir pour apporter un éclairage dans ce débat qui concerne un projet de transport interrégional sur les projets de transport purement régionaux qui concernent le secteur d'étude. Pas mal de choses que j'avais prévu de dire ont déjà été dites, notamment, sur le Barreau de Gonesse ; donc, je raccourcirai un petit peu mon propos, mais je vais quand même essayer de dérouler à peu près la présentation que j'avais prévu. Donc, je rappellerais en préambule que les pouvoirs publics en Ile-de-France mènent un certain nombre de politiques qui visent à développer l'usage des transports en commun, donc, il y a les politiques en matière d'offre, des politiques en matière de tarification et, bien sûr, des politiques en matière de développement des infrastructures qui nous intéressent plus spécialement ici. Donc, la plupart de ces projets d'infrastructure sont financés par l'Etat, la région et les autres collectivités locales dans le cadre du contrat de projet Etat-Région qui couvre actuellement la période 2007-2013 ou encore du Plan Espoir Banlieues. Pour donner un ordre d'idées, le niveau global d'investissement qui est prévu dans ces contrats sur la période que j'ai citée est de l'ordre de 3,5 milliards d'euros. D'autres projets que je vais évoquer et qui ont déjà été évoqués, à savoir le projet Charles-de-Gaulle express et le réseau du Grand Paris, sont les projets portés par l'Etat et qui ne sont pas financés dans le cadre contractuel que je viens d'évoquer. Alors, je dirais que d'une façon générale et par rapport à ce qui s'est fait pendant longtemps, les projets nouveaux concernent souvent des liaisons de banlieue à banlieue, ce qui permet progressivement, mais on n'en est qu'au début, de passer d'une organisation très radiale du système de transport, donc, centrée sur Paris, à une organisation beaucoup plus maillée qui assure à la fois une meilleure desserte du territoire et un meilleur fonctionnement du réseau. Alors, je passe à cette carte qui figure, qui est un extrait du dossier du débat public, qui montre l'ensemble des projets régionaux de transport, enfin,

les plus importants on va dire, sur la partie Nord de l'Île-de-France, donc... Alors, là, j'aurais du mal à vous montrer cela avec le pointeur parce que je ne le vois pas d'ici. On peut notamment évoquer parmi les projets les plus importants le projet du prolongement d'Eole à l'Ouest. Il y a également des projets de prolongement de tramways, donc, prolongement à l'Est et à l'Ouest du T1, le prolongement du T2, du T4 également. Egalement, en termes de grands projets en cours de travaux en plus, le prolongement de la ligne 12. Mais je vais plutôt centrer mon propos dans les quelques transports qui vont suivre sur les projets qui intéressent le plus directement l'Est du Val-d'Oise, à savoir, bien sûr, le Barreau de Gonesse, on en a déjà abondamment parlé. Mais également, la tangentielle Nord... Pardon, vous m'entendez mal ?

(Passage inaudible)

Intervenant

J'estime qu'on n'en a pas suffisamment parlé.

Claude BERNET

Allez-y, monsieur ! Allez-y! Continuez !

Bruno DICIANNI

Donc, je disais le Barreau de Gonesse, la tangentielle Nord, le tramway T5, donc, Saint-Denis et Garges-Sarcelles, les schémas directeurs des RER B et D et également le réseau du Grand Paris qui vient d'être évoqué. L'ensemble de ces projets, cela a également été dit, mais je pense que c'est utile de le rappeler, sont à l'exception de celui du Grand Paris conduits sous l'égide du STIF qui est, donc, l'autorité organisatrice des transports dans la région. Sur le Barreau de Gonesse, beaucoup de choses ont été dites notamment, Hervé Dupont vient de rappeler précisément ses différentes fonctionnalités. Je voudrais compléter peut-être les différents éléments d'informations qui vous ont déjà été donnés, en rappelant que ce projet est inscrit au contrat de projet Etat-Région en étude. Il y a une enveloppe de 10 millions d'euros d'étude qui est disponible. Les études ont été menées depuis un certain nombre d'années, cela a été rappelé aussi, qui ont permis, effectivement, d'avoir... l'étude de faisabilité qui a permis de chiffrer le projet à peu près à 250 millions d'euros sur la base du tracé qui est là. Dans le cadre du contrat de projet actuel, il n'y a pas de financement de travaux à hauteur de 250 millions d'euros pour réaliser ce projet sur la durée du contrat de projet ou pour le lancer significativement sur la durée du contrat de projet. Donc, il a été décidé conjointement par l'Etat et la région dans le cadre du Plan Espoir Banlieues de proposer la réalisation d'une préfiguration de

cette infrastructure, par un bus à haut niveau de service, réalisée pour une bonne part en site propre qui pourrait reprendre globalement à peu près le même tracé pour assurer les mêmes fonctionnalités, à savoir une liaison entre les zones d'habitat de l'Est du Val-d'Oise et le pôle d'emploi de Roissy en desservant le Triangle de Gonesse. Alors, des études ont démarré pour ce projet de BHNS préfigurant le Barreau de Gonesse. Sur la carte qui est à l'écran figure un des tracés qui pourraient être utilisés, qui partirait plutôt de la gare de Garges-Sarcelles en direction du PIEX ; mais il y a d'autres tracés qui ont été également examinés en partant de la gare de Villiers, comme le Barreau, pour aller également vers le PIEX. Donc, ce projet de bus à haut niveau de service, selon les options retenues, pourrait être dans une fourchette, disons, de 50 à 70 millions d'euros. Il est entièrement financé dans le cadre du plan Espoir Banlieues, donc, les financements ont été identifiés et réservés par l'Etat et la Région, et sa mise en service pourrait intervenir à l'horizon 2013 alors que le Barreau de Gonesse, dans l'hypothèse où il serait financé dans le cadre du prochain contrat de projets Etat-Région, ne pourrait pas être mis en service avant 2017. Alors, un point d'actualité sur le Barreau de Gonesse, ferroviaire, Yves Jouanique l'a rappelé quand il est intervenu. Le STIF vient de commander à RFF ce qu'on appelle le DOCP, donc Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, qui est le dossier qui permettra l'engagement d'une concertation, donc, soit... vu le montant du projet, il y aura probablement une saisine de la CNDP, et suite à cette saisine, donc, soit un débat public si la CNDP le décide, soit une concertation éventuellement avec un garant désigné par la CNDP comme cela s'est produit à plusieurs reprises ces derniers temps en Ile-de-France. Donc, je passe maintenant à la Tangentielle Nord qui est une infrastructure qui illustre particulièrement mon propos introductif disant qu'on s'orientait vers des projets de banlieue à banlieue, le Barreau de Gonesse aussi d'ailleurs puisqu'il était intégralement, je dirais, il figure une rocade, la Tangentielle Nord également. Donc, le projet complet se développe sur le tracé de la grande ceinture fret ferroviaire de Sartrouville à Noisy-le-Sec en étant en correspondance avec toutes les lignes de RER, les Transiliens de la ligne H, le tramway T1 et le futur tramway T8. Donc, pour ce projet, les travaux démarrent, une première tranche de travaux est intégralement financée dans le cadre du contrat de projets Etat-Région et le plan banlieue pour un montant de 475 millions d'euros. Les travaux sont sur le point de démarrer, et sur la section Epinay-Le Bourget, c'est la section qui est en trait plein sur la carte. Alors, c'est, effectivement... Cette première section ne concerne pas le territoire du Val-d'Oise puisqu'elle est implantée intégralement en Seine-Saint-Denis. Par contre, au niveau des gares d'Epinay-sur-Seine et d'Epinay-Villetaneuse, un certain nombre d'usagers du Val-d'Oise, la gare du Bourget également, un certain nombre... pardon, excusez-moi, la gare de Pierrefitte, un

certain nombre d'usagers du Val-d'Oise, via les correspondances, pourront bénéficier de cette infrastructure. Donc, cette première tranche de travaux entre Epinay et Le Bourget sera mise en service à la fin 2014, et les études d'avant-projet sont en cours pour les deux prolongements vers Sartrouville à l'Ouest et vers Noisy-le-Sec à l'Est. Donc, je passe au tramway T5. Donc, c'est un projet qui se développe entre Saint-Denis, Place du 8 mai 45, à peu près au niveau du métro Saint-Denis basilique, et qui rejoint la gare RER D de Garges-Sarcelles. Donc, on est encore dans un déplacement de banlieue à banlieue qui offre des maillages intéressants au niveau de la ligne 13 du métro, du RER D et du T1. C'est un projet qui est situé sur un axe actuellement très fréquenté par des voitures, donc, c'est un projet qui permettra un report modal intéressant. Les travaux sont en cours, j'ai pu le constater personnellement en venant à cette réunion, on a failli être un peu en retard. Donc, son coût est de 163 millions d'euros, il devrait être mis en service à la fin 2011. Je passe à présent aux schémas directeurs des RER B et D, on a effectivement remis la carte générale pour bien avoir sous les yeux les deux parties Nord, enfin, les parties Nord des deux lignes B et D qui, toutes les deux, passent par la Gare du Nord, l'une se dirigeant vers Roissy et l'autre vers Orry-la-Ville. Alors, le principe général des schémas directeurs, c'est d'améliorer la régularité des lignes RER. Cela a été évoqué dans la salle, effectivement, les lignes RER souffrent d'un taux d'irrégularité important, et offre une qualité de service qui est loin d'être excellente. Donc, l'objectif premier des schémas directeurs, c'est d'améliorer cette régularité pour améliorer la qualité du service. Pour cela, on joue sur des paramètres essentiellement techniques, ce sont des projets qui ne se traduisent pas par des créations de ligne nouvelle. Les objets qui sont en cause sont le plus souvent des installations techniques qui permettent d'améliorer l'exploitation des trains, et ce qui conduit à une meilleure régularité. Donc, le schéma directeur qui a été mis en œuvre en premier, c'est celui du RER B, enfin, de la partie Nord du RER B qui s'appelle le RER B Nord+. Donc, au-delà de l'amélioration de la régularité, il prévoit une modification du service qui va renforcer la desserte entre Paris et Aulnay, il va également comporter un fort volet d'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Donc, ce sont des travaux d'un montant total de 265 millions d'euros, qui sont en cours et qui devraient s'achever à la fin 2012. Pour ce qui concerne le RER D qui vous concerne peut-être encore plus dans cette partie du Val-d'Oise, donc, il y a également un schéma directeur qui a été approuvé, même un schéma de principe, c'est-à-dire l'étape suivante par rapport au schéma directeur qui a été approuvé. Donc, le contrat de projet prévoit une enveloppe de 120 millions d'euros qui permettra à l'horizon 2014, c'est-à-dire pour le service annuel 2014, en principe une mise en service en 2013, de revenir au nombre de trains que vous avez connus sur la ligne 14 jusqu'à il y a peu de temps, donc, qui était

d'un total de 12 trains par heure au nord de la Gare du Nord. Aujourd'hui, vous n'avez plus que 8. Ce passage de 12 à 8 a été rendu nécessaire, justement, par la dégradation des conditions d'exploitation. Cette première étape du schéma directeur avec notamment des travaux d'amélioration de la signalisation ferroviaire et des travaux d'amélioration dans le terminal de Goussainville, des possibilités de retournement des trains, ces travaux permettront de passer, de repasser à 12 trains tout en ayant une régularité améliorée. Donc, là, les avant-projets sont en cours et les travaux devraient se dérouler d'ici, pour une mise en service, d'ici la fin de l'année 2013. Alors, je terminerais par un point qui a aussi été évoqué par Hervé Dupont. Donc, c'est le réseau du Grand Paris qui fait l'objet d'une loi actuellement à l'examen au Parlement et qui, effectivement, concerne le secteur d'étude par cette branche, donc, qui rejoint l'Aéroport de Roissy en partant du secteur de Pleyel et en passant par Le Bourget. Effectivement, Hervé Dupont le rappelait, à ce jour, le tracé exact, les gares exactes ne seront pas définis. C'est un projet qui fera l'objet d'un débat public, a priori, à l'automne 2010. Au cours de ce débat, bien sûr, tous ses éléments pourront être discutés. Voilà !

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Je voudrais poser une question peut-être à vous Monsieur Dicianni, peut-être à RFF. Vous avez évoqué, la constitution de ce dossier d'objectifs précis et qui pourra ouvrir le débat public, quel est le calendrier ?

Yves JOUANIQUE

La demande que nous a faite le STIF sur la constitution de ce DOCP, donc, c'est un peu jargonnés, enfin, dossier équivalent de ce qu'il y a dans un dossier support de saisine, de la CNDP pour la fin de l'année.

Claude BERNET

Oui. Pour la fin de l'année 2010.

Yves JOUANIQUE

De l'année 2010

Claude BERNET

Donc, une saisine éventuelle de la CNDP au début 2011.

Yves JOUANIQUE

Oui !

Claude BERNET

D'accord !

Yves JOUANIQUE

Mais c'est au STIF de le dire naturellement.

Claude BERNET

Enfin, en tout cas, c'est faisable pour la fin de l'année 2010. C'est une question qui intéressera peut-être un certain nombre de gens. Alors, je vois quelqu'un au micro numéro 1. Je vais lui donner la parole.

Jean-Pierre BLAZY

Monsieur le Président, je suis Jean-Pierre Blazy. Je suis le Maire de Gonesse. Alors, j'aurais le plaisir, Monsieur le Président, avec les membres de la Commission à vous accueillir...

Claude BERNET

Nous nous sommes rencontrés.

Jean-Pierre BLAZY

le 30 juin prochain à Gonesse, ainsi, d'ailleurs, que nos amis Picards, bien évidemment. Alors, on a beaucoup parlé, ce soir, du Barreau de Gonesse et presque autant que du sujet qui est à l'ordre du jour, c'est-à-dire un autre barreau, finalement, Picardie-Roissy. Sur le Barreau de Gonesse, j'ajoute que, malgré les retards qui ont été pris, qu'on peut tous regretter, en partie dus au fait justement que, et cela vient d'être évoqué, depuis deux ans, on parle moins du barreau ferroviaire que de sa préfiguration avec les bus à haut niveau de service. Depuis le Plan Espoir banlieues, et en accord avec la Région, je crois qu'on a perdu un certain temps. Mais je suis satisfait, et la réunion cet après-midi à la Direction Régionale de l'Équipement dans le cadre des groupes de travail gagnés par Rebuffel, cela, c'est l'élaboration d'une éventuelle charte de développement durable de Roissy, le STIF va mettre en place pour préciser ce qui vient d'être dit, si j'ai bien compris, en juin, avant même la fin du débat public sur Roissy-Picardie, un comité de suivi sur les deux options : les bus à haut niveau de service, préfiguration, horizon 2013 et ce que

nous attendons tous, ici, le barreau ferroviaire horizon 2017. Alors, nous verrons ! Et je pense que, d'ailleurs, si, effectivement, une première réunion a lieu à la mi-juin, ce sera avant la conclusion de ce débat public. Et finalement, Monsieur le Président, on fait presque le débat public sur le Barreau de Gonesse qui semble moins problématique que le Barreau Roissy-Picardie. Alors, peut-être qu'on pourra avoir une procédure simplifiée, ce qui permettrait de rattraper le temps perdu dans cette affaire. Bien ! En tout cas, en tant que Maire de Gonesse et sans doute pour beaucoup d'élus dans l'Est du Val-d'Oise, ce serait une bonne chose. Alors, maintenant, par rapport au sujet, et je voudrais dire à nos amis Picards que... D'ailleurs, ce débat forcément très controversé, cela m'en rappelle un autre, il y a 9 ans, et qui concernait aussi la Picardie, c'était celui sur le troisième aéroport. Et tout à l'heure, il a été évoqué, Chaulnes. Alors Chaulnes, cela rappelle évidemment le débat sur le troisième aéroport et le site de Chaulnes qui a été choisi. Tout le monde a besoin de développement. La Picardie a besoin de développement économique. Peut-être qu'il y a eu une occasion manquée, mais je crois que, en Picardie, beaucoup soutiennent toujours cette idée qu'on aurait pu décider, on pourrait toujours décider puisqu'il faudra bien penser aussi à l'avenir aéroportuaire de la France même si on doit le penser aujourd'hui en termes de développement durable, cela va sans dire, tant à l'échelle planétaire qu'à l'échelle locale. Mais cela, c'est un autre débat. Alors, peut-être, on le reprendra un jour, mais cela concernait la Picardie également. Aujourd'hui, on s'interroge, nous, dans ce projet, il doit répondre à deux fonctions : une fonction, on va dire, LGV ; et puis, une fonction transport régional ou interrégional. On comprend très bien la deuxième nécessité, d'abord, parce que besoin de développement économique, répondre évidemment aux demandes, aux attentes de nos populations qui souhaitent travailler, qui souhaitent avoir un emploi surtout dans une période de chômage important que ce soit en Ile-de-France, et particulièrement, dans ce territoire d'Ile-de-France dans lequel nous sommes ou que ce soit en Picardie. Alors, là, il nous semblait, nous, qu'on n'a pas étudié suffisamment, et, moi, je n'ai pas été convaincu par les arguments de RFF sur l'impossibilité de conjuguer les deux projets à travers le débranchement Nord du, ce qu'on appelle, nous, ce qu'on pourra appeler le débranchement Nord du RER, du RER D. Je n'ai pas été tout à fait convaincu par les petites simulations, les petits dessins animés qu'on a vus tout à l'heure, et je pense que cette question n'a pas été suffisamment approfondie, suffisamment étudiée. Je crois qu'on est tous unanime dans l'Est du Val-d'Oise pour qu'on puisse véritablement aller jusqu'au fond des choses et pas simplement nous présenter des petits dessins animés. On sait très bien, on a bien compris, on comprend très vite qu'un train qui s'arrête, un train qui est direct, cela pose des problèmes ; mais cela doit pouvoir se gérer,

certainement. Et puis, donc, on pense que cette proposition que nous faisons a été rapidement mise de côté, et pas suffisamment, sérieusement examinée. Sur la fonction LGV, moi, j'ai du mal, en écoutant Monsieur Papin, à ne pas... Moi, je comprends très bien qu'on veuille développer plus la gare TGV de Roissy qui accueille déjà des TGV-Nord par Amiens, mais qui s'arrêtent dans ce qu'on appelle tous un peu la gare des betteraves, mais ils arrivent déjà. Si on doit développer la gare TGV de Roissy, on peut le faire selon le projet que vous avez proposé, qui n'est pas forcément directement lié au Barreau Roissy-Picardie. Donc, moi, je voudrais qu'on puisse essayer, parce qu'il ne s'agit pas d'opposer les territoires les uns aux autres. On n'est pas là pour s'affronter, ce serait tout à fait absurde. Il y a besoin entre les deux régions... il y a des coopérations possibles nécessaires. Il est normal... Il n'est pas, enfin, en tout cas anormal à mes yeux que les Picards puissent venir travailler sur le pôle de Roissy. Nous, ce que nous demandons, c'est que nos habitants puissent travailler sur le pôle de Roissy beaucoup plus que ce n'est le cas aujourd'hui. Je rappelle que seulement 16 % des emplois du pôle de Roissy sont occupés par des Val-d'Oisiens, alors que nous sommes à quelques kilomètres. On voit bien l'importance du sujet. Donc, moi, je pense que l'intérêt de ce débat public, ce serait de trouver des réponses conciliant les intérêts des territoires sans les opposer, évidemment. Et donc, moi, je demande à ce que la question du débranchement Nord pour satisfaire aux besoins, à la fois des Val-d'Oisiens du Nord, mais aussi, évidemment, des Picards de venir travailler sur Roissy puisse être réellement approfondie et sérieusement approfondie. Pourquoi des TER ne pourraient pas arriver à Roissy en utilisant ce débranchement Nord ? Moi, je n'ai pas été convaincu. J'aimerais bien que vous puissiez développer vos réponses et si ce n'est ce soir, en tout cas, ultérieurement, puisqu'il y aura d'autres réunions. Et puis, sur la fonction LGV, est-ce qu'on aura les... est-ce que, donc, on ne peut pas en développant la seule gare TGV de Roissy, comme selon le projet et le principe proposés, aussi mieux répondre à la fonction LGV interrégionale au niveau national ?

Claude BERNET

Merci beaucoup Monsieur Blazy ! Je vais peut-être passer la parole au micro numéro 2.

Thierry BONTE

Merci Monsieur le Président ! Thierry Bonté, Vice-président aux déplacements et aux transports à Amiens Métropole. Cela ne vous étonnera pas si je me fais le fervent défenseur du Barreau Picardie-Roissy avec des arguments que nous avons déjà entendus mais que je vais résumer pour essayer de ne pas être trop long parce que nous avons

bien avancé dans la soirée et il me semble qu'on a un peu perdu de vue un certain nombre de données qui sont des données fondamentales pour nous. Je rappelle quand même quelques éléments de base : 203 gares TGV en France qui desservent directement des villes. Aucune de ces villes desservies par le TGV ne se trouve en Picardie. Amiens, capitale régionale, 200 000 habitants en gros dans l'agglomération, 330 000 pays du Grand Amiénois, nous souffrons effectivement. Cela n'est pas une pathologie qui a nécessité une séance de psychothérapie comme l'a dit Monsieur Paternotte lors du lancement du débat public à Amiens, mais nous souffrons véritablement depuis longtemps d'être délaissés au titre de la grande vitesse dans cette région car, certes, vous le savez, nous l'avons dit, nous sommes traversés et amplement traversés par des lignes à grande vitesse ; cependant, celles-ci ne s'arrêtent pas, ou alors, lorsqu'elles s'arrêtent, c'est entre deux villes pour desservir une gare qui a son utilité mais qui, cependant, ne répond pas, à notre sens, aux objectifs de développement du territoire, de son aménagement, évidemment, d'attractivité économique. Nous avons besoin d'une gare TGV. Nous avons besoin de la grande vitesse et vous l'avez noté lors du débat public qui a eu lieu à Amiens, tous les élus, toutes tendances confondues, sont rassemblés derrière cette perspective. Alors, nous ne nous faisons pas d'illusion. Nous savons bien que cette question du Barreau ne va pas régler toutes les questions liées à l'attractivité économique et à l'aménagement de notre territoire. Cependant, il nous semble qu'il présente beaucoup d'intérêt. Pourquoi ? Parce que c'est un peu du 2 en 1, c'est-à-dire qu'on a à la fois, pour nous, la fonction grande vitesse et, en même temps, avec le service TER, on est, là, dans une possibilité d'accès direct de la métropole amiénoise à la grande vitesse et, en même temps, évidemment, dans ce que je disais tout à l'heure, c'est à dire le maillage du territoire et la possibilité pour les pendulaires, notamment du bassin creillois d'accéder plus facilement au bassin d'emploi de Charles-de-Gaulle. Et puis, par ailleurs, c'est un projet intéressant par son effet démultiplicateur. Un petit maillon, certes, mais qui a des effets importants sur l'aménagement à grande vitesse de notre territoire qui, encore une fois, souffre d'avoir été trop longuement délaissé dans les plans des aménageurs. Un petit maillon, 7 à 10 kilomètres, qui permettra, en effet, de connecter l'ensemble de notre région directement au réseau à grande vitesse en passant par Charles-de-Gaulle. C'est cela évidemment l'intérêt majeur pour un grand nombre de Picards. Alors, j'étais un peu chiffonné de voir, comme un certain nombre d'élus picards ici, que finalement, on tentait d'opposer les territoires, d'opposer les intérêts des élus concernés dans les différentes circonscriptions et les différentes villes qui sont les nôtres. Cela ne me paraît pas être le bon billet sur le plan politique. Je ne crois pas qu'on vienne piquer des emplois aux Val-d'Oisiens, ce n'est pas cela la problématique. Je ne crois pas

que ce soit « Attention, danger pour le Val-d'Oise ! » Monsieur Paternotte avec le Barreau Picardie-Roissy. Je ne crois pas que nous allons sacrifier le Val-d'Oise comme il est indiqué dans le cahier d'acteurs du Département du Val-d'Oise avec ce projet Barreau Picardie-Roissy. Essayons d'être un peu intelligent dans la manière dont nous présentons les deux dossiers ! Dont nous présentons les deux dossiers, excusez-moi, mais n'opposons pas des territoires les uns aux autres. Ne faisons pas des populations des concurrentes. On va pas se battre tribu contre tribu, cela ne veut rien dire. Vous avez des intérêts, vous avez raison de les défendre, et vous le faites bien. Et vous avez effectivement vous-mêmes... vous êtes complètement légitimes à trouver une solution de desserte pour les habitants du Val-d'Oise. Nous sommes complètement légitimes dans ce que nous présentons aussi comme étant un aménagement qui est relativement modeste par son coût, évidemment par les infrastructures qu'il va engendrer et qui permet de débloquent, de déverrouiller, de désenclaver une région entière. Donc, je ne reviendrai pas sur les arguments concernant ceux qui ont été présentés pour un raccordement à la ligne TGV existante, le représentant de RFF a donné les arguments contraires, je dirais simplement qu'il ne faut pas inverser les priorités et inverser les objectifs. Monsieur Paternotte nous dit : « On ne peut pas répondre à la question du Barreau Picardie-Roissy tant qu'on a pas répondu à la LGV » ; certes, on peut attendre comme le dit mon collègue Jean-Claude Villemain, on peut attendre 70 ans, et puis, on n'aura toujours pas de région desservie par la grande vitesse à Amiens. Je suis un peu plus optimiste que lui, mais je pense tout de même que dans l'ordre des priorités, ce petit aménagement peut nous permettre évidemment à nous, Picards, de pouvoir bénéficier d'une partie de la grande vitesse et d'un accès enfin au réseau à grande vitesse. Nous n'en oublions pas pour autant la nécessité d'une LGV à venir, mais pour nous, c'est un autre temps, c'est une autre temporalité, et nous nous battons sur ce sujet lorsque ce sera effectivement pertinent de le faire. Mais pour l'instant, de grâce, ne nous opposons pas sur des projets qui sont distincts et qui doivent trouver leurs solutions pour satisfaire les populations qui, chacune, souffre sur leur territoire de ne pas avoir l'offre ferroviaire suffisante pour pouvoir, d'un côté, avoir l'accès à la grande vitesse et évidemment, l'accès à la plateforme de Roissy ; et du côté du Val-d'Oise, de pouvoir accéder justement à cette plateforme correctement. Je voulais vraiment insister sur ce sujet pour que nous n'attisons pas des divisions artificielles entre nous. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, Monsieur Renaud, Président de la communauté Roissy Porte de France.

Patrick RENAUD

Donc, je suis aussi Président du SIEVO, et très rapidement...

Claude BERNET

Et du SIEVO.

Patrick RENAUD

Les 25 communes de SIEVO qui sont réunies et qui ont voté la même chose, la même résolution, vous le savez bien, on serait d'accord pour faire un groupe de travail avec les élus picards pour essayer de trouver des solutions ensemble entre élus et peut-être de revenir devant vous avec des solutions techniques communes. Je pense, comme vient de le dire le Maire de Gonesse, il y a peut-être des solutions. En tout cas, nous, on veut s'expliquer avec les élus voisins, ce sont nos voisins, souvent nos amis, on a les mêmes problèmes, les mêmes difficultés et je crois qu'on se doit, avec les Maires concernés parce qu'il nous semble, nous, qu'il y a déjà un choix qui a été fait derrière notre dos, le choix du Barreau de Louvres, appelons-le comme cela puisque vous l'avez déjà choisi. Il n'a pas été choisi avec les élus du secteur. Je crois qu'il serait bon qu'on puisse travailler avec les Maires concernés, il y en a quatre ou cinq, qui seraient tout à fait désireux de partager les problèmes avec les Picards. Cela nous permettrait aussi peut-être de profiter pour régler d'autres problèmes avec les Picards voisins. Nous avons d'autres soucis y compris sur des transports, y compris sur des routes, y compris sur un certain nombre d'accès et cela permettrait peut-être de trouver une solution un peu moins conflictuelle que ce soir, je ne sais pas si on la trouvera mais, en tout cas, je pense que cela fera du bien. Donc, je vous propose qu'on monte ce groupe de travail le plus rapidement possible si vous le voulez bien.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur le Président, je prends note de ce que vous venez de dire, bien entendu, la Commission ne se mêlera pas une seconde de ce travail parce que cela ne fait pas partie de ses compétences et que le contentieux serait assez proche derrière. Mais, enfin, c'est

votre responsabilité. Je pense, d'ailleurs, que... Nous avons, ici, Monsieur le Sous-préfet... il vient de partir... Il est encore là. Pardon, excusez-moi Monsieur D'Abzac. Il pourra rendre compte au Préfet de Val-d'Oise de ce que vous venez de dire, cela me paraît assez important. Alors, il y a encore quelqu'un au micro numéro 1, je vais lui demander de se présenter. On va d'ailleurs... Je voudrais rassurer un certain nombre de gens, on va peut-être s'arrêter dans quelques minutes parce que, malgré tout, il est 11 heures et demie, mais il y a encore des gens qui veulent parler, alors, on va leur demander d'être particulièrement concis, d'ailleurs à cette heure-ci, c'est mieux.

Patrick COLIN

Voilà ! N'étant pas politique, je devrais réussir. Donc, je voudrais juste... Je suis Patrick Colin, je suis industriel et je voudrais juste apporter un témoignage, en quoi je ne me reconnais pas du tout dans la Picardie telle qu'on la voit qui voudrait piquer les emplois aux gens du Val-d'Oise. Je suis venu pour écouter. J'ai entendu un mal-vivre en région parisienne que je connais bien, j'en viens. Comme Monsieur Paternotte, j'ai épousé une Picarde, mais moi, j'ai épousé aussi la Picardie qui est un lieu fantastique pour y vivre et on veut aussi y travailler. Donc, en quoi... je peux parler en tant qu'industriel, ensuite, je suis aussi le Président de Picardie Investissement, qui est l'outil de développement en capital de la région Picardie et accessoirement en tant que Président de l'incubateur qui permet aux chercheurs de créer leurs entreprises. En tant qu'industriel, il y a une évidence que la mondialisation nous arrive dessus, la Somme, l'Aisne, et l'Oise sont des départements hyper industriels, parmi les plus industriels de France qui prennent la mondialisation en plein fouet. Il faut voir la désespérance de ces gens des industries manufacturières à qui on ne propose pas d'issue. Vous avez vu comme moi à la télé, les Conti, les Goodyear. Aujourd'hui, il y a une mutation économique à faire dans ce pays et on a besoin de la faire.

Claude BERNET

Continuez !

Patrick COLIN

Monsieur Paternotte... voilà ! Je pense qu'on l'a laissé parler à Amiens.

Claude BERNET

Monsieur Colin, vous avez la parole et vous l'avez seul.

Patrick COLIN

D'accord, merci ! Je voudrais vous dire que, moi, j'ai une boîte, aujourd'hui, j'ai... En 93, on était 17, on finira l'année à 900 et, par ailleurs, Picardie Investissement, sur 10 ans, a contribué à la création de 6 700 emplois. Cette région a un potentiel fantastique par ses capacités d'accueil et d'attractivité pour y vivre. Le TGV jusqu'à présent, c'est un outil de centralisation qui crée des pôles, des hyper conurbations et, entre les deux, cela devient des déserts. Il est nécessaire pour nous à travers le réseau à grande vitesse d'accéder à une connexion sur ce réseau, qui nous permet de ne plus être polarisé, soit sur Lille, soit sur Amiens. Si je prends mes clients, ils arrivent à la gare TGV, ils ne peuvent même pas louer une voiture. Les clients aujourd'hui, c'est un symbole d'être sur une gare TGV, ce n'est pas facile d'être Picard à Amiens. Pendant 15 ans, vous entendez : « Ah oui ! Amiens, l'endroit où ils n'ont pas eu le TGV ». Après, on nous colle la gare des betteraves, on nous en parle tellement qu'on a l'impression que ce sont nous les betteraves. Ensuite, on vient ici s'entendre dire qu'on a eu le droit, à Amiens, à une psychothérapie ; c'est lourd ! Alors, du côté... C'est lourd ! Je vous le dis, attendez ! Je vous le dis tel qu'on... Attendez ! Vous n'empêcherez pas mon vécu, je vous le dis tel qu'on le vit ! De temps en temps, on nous sort un projet comme celui de l'aéroport ; et, à chaque fois, cela nous passe sous le nez. Il faut, pour faire de l'économie, avoir un moral de battant. Il faut un moral de battant ! Nous avons un moral de battant, et il nous faut les conditions. Aujourd'hui, il y a un risque. On a... Malheureusement, il y a des zones de richesse et de pauvreté, on est la région qui a le plus de zone en revitalisation. On a 4 zones, il n'y a pas une région de France qui a ces problèmes-là. On se prépare d'énormes sinistres sociaux parce qu'il y a des grands groupes qui vont délocaliser. Moi, je vends dans le monde entier, dans 42 pays, et je ne serai pas la prochaine fois avec vous parce que je serai en Chine ; et on vend même du sérum physiologique en Chine. Donc, aujourd'hui, l'ennemi, il n'est pas là, il est à pouvoir se battre ensemble pour vaincre les marchés extérieurs et maintenir nos emplois. Et pour moi, alors, là, je pense qu'au contraire, être branché sur un réseau à grande vitesse, c'est éviter de venir, soit chercher les emplois à Paris, soit les chercher à Creil. C'est créer nos propres emplois et les conditions de notre développement.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, est-ce que ce sera la dernière intervention ? Peut-être, monsieur.

Franck BRIFFAUT

Oui. Franck Briffaut, Conseiller Régional de Picardie. Je voudrais d'abord intervenir sur le principe même de l'organisation du débat public. Ce qui se passe actuellement entre les élus franciliens, puisque j'élargis un petit peu le débat, et picards, c'est un petit peu la limite, la démonstration de la limite peut-être d'un débat qui est peut-être mal conduit dans son architecture. Je m'explique. On fait des enquêtes, on fait des débats sur des infrastructures isolées les unes des autres, et là-dessus, je suis d'accord d'ailleurs avec Monsieur Paternotte, je dois reconnaître que sur ce plan, ce n'est pas tout à fait faux ce qu'il dit. C'est qu'on a appris les projets les uns derrière les autres, mais qu'il n'y a pas eu de débat global sur l'ensemble des projets qui gravitent autour de la nécessaire connexion de l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Et cela, c'est le seul pays d'Europe où l'on voit cela, je voyage beaucoup, j'ai participé à des débats sur les transports dans d'autres pays dont certains sont des véritables exemples, je pense notamment à la confédération helvétique. Il ne viendrait à l'idée de personne de débattre sur des projets individuellement les uns des autres qui touchent tous la même problématique d'aménagement du territoire, notamment ici, en occurrence l'aéroport de Roissy. Alors, c'est normal, et cela évidemment aboutit à ce genre parfois de dérive, qu'on oppose des projets les uns aux autres, alors même que ces projets répondent à des problématiques différentes. Et cela, c'est véritablement le cas. Je pense, pour ma part, qu'il y a effectivement une erreur de ne pas débattre globalement à la fois du Barreau de Gonesse, à la fois du barreau Roissy-Picardie, puisqu'il s'appelle comme cela maintenant, et ainsi que lancent un certain nombre d'autres infrastructures qui ont été évoquées dans le cadre francilien, qui vise à connecter la plate-forme aéroportuaire sachant bien sûr qu'une seule, voire deux, même trois infrastructures, ne suffisent pas à brancher un tel trou noir d'infrastructure qu'un aéroport, on l'a eu ce débat lorsqu'on avait débattu sur l'aéroport en Picardie. On avait tout de suite vu qu'une telle infrastructure appelait une demande de moyen de transport colossal et c'était bien là le problème que cela posait. Donc, on le voit d'ailleurs même dans les projets franciliens. On n'a pas de calendrier global, on ne sait pas quel est le projet prioritaire, on assiste même à des modes de transport, je prends par exemple les tramways : un coup, c'est une ligne sur fer ; un coup, c'est une ligne sur pneu. C'est-à-dire qu'il va falloir retomber dans les mêmes erreurs qu'à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, on était obligé de faire un dépôt par ligne parce qu'on avait adopté des moyens techniques différents. Voilà ! Donc, essayons un petit peu de lire l'histoire et d'arrêter d'essayer de faire concurrence à Ubu. Alors, je voudrais simplement rétablir un certain nombre de choses sur le plan technique, il y a des dossiers que je connais moins, mais le dossier ferroviaire, je le connais bien. Il y a des

réalités qui s'imposent au-delà de ce que pense RFF, tout simplement, parce que ce n'est pas démontré uniquement en théorie, cela se démontre en pratique tous les jours sur le réseau francilien. Je suis, je crois, le seul élu du Conseil Régional de Picardie qui prend le train tous les jours pour Paris ; donc, je sais de quoi je parle. Toutes les lignes de RER sur lesquelles on a commis l'erreur de superposer différents courants de trafic ne fonctionnent pas. Et c'est véritablement mentir aux Franciliens, et aux Val-d'Oisiens en particulier, de faire croire que l'on pourra faire rouler les trains à l'heure sur les lignes D du RER si on y superpose d'autres courants de trafic. Il suffit de prendre la ligne D qui est très longue, trop longue. Il y a un trop grand nombre de missions sur cette ligne pour pouvoir faire quelque chose de correct. Elle n'est pas la seule, la ligne C est également dans la même problématique. Donc, la tendance générale, et c'est le fruit de l'expérience et cela se passe dans tous les réseaux de transport du monde cette problématique, il faut effectivement dissocier à tel point, je prends un des projets typiquement francilien, la grande ceinture, on s'est très vite aperçu que même le fret résiduel, parce qu'en France, le fret est malheureusement en voie de résidualisation, ne rend pas compatible l'utilisation des deux voies existantes. Il va falloir en construire deux autres parallèles. Donc, ce que les Franciliens admettent y compris en cohabitation avec le fret, il faudrait l'évacuer par rapport à la ligne D et à la ligne B, car le projet de Monsieur Paternotte, qui n'en est pas un d'ailleurs, parce que faire passer les trains qui viendraient de Picardie par le Barreau de Gonesse, cela reviendrait à dire aussi qu'il faut non seulement cohabiter avec la ligne D sur la première partie mais que, pour aller à Charles-de-Gaulle, il faudra également les intercaler entre un certain nombre de trains de la ligne B, sachant tous les problèmes qu'il y a également à faire pénétrer les lignes de la ligne B dans Paris. Donc, soyons sérieux, si cette option est retenue, les Franciliens seront les premières victimes de la dégradation supplémentaire des services sur les lignes B et D du RER. Voilà ! Cela, c'est une vérité, tous ceux qui prennent le train le savent.

(Applaudissements)

Franck BRIFFAUT

Je voudrais également répondre à une autre... à quelques autres arguments pseudotechniques qui ont été avancés. D'abord, la saturation de la gare de Roissy-Charles-de-Gaulle. Arrêtons de nous faire rigoler. Avec 6 voies, on veut nous faire croire qu'il n'y aura que 8 trains, c'est-à-dire une voie de moins qu'à Châtelet les Halles dont je ne ferais l'injure à personne de dire qu'on pourrait discuter de voir si à Châtelet les Halles, il n'y a que 8 trains qui arrivent dans la journée. Soyons sérieux dans les

arguments techniques que l'on avance. Sur 6 voies, je peux vous dire qu'on peut en faire passer au moins 7 ou 8 fois plus qu'il y en a, y compris aujourd'hui, même si ces trains, effectivement, ont des durées de stationnement un peu plus longues, puisqu'il s'agit effectivement de TGV. Je voudrais également préciser que le problème qui se pose, et je crois que ce débat qui nous oppose les uns les autres va faire perdre du temps, parce qu'il ne faut pas profiter de nous avancer les projets les uns aux autres, il faut réellement également réfléchir sur les capacités d'insertion des projets qui sont réellement recevables. Il y a véritablement... je ne le nie pas, je suis élu picard, je sais que, insérer l'une des trois versions qui sont défendues pour Picardie-Roissy, posera des problèmes notamment sur la version Nord qui, tenant compte justement des problématiques des Val-d'Oisiens, n'est pas réaliste. Pour ma part, je pense que le projet central est le meilleur. Le projet un peu plus au sud mérite d'être examiné. Voilà un petit peu la position qu'est la mienne, sachant qu'en matière ferroviaire, on ne peut pas faire du n'importe quoi. D'ailleurs, je voudrais aussi préciser que contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, la section Paris-Creil, contrairement à ce que disait Monsieur Paternotte, si elle est saturée... Parce qu'il n'y a pas que les RER D qui passent dessus, il n'y a pas que les TER. Il y a aussi ce qu'on appelait autrefois Grandes Lignes, les trains Intercités qui passent dessus, le trafic fret. Et croyez-moi, cela est un véritable casse-tête pour ceux qui sont chargés de la régulation à Paris-Nord, mais je pense que certains gagneraient à demander à avoir des visites au Poste 1B et aux différentes personnes qui participent à la régulation du trafic, sur l'ensemble de l'aire de Paris-Nord. Je précise aussi que l'engorgement de Paris-Nord, la résolution de l'engorgement de la gare de Paris-Nord ne pourra pas attendre 2070. Cela, c'est clair.

Claude BERNET

Six minutes 39.

Franck BRIFFAUT

Oui. Mais à côté de Monsieur Paternotte, j'ai parlé beaucoup plus brièvement, mais cela me paraissait essentiel de recoller un certain nombre de choses. Merci !

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, il y a Monsieur Paternotte qui demande un droit de réponse. Je vais le lui donner pour une... Il a le droit... Je le lui donne pour une minute. Monsieur Paternotte, une minute.

Yannick PATERNOTTE

Merci Monsieur le Président ! Droit de réponse puisque j'étais cité à charge dans plusieurs interventions, ce que je n'ai pas fait pour mon compte, vous l'aurez remarqué. Moi, je reviens au dossier et seulement au dossier. On a à répondre à deux projets différents avec une réponse unique. On nous parle dans le dossier, c'est très bien, cela a été exposé tout à l'heure, d'ailleurs, dans la note de 4 pages, c'est présenté : connecter Amiens à la LGV, connecter Creil aux emplois de Roissy, par TER voire par TGV. C'est cela...

(Passage inaudible)

Yannick PATERNOTTE

... C'était...

Claude BERNET

Monsieur le Maire de Creil...

Yannick PATERNOTTE

Moi, je veux bien...

(Passage inaudible)

Claude BERNET

... je vous donnerai un droit de réponse. Voilà. On n'est pas...

Yannick PATERNOTTE

Ecoutez ! Moi, je dis simplement ce qu'il y a dans le dossier de synthèse de 4 pages présenté par RFF. Le dossier dit très clairement qu'il faut répondre aux besoins de connexion d'Amiens au réseau LGV, et de connexion de Creil et de l'Etoile de Creil par TER voire par un arrêt de TGV à Roissy. Et trois objets sont définis : l'accès à l'aéroport pour prendre l'avion ; l'accès à la gare, en gros pour prendre le TGV et l'accès à la gare pour accéder à l'emploi. Donc, je réaffirme ici, je ne porte pas de jugement de valeur sur les interventions des uns et des autres ; simplement quand on explique que je n'y connais rien, que je ne connais pas les rails, permettez-moi tout simplement de préciser aux citoyens ici présents que j'ai passé quelques nuits sur les réseaux SNCF, à aller visiter les cheminots, aller les rencontrer, aller comprendre comment cela marche. Sur la LVG, je

maintiens que connecter Amiens non pas avec 7 allers et retours par jour mais avec 20, 25, ce qui est aujourd'hui le nombre d'arrêts à la gare de Haute-Picardie potentiellement, c'est en passant par Chaulnes qu'on le fait, ce n'est pas en cabotant par Creil et qu'on met 40 minutes et non pas 55.

(Passage inaudible)

Yannick PATERNOTTE

Non, mais je vous donne mon point de vue ! Mais, écoutez ! Je peux vous donner mon point de vue ! On peut s'écouter. Je vois...

Claude BERNET

Attendez ! Ne réagissez pas comme cela...

(Chahut)

Claude BERNET

Ne réagissez pas comme cela, Monsieur Paternotte conclut.

Yannick PATERNOTTE

Voilà ! Je prétends que c'est une réponse à une question posée. A l'autre question qui est posée, la mutualisation, moi, je pense que Patrick Renaud, d'ailleurs, cela a été évoqué à Amiens par des élus picards, je pense qu'il faut absolument qu'on regarde des mutualisations. Je pense que, contrairement à ce qui vient d'être dit, aujourd'hui, la ligne D du RER, les grandes lignes, cela ne prend pas les mêmes lignes, il y a 4 lignes. Cela a été présenté d'ailleurs dans le diagramme de Monsieur Biet tout à l'heure : il y a 2 lignes, Transilien-TER ; il y a 2 grandes lignes qui passent, d'ailleurs, les Paris-Creil. Donc, il y a deux façons de faire l'interconnexion sur le Barreau de Gonesse par le Nord, soit par le RER soit par Paris-Creil. Ensuite, on n'est pas obligé de s'arrêter au PIEX, et on n'est pas obligé de mélanger avec la ligne B. Cela, c'est un choix politique. Soit on reprend entièrement le tracé du B et le B s'arrête au PIEX, soit on mélange les nouvelles liaisons avec la ligne B. J'en ai fini, Monsieur le Président.

Claude BERNET

Merci ! Alors, écoutez ! On va arrêter là parce que tout le monde est fatigué et que, de toute façon, il y aura... Monsieur le Président, il y aura une réunion le 20 mai à Fosses, et

d'autres réunions ensuite au cours desquelles nous aurons l'occasion de reparler de tout cela. Et notamment... s'il vous plaît, un peu de silence, sinon je n'arrête pas, et notamment, répondre à la question de Monsieur Blazy qui n'est pas convaincu. Alors, on ne va pas demander à RFF, à minuit, de donner une réponse. Il répondra, RFF, soit à Gonesse, effectivement Monsieur Blazy il sera là, sûrement ; soit même à Fosses, la semaine prochaine. Une demi-seconde, Monsieur le Maire de Creil, par courtoisie, une demi-seconde. Et puis après, on arrête. Voilà.

Jean-Claude VILLEMMAIN

Monsieur le Président, pas par courtoisie, par égalité de traitement. Monsieur Paternotte, je rappelle que Monsieur Paternotte s'exprimait deux fois à Amiens ; il s'était engagé à venir à Creil ou à Nogent, il n'est pas venu ; moi, je me suis engagé de faire les réunions publiques du débat public ici en Ile-de-France, dans le Val-d'Oise, je viendrai et je viens, comme j'ai dit tout à l'heure, pour écouter et pour échanger des arguments. Je lis simplement à la page 7 du document de RFF : « Pourquoi le projet ? Développer le transport ferroviaire à longue distance pour un meilleur accès de la Picardie au TGV, il me semble que Creil, bien qu'il soit aux portes de l'Ile-de-France, est en Picardie, en préservant la capacité du réseau à grande vitesse, c'est ce que présente le projet, faciliter les relations entre la Picardie et le reste du territoire national, renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy, améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy », page 7. Le projet est clair, on connaît les objectifs, voilà ce que je voulais vous dire ; et Creil tout autant que n'importe quelle ville de Picardie et de France a le droit d'avoir une gare TGV pour réguler son... améliorer la desserte ferroviaire à partir de cette étoile mais c'est pour l'ensemble de la Picardie.

Claude BERNET

Très bien ! Alors, préparons, donc, la réunion. La prochaine est à Fosses le jeudi 20 mai à... je ne sais pas, je crois que c'est à 19 heures ou 20 heures, je vais regarder... et donc, préparez-vous pour cette réunion. Merci de votre attention.