
REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

Mardi 29 Juin 2010
Beauvais, Espace Pré Martinet, Amphitheatre
20h - 23h

Claude BERNET

Bien. Nous allons commencer. Monsieur le Préfet de l'Oise, Madame le Maire, Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Maire d'Amiens, mesdames et messieurs les élus, très nombreux qui êtes venus aujourd'hui, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue dans cette antépénultième séance puisque nous n'avons plus que deux séances de réunion de travail, deux réunions publiques, l'une demain à Gonesse et l'autre la semaine prochaine à Chantilly. Donc, nous sommes quasiment au bout. Mais le débat ne sera pas terminé puisqu'il ira jusqu'au 31 juillet. Ce sera donc, on va vous l'expliquer, là, le débat se poursuivra sur Internet et par courrier. Pour des raisons pratiques, il est difficile de faire des réunions après le 14 juillet. Enfin, le débat n'est pas terminé, et d'ailleurs quand vous regardez ce qui sort actuellement sur l'Internet, notamment, vous constatez qu'il y a des évolutions intéressantes, notamment, des cahiers d'acteurs très intéressants, et je vous invite vraiment à les regarder. Alors, aujourd'hui, je ne vais pas présider personnellement, tout simplement, parce que je considère qu'une commission c'est un collège, que nous devons nous remplacer les uns les autres, qu'il est de temps en temps intéressant pour le Président de la Commission de prendre un petit peu de champ. Et donc, j'ai demandé à mon collègue et ami, Emmanuel Droz, d'assurer la présidence effective de cette réunion. C'est lui qui va donc prendre les commandes non sans que nous ayons demandé à Madame Cayeux, Maire de Beauvais, de lancer notre débat de ce soir en prononçant le traditionnel mot d'accueil républicain. Alors, il faudrait qu'on lui donne un micro. Un micro ! Il est là. Voilà. Madame le

Maire ! Non, ce ne sera mieux que si vous parliez avec. Ce sont les mystères... Ah oui ! Celui-là est bon.

Caroline CAYEUX

Cela marche nettement mieux. Bien, mais écoutez ! Bienvenue à tous ! Bienvenue Monsieur le Président et tous les membres de cette Commission. Je suis très heureuse de saluer aussi le Président du Conseil régional, Monsieur le Préfet de l'Oise, les collègues maires, Monsieur le Maire de Creil, Monsieur le Maire d'Amiens, tous les élus qui sont ici présents, élus de Beauvais, de la ville et de la communauté d'agglomération ainsi que tous les participants. Alors, bien évidemment, c'est un sujet qui, a priori, a priori je dis bien, aurait pu poser des questions aux Beauvaisiens de se dire : « Finalement, pourquoi sommes-nous associés à ce débat puisqu'il s'agit de débattre d'une liaison Creil-Roissy ? » Pourtant, je crois que pour les Beauvaisiens, c'est un débat essentiel, un débat sur lequel nous avons tous dans le cadre de nos responsabilités municipales et de la communauté d'agglomération voter à l'unanimité une motion de soutien à ce projet parce que, oui, bien sûr, la ville de Beauvais ne s'est jamais remise des mauvais choix qui avaient été faits autrefois concernant sa voie ferrée. Et donc, il n'est pas question aujourd'hui de louper ce débat essentiel qui va nous situer à quelques minutes de Creil puis de pouvoir rejoindre Roissy, puisque j'ai compris qu'il y aurait 18 allers et retours supplémentaires entre Beauvais et Creil qui vont permettre à la fois aux habitants de notre territoire, et je pense au Grand Beauvaisis notamment, de rejoindre la ville de Creil et par la même de pouvoir, soit pour des raisons professionnelles, soit pour des raisons touristiques d'être relié à la plaque tournante des TGV à Roissy. Donc, oui, ce débat nous paraît essentiel pour la ville de Beauvais et pour le territoire du Grand Beauvaisis, je le précise. Je voudrais ajouter aussi que dans le cadre des responsabilités que j'ai en tant que Présidente de l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien, là aussi, et même si c'est l'Association des Villes du Grand Bassin Parisien, le dossier est porté à l'unanimité par cette association. Alors, bien sûr, on peut se dire que d'autres projets sont imaginés par tout ce qui se passe par les habitants de Gonesse. A mon sens, alors à titre personnel, je dirais que ces deux projets ne sont pas antinomiques et qu'ils ont finalement, peut-être tous les deux, leurs places si tant est que votre collègue, cher Président de la Région Picardie, que votre collègue d'Ile-de-France imaginait qu'il pouvait subvenir aux besoins de ce projet-là et que, ici, en Région Picardie, nous participerions à l'autre projet qui nous tient à cœur. En tout cas, ce que je peux constater pour ces quelques mots d'introduction, c'est la belle unanimité qui règne entre les différents responsables, je dirais, politiques, je pense qu'il faut le dire comme cela, que nous soyons de sensibilité différente sur l'intérêt général que représente ce Barreau Creil-Roissy pour notre territoire. Et je vois, je dirais, la brochette d'élus qui est ici ce soir, qui

porte... nous portons ensemble le soutien à ce projet, mesdames et messieurs les Membres de la Commission et je crois que c'est là aussi, ce qui fait l'originalité et tout le poids de notre intervention qui est notre soutien unanime au service de ce projet. Je ne serais pas beaucoup plus longue. Je voulais simplement vous remercier d'être tous présents et remercier tous ceux qui, dans cette salle, vont apporter aussi leur pierre à l'édifice et leur pierre au soutien de ce projet. Merci à tous !

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Bien. Nous allons donc pouvoir commencer ce débat. Et avant de commencer le débat, je voudrais en quelques mots vous présenter ce que c'est qu'un débat public. Il y en a déjà un certain nombre d'entre vous qui connaît ce qu'il en est mais ce n'est pas le cas de tout le monde mais je serais néanmoins bref. Avant de laisser la parole au représentant du maître d'ouvrage qui va exposer le contenu même du projet et nous pourrons ensuite donner la parole aux différents intervenants qui le souhaitent. Alors, quelle est l'ambition d'un débat public ? Tout projet d'infrastructure important suscite naturellement des opinions diverses. Et avant toute décision du maître d'ouvrage, en l'occurrence qui est Réseau Ferré de France dans ce débat, avant toute décision du maître d'ouvrage, il a donc été décidé d'instituer un débat public qui a pour objectif de recueillir justement ces opinions que ce soit des citoyens, des élus, des associations, des entreprises, dans une aire géographique qui est prédéterminée et qui est donc l'aire du débat. Toutes ces opinions sont ensuite recueillies par la Commission du débat public qui est une autorité indépendante et neutre, et la Commission particulière du débat public, qui est cette commission, est nommée par la Commission nationale du débat public, qui est donc cette autorité indépendante et neutre. Alors, le débat, en l'occurrence, en ce qui concerne la liaison Roissy-Picardie, a pour objectif de traiter un certain nombre de questions qui ont été prédéterminées. La première question essentielle, c'est : faut-il construire cet équipement ? Deuxièmement, quelle finalité donner à cet équipement ? Il y a deux possibilités : soit une utilisation par des TGV, soit une utilisation par des TER, soit évidemment la double utilisation qui est d'ailleurs celle qui est proposée dans le dossier du maître d'ouvrage. La troisième question qui vient naturellement ensuite consiste à savoir à quel endroit et suivant quel couloir de passage cet équipement doit être construit ? Et là, le maître d'ouvrage vous présentera les principales hypothèses qu'il va élaborer, qui ne sont à ce stade que des hypothèses qui n'ont pas fait l'objet d'étude extrêmement précise. Et enfin, dernière question, qui n'est pas la moindre et qui est effectivement essentielle en termes de transport puisque les équipements de transport ont la

caractéristique d'être mis en relation les uns avec les autres. Donc, dans un projet de transport, il revient au débat d'analyser les conséquences que cet équipement, s'il était construit, pourrait avoir vis-à-vis d'autres projets de transport avec lequel il est connecté ou il pourrait être connecté. Donc, ces questions sont examinées dans les réunions publiques de la Commission qui est présidée par Monsieur Claude Bernet, qui a pris la parole tout à l'heure, qui est Inspecteur Général de l'Agriculture et qui a déjà présidé de nombreuses commissions, plusieurs commissions particulières du débat public et qui est donc un spécialiste de la question. Ensuite, je vais commencer par ma voisine de droite qui est Lamia Abdel-Naby, qui est chargée d'assistance médicale, Danièle Rousseau qui est cadre du privé en retraite et qui est Présidente de diverses associations locales dans la Région Ile-de-France, et enfin, Didier Corot qui est paysagiste et qui, lui aussi, a été membre de plusieurs commissions du débat public, notamment pour des projets ferroviaires. Alors, ce débat s'organise autour d'un certain nombre d'outils qui visent à recueillir, finalement, le maximum d'écho parce que tout ne se fait pas dans des réunions publiques. Etant donné que nous sommes quand même dans la phase finale, je dirais, de ce débat qui a commencé il y a plusieurs mois, il y a eu 2 500 personnes environ, un peu plus, qui ont participé aux différentes réunions publiques qui ont été organisées depuis la réunion inaugurale. Il y a une possibilité pour les institutions et les associations, les divers organismes qui sont intéressés, de rédiger des cahiers d'acteurs qui sont largement diffusés et, à ce jour, nous avons dépassé les 30 cahiers d'acteurs. Il y a également la possibilité pour tout un chacun de faire part de questions, d'observations diverses par l'intermédiaire soit de courriers avec des cartes T, soit par Internet et nous en sommes actuellement entre 9 000 et 10 000 connexions Internet. Et tous les éléments du débat, toutes les interventions sont recueillies, toutes les contributions sont recueillies dans un verbatim qui traduit l'essentiel de ce que les différents intervenants présentent comme observation. Alors, ce débat a commencé le 22 avril, se terminera le 07 juillet et la clôture proprement dite du débat est prévue pour le 31 juillet, c'est-à-dire que jusqu'au 31 juillet, toutes les personnes intéressées peuvent envoyer des contributions par courrier ou par Internet, notamment. Donc, dans les deux mois, c'est-à-dire qui suivront la clôture du débat, c'est-à-dire avant le 30 septembre, il appartiendra à la Commission de faire un compte-rendu fidèle du débat, c'est-à-dire, en fait, d'organiser la présentation d'une synthèse de toutes les opinions et de toutes les réflexions qui ont été produites dans toutes les composantes du débat que j'ai citées tout à l'heure. Il s'agit donc non pas d'introduire d'élément nouveau mais de reprendre tout ce qui a été dit et de l'organiser en fonction de la diversité des opinions et des arguments qui ont été présentés et qu'ils se sont échangés. Donc, comment allons-nous procéder ce soir ? Je vous propose, comme d'habitude, un exposé du maître d'ouvrage parce qu'avant de discuter d'un projet, il

faut quand même que son principal responsable puisse en exposer les principales caractéristiques. Ensuite, nous aurons un premier temps de questions de la salle et notamment, nous donnerons peut-être en premier lieu la parole à Monsieur le Préfet de l'Oise qui a souhaité s'exprimer. Alors, en ce qui concerne les interventions des participants, je vous rappelle la règle, il y a des micros qui sont en bas des escaliers, deux micros, donc, si vous voulez vous exprimer, vous vous approcherez du micro, chacun à son tour. Je vous recommande simplement de faire des interventions courtes pour que le maximum de personnes puissent s'exprimer et donc de ne pas dépasser 4 minutes - 5 minutes et peut-être de donner la priorité à ceux qui ne se sont jamais exprimés dans une réunion du débat public. Après ce premier temps, donc, nous donnerons la parole à un expert comme nous le faisons dans chacune de nos réunions qui, ce soir, est Monsieur Vincent Vignon qui est un spécialiste du maintien des trames vertes et des trames bleues dans les projets d'équipement notamment. Et puis, nous poursuivrons ensuite la deuxième phase du débat avec des questions et des réponses en provenance de la salle. Voilà. Donc, écoutez, je laisse la parole à Madame Vanlaecke qui est Directrice régionale de RFF pour la région Nord-Pas-de-Calais-Picardie.

Lucette VANLAECKE

Monsieur Droz, merci. Je vais, bien sûr, tout d'abord saluer Madame le Maire, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président et tous les élus qui sont ce soir avec nous. Mesdames et messieurs, bonjour ! Peut-être aussi vous dire quelques mots de Réseau Ferré de France. D'abord, les personnes qui sont avec nous ce soir, qui sont avec nous à la tribune, avec nous à la tribune, donc, Pierre-Yves Biet, le responsable du débat public ; Cédric Papin, le responsable des études mais aussi les collaborateurs de direction régionale Nord-Pas-de-Calais et Picardie et la direction régionale Ile-de-France qui sont avec nous ce soir et qui interviendront si, effectivement, des sujets plus particuliers les concernent car ce projet a la particularité de concerner deux régions, deux régions administratives, bien sûr : la Picardie et l'Ile-de-France mais aussi deux régions chez Réseau Ferré de France. Alors, RFF, Réseau Ferré de France, c'est l'entreprise de service public qui a été organisée par l'Etat pour prendre en charge le réseau ferré national pour l'organiser, pour le moderniser, pour le développer et aussi organiser des services ferroviaires qui répondent réellement au besoin de la société, de l'économie et, bien sûr, des territoires. Bien sûr, RFF ne réalise pas cela seul mais avec l'ensemble des institutions qui participent à la définition et à la mise en œuvre des politiques de transport : l'Etat, les régions, les Conseils régionaux, la SNCF et aussi, bien sûr, pour l'Ile-de-France, le STIF. Donc, Réseau Ferré de France, c'est le propriétaire des voies ferrées et à ce titre, c'est l'entreprise qui est chargée du développement du réseau. Donc, nous menons

plusieurs grands projets en France, en Ile-de-France dont le projet Roissy-Picardie dont nous allons vous parler ce soir. Et ce projet s'inscrit parfaitement dans le Grenelle de l'environnement qui nous a fixé une mission de sobriété de moyen, j'allais dire, en général et sobriété qui est ici parfaitement décrite puisque ce projet, c'est un projet de maillage du réseau existant. C'est en effet une dizaine de kilomètres de lignes classiques nouvelles à créer entre la ligne LGV qui passe par Roissy, comme vous le voyez à l'écran, et la ligne Paris-Creil-Amiens. Et cela va permettre de relier la Picardie à la grande vitesse. Et c'est pour cela que j'insiste tout particulièrement sur une sobriété de moyen qui ici a des effets majeurs pour toute la région Picardie. Alors, le Grenelle de l'environnement nous concerne à plus d'un titre. La nature des projets de Réseau Ferré de France est, elle aussi, un élément du développement durable dans la nature de ces projets mais tout au long de la conception et du développement des projets, et j'insiste là-dessus, Réseau Ferré de France s'impose de prendre en compte le développement durable. C'est une préoccupation continue et progressive tout au long du projet lui-même. Cette prise en compte concerne toutes les sphères du développement durable tant sur l'accessibilité qui est l'essence même des projets et de leurs effets positifs sur le report modal et les émissions de gaz à effet de serre mais aussi le social avec toutes les actions d'optimisation des retombées sur les territoires, la qualité des infrastructures qui fait une large part à l'innovation et à l'écoconstruction à l'efficacité énergétique et aux protections vis-à-vis du bruit et, bien sûr, la protection de l'environnement en limitant les incidences négatives. Et nous aurons, si vous le souhaitez, effectivement, des points plus particuliers en écho à l'intervention de Monsieur Vignon. Toujours dans le développement durable, Réseau Ferré de France croit beaucoup à l'apport de la concertation dans le cadre des projets. Et en ce sens, à Réseau Ferré de France, nous dépassons largement les strictes obligations réglementaires car nous avons de véritables attentes dans le déroulement du débat sur ce projet en particulier car il répond à des besoins forts en Picardie, nous l'avons vu, ils se sont exprimés dès le démarrage du débat public. Mais ce projet fait aussi débat en Ile-de-France, nous l'avons constaté et dans tous les sens du terme. En effet, c'est la neuvième réunion du débat public, l'avant-dernière, et la cinquième en Picardie. Beaucoup de choses ont déjà été dites. Dès le démarrage du projet, des forces vives se sont exprimées fortement mais nous avons aussi confronté ce projet à des visions différentes. Ce soir, nous allons vous écouter et vous entendre dans ce territoire. Ce que vous avez ressenti, exprimé, apprécié, toutes vos contributions enrichiront elles aussi le débat car ce débat c'est vraiment un moment important dans la vie du projet et dans la vie d'un projet ferroviaire en général. Pour Roissy-Picardie, et je le disais, c'est un projet de maillage de réseau ferroviaire. C'est la première fois que Réseau Ferré de France porte un projet de maillage devant le débat public. C'est le septième projet pour Réseau Ferré de

France, c'est un projet qui pourrait être qualifié de taille un peu moins importante que ce que nous portons habituellement et pourtant, c'est pour nous un très grand projet au regard des enjeux qu'il porte. Alors, l'expression, le dialogue que nous allons avoir avec vous ce soir mais aussi avec les institutions et les organisations qui sont concernées par Roissy-Picardie permettent d'apporter des éléments aux principales questions qui vont être posées. Nous allons construire, et nous l'avons déjà fait depuis le début du débat, la légitimité du projet avec vous. Car, ce débat public doit permettre in fine de nous éclairer dans la décision que nous devons prendre avant la fin de l'année quant à la suite à donner au projet, au vu des appréciations portées sur son bien-fondé, sur son opportunité, ses objectifs, ses principales caractéristiques. Cette décision, nous la prendrons avec l'Etat, avec les Conseils régionaux. Nous tiendrons le plus grand compte de ce qui va se passer avec vous ce soir et dans le cadre du débat en général. Mais je pense que maintenant il est temps de parler du projet lui-même et je vais passer la parole à Pierre-Yves Biet.

Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! La présentation du projet que je propose d'aborder maintenant donc va successivement aborder les objectifs auxquels ce projet cherche à répondre avant d'évoquer les solutions que RFF a étudiées et qui sont portées au débat. Solutions d'abord sur les aspects de service, c'est-à-dire si cette liaison était réalisée, quel type de service, concrètement, quel type de train pour quelle desserte pourrait être mis en place ? Et puis, en second lieu, aborder la question des options de passage, c'est-à-dire si ce projet était réalisé, comment il pourrait s'insérer sur le territoire qui l'accueillerait ? Alors, peut-être, commençons par le projet en rappelant sa consistance rapidement, Lucette Vanlaecke l'a évoquée. Il s'agit donc d'un projet de maillage du réseau ferroviaire. Le principe, c'est de relier la ligne à grande vitesse d'interconnexion qui contourne l'Ile-de-France par l'Est et qui dessert la gare de Roissy Charles-de-Gaulle-TGV en particulier à la ligne Paris-Creil-Amiens qui, ensuite, irrigue l'ensemble du territoire picard au bénéfice d'une proximité géographique au Nord de Roissy. La ligne à créer est une ligne classique où les trains pourront circuler à une vitesse maximale de 160 km/heure, s'agissant d'une ligne de maillage. Donc... Venons-en à l'aspect objectif. Je présenterai donc successivement quatre objectifs. Le premier d'entre eux qui est à nos yeux l'élément fondateur de ce projet, c'est l'enjeu de raccordement de la Picardie à la grande vitesse ferroviaire. Cet enjeu, il est directement lié à la situation que connaît la Picardie, c'est-à-dire une région traversée par le réseau à grande vitesse, LGV Nord, bien sûr, et depuis 2007, la LGV Est-européenne mais une région qui est peu desservie par la grande vitesse ferroviaire avec une gare sur le territoire, la gare TGV Haute-Picardie, qui a trouvé son public, j'ai envie de dire, plus de 430 000 voyageurs l'an passé

mais qui couvre finalement assez peu en termes d'attraction, en termes de rayonnement le territoire régional. Par exemple, seul 8 % des habitants de l'Oise utilisent cette gare. Donc, la conséquence, c'est que les Picards, par rapport à la moyenne nationale, utilisent moins le train que la plupart des Français pour leurs voyages nationaux à longue distance et c'est assez directement lié à la situation que la Picardie vit actuellement vis-à-vis de la grande vitesse qui représente quand même, il faut avoir ce chiffre en tête, de l'ordre de 90 % des voyages nationaux par voie ferroviaire. Donc, on voit toute la place qu'a pris le TGV dans les voyages longue distance. Si on avance sur la diapo suivante, donc, vous retrouvez ce que j'indiquais tout à l'heure à savoir la manière dont les Picards accèdent à la grande vitesse aujourd'hui. Huit pour cent depuis l'Oise par la gare TGV Haute-Picardie mais principalement, ce sont les gares parisiennes qui sont les gares d'accès des Picards à la grande vitesse. C'est particulièrement vrai sur le Sud de la région et en particulier pour l'Oise puisque vous voyez, la flèche, 77 % des habitants de l'Oise vont chercher le TGV en gare parisienne avec ce que cela veut dire en termes de correspondance parfois ressentie comme une véritable contrainte. Donc, ce projet, il vise justement par ce maillage, et on peut avancer sur la diapositive suivante, à permettre donc un raccordement de la ligne Paris-Creil et donc du réseau picard à la grande vitesse ferroviaire donc à la ligne LGV d'interconnexion, permettant la mise en place de relation en train à grande vitesse directe entre Amiens, Creil, la gare Charles-de-Gaulle TGV. Mais au-delà, l'objectif, c'est de rejoindre un certain nombre de grandes capitales régionales, celles qui apparaissent, vous voyez, sur l'écran. Et l'enjeu, c'est aussi, bien sûr, les gains de temps en évitant ces changements de... ces correspondances à Paris, de l'ordre de 30 minutes en moyenne sur les destinations. Mais j'y reviendrai tout à l'heure concernant le cas spécifique du Beauvaisis mais aussi un enjeu, évidemment, de développement de l'économie régionale et d'aménagement du territoire permettant de concevoir différemment les transports dans la région et, bien sûr, un projet parce qu'il se base sur l'utilisation du réseau existant qui permet, et c'est un de ses atouts à notre sens, qui permet effectivement une diffusion de la grande vitesse. Et donc, pour mieux comprendre cet enjeu de diffusion, on va vous présenter, on va la lancer dans quelques instants, on va vous présenter donc le principe, je vais prendre le petit pointeur, le principe donc d'un train à grande vitesse qui partirait d'Amiens, vous l'avez vu partir. Au même moment, un TER part de Beauvais ou de Saint-Quentin, l'arrêt à Creil permet d'assurer les correspondances avec les voyageurs venant de Compiègne, Saint-Quentin mais aussi de Beauvais. Le TGV ensuite prend la ligne nouvelle Roissy-Picardie, dessert la gare CDG-TGV et se poursuit vers ces différentes destinations, alors que le TER, lui, se poursuit sur Paris, donc, pas de changement vis-à-vis de la relation à Paris, et puis, évidemment, tout cela fonctionne dans l'autre sens, dans le sens des grandes capitales régionales vers la Picardie.

Là aussi avec le même effet de diffusion à travers les nœuds ferroviaires, ici est représentée la diffusion à travers les correspondances en gare de Creil mais en gare d'Amiens ce serait la même possibilité pour des habitants de la côte picarde, d'Abbeville, d'Albert ou encore de Poix-de-Picardie. Voilà ! On rejoue l'animation, mais vous avez compris que l'utilisation du réseau ferroviaire picard et la desserte des carrefours ferroviaires que sont Creil et Amiens est un élément important du projet. Alors, sur le Beauvaisis, un point important à mettre en avant par rapport à cette capacité à atteindre le TGV en gare de Creil, c'est, et je fais une petite parenthèse dans la présentation du projet Roissy-Picardie, c'est un projet qui va justement contribuer à faciliter cet accès à Creil et cette diffusion de l'effet grande vitesse, c'est le projet qui se déroule dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, donc, 2007-2013, qui est en cours. C'est le projet d'amélioration de la ligne Creil-Beauvais donc qui permettra par des travaux à la fois sur la signalisation mais aussi sur des possibilités de croisement en créant des morceaux de double voie sur cette ligne entre Creil et Beauvais, d'augmenter les fréquences quotidiennes de train en passant de 14 allers et retours par jour aujourd'hui à un minimum de 18 allers et retours par jour, c'est tout de même de l'ordre de 25 à 30 % d'augmentation de la desserte, permettant le cadencement à la demi-heure en heure de pointe, mais aussi permettant d'accroître la régularité et ce qu'on appelle dans notre jargon la robustesse de l'exploitation de la ligne et globalement d'améliorer l'accès à Creil pour l'ensemble des besoins intra-régionaux mais aussi justement pour accéder aux trains à grande vitesse en gare de Creil. Venons-en maintenant à la question des temps de parcours. Vous voyez tout à l'heure que l'un des intérêts du projet de ce point de vue-là, c'était de permettre des gains de temps dans les relations entre les grandes villes picardes et les grandes capitales régionales. Alors, l'exemple justement sur Beauvais, c'est un exemple sur une relation vers Lyon et vers Marseille. Le projet, si on considère un voyageur qui prend le train et le TER en gare de Beauvais qui se rend à Creil avec un parcours de l'ordre de 40 minutes, une correspondance qui serait adaptée à Creil avec un temps d'attente réduit de l'ordre de 10 minutes. Et ensuite, le voyageur monte dans le TGV pour se diriger vers Charles-de-Gaulle et sans changer de train poursuit sur Lyon avec un temps de trajet de 3 heures 10 dans le cadre du projet. Si le service en l'occurrence se prolonge sur Marseille 4 heures 40, ces temps sont à mettre en relation avec le temps actuel d'un voyageur qui, aujourd'hui partirait de Beauvais, passerait par Paris et se rendrait à la gare de Lyon à Paris, puis à Lyon 4 heures par rapport aux 3 heures 10, donc, vous voyez que dans le cas de Beauvais, on est un peu au-dessus des 30 minutes en moyenne de gain de temps, et puis un gain de temps qui est également significatif sur Marseille. Deuxième objectif du projet, deuxième objectif qui concerne l'augmentation de la capacité du réseau. Alors, cela c'est une notion et on passera également à une petite animation pour bien illustrer cette notion qui est

importante pour RFF en tant que gestionnaire de réseau mais qui est surtout importante, parce que liée à des perspectives de croissance du trafic des trains à grande vitesse et aujourd'hui la possibilité avec le projet Roissy-Picardie de créer un deuxième débouché, vous voyez là avec le pointeur la ligne Roissy-Picardie. Un deuxième débouché au Nord de Roissy permettant à la fois de desservir la Picardie mais aussi permettant aux trains de sortir du réseau à grande vitesse donc de ne pas emprunter la LGV Nord, va permettre effectivement d'accroître globalement la capacité du réseau en mettant davantage de trains. On va illustrer cela tout de suite avec une petite animation qui va être lancée. Vous avez ici donc Paris Nord, la ligne vers Creil, la ligne vers Lille, la ligne d'interconnexion, donc, vous avez les TGV qui partent de Paris Nord vers Lille, Londres, Bruxelles, ou Cologne et Amsterdam. Et puis, vous avez les TGV, ce qu'on appelle province-province donc des Bordeaux-Lille, actuellement des Lyon-Lille qui s'insèrent entre deux TGV venant de Paris. Et vous avez ce TGV ici qui est bleu, qui est, appelons-le le Roissy-Picardie qui, lui, va desservir l'aéroport Charles-de-Gaulle mais va sortir du réseau par la ligne nouvelle Roissy-Picardie pour desservir la Picardie, mais aussi permet de faire circuler ce train-là. Cette ligne nouvelle permettra de faire circuler ce train puisque, en toute hypothèse et on va le revoir tout à l'heure sur l'animation avec un deuxième TGV encore une fois pour le Roissy-Picardie qui va sortir du réseau au même moment où de toute façon, il n'aurait pas pu rentrer sur la LGV Nord, parce qu'il y avait un train venant de Paris, regardez, le train venant de Paris est là, donc, il ne pouvait pas s'engager sur la LGV Nord, la place étant occupée mais il peut néanmoins circuler entre Marseille, Lyon, Marne-la-Vallée, Roissy et vers la Picardie, c'est ce qu'on appelle l'augmentation de la capacité du réseau, qui est un élément important pour l'Ile-de-France plus deux TGV province-province et pour la Picardie. On peut donc aborder le troisième objectif de ce projet qui concerne justement le pôle multimodal de Roissy, pôle multimodal important bien évidemment, pôle aérien, pôle ferroviaire et ce projet à travers l'animation qu'on vient de voir permet de mettre en place davantage de trains à grande vitesse sur davantage de destinations et donc des fréquences plus importantes et tout cela contribue à une accessibilité meilleure du pôle de Roissy et donc à une attractivité également meilleure, donc, à son échelle, ce projet contribue à l'attractivité. Et je le signale, parce que, effectivement, vis-à-vis d'un projet qui a des fonctions plutôt picardes, vous l'avez bien compris, ce projet, il présente aussi un avantage par rapport à la dynamisation de ce pôle régional du Nord de l'Ile-de-France qui est Roissy. Et puis Roissy, c'est un pôle et j'en viens au quatrième objectif du projet, c'est d'améliorer l'accès à Roissy. C'est un pôle particulièrement dynamique en termes d'emploi, 90 000 emplois sur la plate-forme de l'ordre de 240 000 dans un périmètre plus large, des perspectives de croissance encore importantes pour les années à venir, mais un pôle peu accessible notamment en transport en commun.

Aujourd'hui, une seule liaison ferroviaire donc le RER B venant de Paris mais les politiques de transport qui visent justement à améliorer l'accès à Roissy en transport en commun, je citerai sur cette carte quelques projets. Donc, la modernisation justement du RER B venant de Paris et la Seine-Saint-Denis, modernisation là qui n'est pas un projet, qui est en cours de réalisation, qui sera achevée en 2013. Donc, cela c'est pour les territoires qui sont situés au Sud de la plate-forme. Pour les territoires qui sont situés à l'Est de la plate-forme, donc, l'Est du Val-d'Oise, il existe le projet de Barreau de Gonesse qui consiste à relier le RER D à la ligne du RER B au niveau du Parc des Expositions donc en créant une nouvelle branche du RER D et puis, le projet Roissy-Picardie justement peut être une opportunité pour améliorer l'accès de la plate-forme de Roissy pour l'ensemble des territoires qui sont situés justement au Nord de l'aéroport. Alors, un mot sur, puisque, cela a été au cœur du débat, cette articulation Barreau de Gonesse, Roissy-Picardie, c'est vrai que la proximité des deux projets a amené RFF dès le démarrage de nos études de regarder si, finalement, un seul et même projet pouvait répondre aux différentes fonctions que j'ai citées, à savoir, accès de la Picardie à la grande vitesse, accès du l'Est du Val-d'Oise à Roissy et accès de la Picardie à Roissy. Et la conclusion de nos études, c'est qu'il n'était pas possible dans les conditions à la fois de performance pour les Franciliens, pour les Picards mais aussi dans les conditions économiques d'envisager le passage de tous ces trains différents TGV, TER, RER sur le seul projet de Barreau de Gonesse au risque de perturber à la fois le bon fonctionnement des services franciliens, et la régularité des services franciliens est un enjeu très fort qui va ressortir de ce débat mais aussi ne permettant pas de répondre positivement aux enjeux de la Picardie, puisqu'il n'était pas possible de rejoindre par le Barreau de Gonesse la ligne d'interconnexion, les TGV doivent arriver sur la ligne d'interconnexion et pour les TER, nous aboutirions à des allongements de temps de parcours très significatifs sans parler des risques liés au fait que sur des mêmes voies circuleraient des trains de nature tout à fait différente. Voilà sur la première partie concernant les objectifs. Je vais aborder les solutions étudiées. D'abord, les services mais je vais aller vite, parce que j'en ai déjà un petit peu parlé dans le début de la présentation. Deux scénarios de service qui sont proposés au débat. Le premier scénario, il concerne un scénario où circuleraient des trains à grande vitesse, donc, entièrement basé sur des trains à grande vitesse. Les études de marché que nous avons menées permettent d'indiquer que sept TGV allers et retours au départ d'Amiens desservant Creil, puis se dirigeant vers Charles-de-Gaulle et ensuite vers les différentes destinations, donc, par exemple, trois vers Lyon, un se prolongeant vers Montpellier, un vers Marseille-Nice et un terminus Lyon, et puis idem sur les autres destinations que vous voyez sur cette carte que nous avons vue tout à l'heure. Et puis, on a aussi envisagé que cette ligne dès lors qu'elle serait réalisée, si c'est le cas, elle pourrait être une opportunité comme indiqué tout à

l'heure, de faciliter l'accès à Roissy et donc, on a envisagé un deuxième scénario, en complément des sept TGV allers et retours par jour, mettrait un service régional type TER entre Creil et Roissy avec la possibilité d'arrêt intermédiaire dans le Sud de l'Oise, on pense en particulier à la gare de Chantilly, mais aussi des possibilités en fonction des options de passage que je vais présenter dans un instant, de desservir une ou deux gares dans le Nord-Est du Val-d'Oise, fréquence des trains en heure de pointe de l'ordre de deux trains par heure en heure de pointe. Très concrètement en termes de temps de parcours, ce service régional, vous retrouvez le graphique de tout à l'heure par rapport au temps de parcours. Le parcours Creil-Roissy serait fait là en l'occurrence en 20 minutes, non pas 15 comme tout à l'heure, parce qu'il y a effectivement les arrêts envisagés à Chantilly-Survilliers-Fosses, là on est dans le cadre de l'une des options de passage, 20 minutes à comparer effectivement au temps de parcours par la navette routière, le bus 50 minutes ou au temps de parcours en voiture de l'ordre de 35 minutes, donc, un avantage tout à fait significatif pour les voyageurs. Les résultats en termes de trafic de ces différents scénarios significatifs, scénario train à grande vitesse à horizon 2020, horizon de mise en service du projet, environ 1,5 à 1,6 millions de déplacements sur la ligne nouvelle, dans le scénario où il y aurait également des trains régionaux de l'ordre de 2,7 à 2,8 millions de déplacements à horizon 2020 puisqu'il est intéressant de noter, c'est que nombre de ces déplacements sont des déplacements détournés de la route, vous voyez le report modal, 600 000 à peu près dans le scénario TGV, 1,4 millions dans le scénario TGV plus TER. Voilà. Dernière partie de la présentation sur les options de passage cette fois-ci et avant de développer ces trois options de passage indiquer, Lucette Vanlaecke l'a aussi indiqué dans son propos préliminaire que la réalisation, la conception d'une ligne nouvelle, c'est un processus progressif avec une prise en compte des exigences de développement durable à chaque étape de la conception et également à travers des études qui vont être de plus en plus précises mais aussi une concertation qui va se dérouler tout au long de ce processus de concertation de manière à insérer le plus finement possible dans le territoire la ligne nouvelle. Et ce processus progressif et cette prise en compte du développement durable a démarré dès la définition des options de passage. On va passer à l'image suivante. Pour vous repérer ici, vous avez donc l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, ici vers Paris, ici la LGV nord, ici la ligne vers Creil avec Chantilly et la zone d'études c'est ce qui est ici en foncé située à quelques kilomètres au nord de Roissy et vous voyez ici les trois options de passage, option nord, option centrale, option sud. Le principe de prise en compte, le principe de définition de ces options, il y en a deux : l'option nord et l'option sud. Le principe, c'est un couloir commun avec une infrastructure de transport existante, l'autoroute 1 pour l'option nord, la francilienne pour l'option sud. Et le second principe qui concerne là l'option centrale, c'est d'avoir le linéaire le plus court avec

l'option centrale, c'est ce qui nous a guidé et c'est dès à présent dès la définition de cette prise en compte des enjeux de développement durable à ce stade du débat public. Présentons maintenant de manière un peu plus détaillée ces différentes options avec différents critères d'évaluation qui ont été les nôtres, classiquement le linéaire et le coût. Vous voyez, cela apparaît au fur et à mesure avec des couleurs différentes, ce qu'il faut voir c'est une relation, une hiérarchie entre les différentes options, le vert est la plus favorable des trois, le rouge foncé est la moins favorable des trois, l'option centrale, je l'ai indiqué, est la moins longue, en l'occurrence la moins chère du point de vue de l'impact sur l'environnement, le deuxième item, il me semble également que l'option centrale est l'option qui permet la mise en place de l'infrastructure dans des conditions d'impact le plus maîtrisable. Pour ce qui concerne les enjeux de performance de l'infrastructure, notamment des temps de parcours, l'option nord semble celle qui effectivement permettrait les temps de parcours les plus rapides. Et pour ce qui concerne les services envisageables, là il y a le critère différent selon le nombre d'arrêts en Ile-de-France, envisageables dans le cadre des services régionaux du type TER et là en l'occurrence, l'option sud qui se débranche au sud de Louvres permettrait un arrêt à Louvres et un arrêt à Survilliers, l'option centrale permettrait un arrêt à Survilliers-Fosses. L'option nord en revanche qui se débranche à la frontière de l'Oise et du Val-d'Oise sur la commune de la Chapelle-en-Serval ne permettrait pas de desservir des gares en Ile-de-France, ce qui explique que c'est l'option sud sur ce critère qui nous paraît la plus favorable. Cela c'est l'élément évidemment le plus marquant. En termes d'investissement, vous avez vu les montants de l'ordre de 150 à 270 millions d'euros mais le projet comprend également des aménagements sur le réseau existant, des aménagements en gare, gare de Creil, gare d'Amiens de manière à accueillir les trains à grande vitesse mais également des aménagements de capacité sur l'axe Paris-Creil de manière à permettre le développement du trafic et notamment des nouveaux services liés au projet Roissy-Picardie avec des possibilités d'augmentation de capacité par des augmentations de nombres de voie à certains endroits de la ligne en particulier. Et puis, ce que vous avez à l'écran c'est la troisième proposition en termes d'aménagement du réseau existant, le développement de capacité de la gare Charles-de-Gaulle-TGV, c'est une gare qui est représentée ici schématiquement, quatre voies qui sont desservies par des quais, deux voies traversantes ici au centre. Le principe serait de mettre l'ensemble des voies accessibles aux voyageurs et aux trains, permettant d'augmenter de 50 % la capacité de la gare et de permettre à la fois l'accès dès le développement des trains à grande vitesse mais aussi l'accueil des services régionaux dans le scénario que je vous ai présenté. Ces investissements à ce stade des études sont estimés de l'ordre de 70 à 100 millions d'euros. Voilà pour cette présentation, je rappelle mais ce sont des documents qui sont maintenant bien connus, le dossier du maître

d'ouvrage et plus récemment nous avons produit un dossier d'informations complémentaires qui est accessible ici et l'enjeu de ce document c'était aussi de préciser à la fois l'avis de RFF et d'alimenter la réflexion des acteurs sur des enjeux et des questions qui ont été posées, fortement dans le débat, dans la première partie du débat. On pense notamment à cette question, mutualisation du Barreau de Gonesse mais aussi les enjeux de l'insertion du projet qui sont évoqués dans ce document. Merci de votre attention.

Emmanuel DROZ

Nous allons donc pouvoir passer au débat proprement dit, Monsieur le Préfet, si vous souhaitez dire un mot.

Monsieur le Préfet

Monsieur le Président, Madame le Maire, Monsieur le Président du Conseil Régional, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Un mot rapide pour vous dire le plaisir que j'ai comme préfet de l'Oise à accueillir et à héberger en quelque sorte dans le département dont j'ai la charge ce débat. Ce débat dont l'Etat considère qu'il constitue pour le département de l'Oise un rendez-vous important, et je voudrais en quelques mots rappeler la position de l'Etat sur ce projet. D'abord dire que ce projet doit être examiné sous l'ensemble de ces enjeux. Il y a dans ce projet trois enjeux. Il y a d'abord un enjeu ferroviaire : il s'agit d'améliorer pour les Picards et pour les habitants de l'Oise qui constituent le front sud de la Picardie, et l'amélioration de l'offre de transport qui est à l'évidence considérée aujourd'hui comme insuffisante. Cela c'est l'enjeu ferroviaire. Il y a aussi un enjeu en matière de développement et d'aménagement durable : il s'agit dans ce département de proposer une alternative à l'automobile et de ce point de vue en améliorant les dessertes et les liaisons avec les lignes à grande vitesse. Ce projet répondra à cette préoccupation. Et puis, un troisième enjeu qui est un enjeu économique. Il faut rapprocher l'Oise du bassin économique de Roissy et ce barreau y contribuera à l'évidence en facilitant et en instituant une liaison directe avec Creil. Donc, ce sont les trois enjeux auxquels l'Etat est particulièrement sensible. Il y est d'autant plus sensible que sa position sur le projet est connue depuis un certain temps, nous l'évoquions avec le Président du Conseil Régional dès le précédent contrat de plan, l'Etat et le Conseil Régional avaient considéré déjà ce projet comme structurant. Dans l'actuel contrat de plan Etat-Région et le préfet de région l'a dit et je le répète et je parle là sous le contrôle du Président du Conseil Régional qu'il y a plusieurs priorités. Il y a l'accessibilité, il y a la compétitivité, et il y a le développement durable, j'ai le sentiment que ce projet répond à l'évidence aux priorités fixées dans l'actuel contrat de plan Etat-Région, c'est-à-dire que ce projet correspond aux priorités de l'Etat local et je tenais à le

redire solennellement ce soir. Troisième motif de satisfaction, c'est que le fait que ce débat se tienne signifie que les choses avancent, qu'il y a en quelque sorte une dynamique qui se crée autour de ce projet et j'émetts le vœu que ce débat, celui d'aujourd'hui et ceux des jours qui viennent, entretienne des voies et conforte encore cette dynamique tant j'ai le sentiment qu'il faut faire effectivement de la concertation, de la pédagogie et emporter l'adhésion de ceux qui pourraient être inquiets ou réservés et je sais qu'il y en a dans d'autres départements ou dans d'autres régions que la nôtre, et auxquels il faut dire que les deux projets ne sont pas incompatibles, ce n'est pas l'un ni l'autre, ces deux projets de nature tout à fait différente. Alors, je terminerai rapidement ce bref propos en reprenant l'expression d'un élu du département qui dit que c'est un petit barreau pour RFF mais que c'est un grand pas pour la Picardie et pour l'Oise et que ce qui est bon pour l'Oise est bon pour la Picardie et vice versa. Nous avons tous besoin ici de ce chaînon manquant. Merci !

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Merci Monsieur le Préfet. Je vais maintenant donner la parole à la salle peut-être en donnant la priorité à ceux qui sont venus ici ce soir qui ne se sont pas encore exprimés dans le cadre du débat s'il y en a. Je vous en prie, allez-y, Monsieur !

Thierry AURY

Bonsoir ! Thierry Aury, je suis Conseiller municipal et communiste de Beauvais et je suis responsable régional du Parti Communiste en Picardie. Et avant cette réunion de ce soir à Beauvais après d'autres, je vais dire que j'ai eu l'occasion d'échanger avec d'autres élus, d'autres militants, d'autres responsables du Parti Communiste et dans notre région Picardie et également dans le Val-d'Oise qui se trouve concernés par ce projet. Je vais dire d'emblée ma satisfaction que soit ouvert en grand le débat sur la réalisation de ce fameux barreau ferroviaire Creil-Roissy qui est une vieille revendication des habitants de l'Oise depuis des années et qui a été constamment portée par le Parti Communiste depuis de nombreuses années. Et d'ailleurs, j'avais eu l'occasion comme tête de liste régionale du Front de Gauche dans la récente campagne des élections régionales de porter cette proposition dans le programme que nous portions devant les électeurs de Picardie en même temps d'ailleurs et j'y reviendrai que l'exigence d'un redéveloppement massif du transport ferroviaire tant pour les voyageurs que pour le trafic marchandises avec la modernisation du réseau, la réouverture ou la création de ligne et un maillage du territoire pour favoriser au mieux correspondance et intermodalité. Je veux insister sur quelques points qui nous semblent

déterminants pour la réussite de ce projet. Bien évidemment, et je veux en dire un mot tout de suite, l'accès direct d'Amiens, la capitale régionale au réseau TGV, est évidemment ressenti positivement partout en Picardie, en premier lieu dans la capitale régionale mais au-delà comme une sorte de début de réparation du préjudice commis dans les années 80, et cela va sans nul doute favoriser l'utilisation, le développement de l'utilisation du train pour se rendre, par exemple, à l'aéroport de Roissy ou pour voyager à travers le pays ou vers d'autres destinations. Mais je voudrais dire à ce moment précis, parce que cela a été souligné par de nombreuses personnes que j'ai rencontrées, qu'il est absolument indispensable que soit garanti, en même temps sur cette ligne Paris-Amiens ou Creil-Amiens, le maintien au moins au même niveau des liaisons classiques existantes, je dis cela, parce que d'autres expériences dans d'autres régions ont montré que l'arrivée du TGV était parfois synonyme de démantèlement d'autres liaisons existantes auparavant. Et je voudrais maintenant revenir à ce qui constituera le cœur de mon intervention et dans le même état d'esprit, nous pensons que ce projet doit être de bout en bout réfléchi, conçu, réalisé pour répondre au mieux aux besoins des habitants, des salariés de notre région, cela doit être pour nous la priorité absolue. Ces besoins, ce sont d'abord des réponses adaptées au déplacement domicile-travail. Quand 90 % des 13 000 Picards travaillant sur la plate-forme de Roissy s'y rendent en voiture. Or, on sait que c'est sur la question du déplacement domicile-travail qu'on peut travailler le plus efficacement à des alternatives autoroutières. Mais cela suppose et de nombreux interlocuteurs que j'ai eu l'occasion de rencontrer ont insisté là-dessus, notamment, je pense au collectif « Vivre et venir travailler en transport en commun sur la plate-forme de Roissy » souligne que cela suppose de prendre en compte les spécificités du travail dans les sociétés de la plate-forme de Roissy, puisque 79 % de ces salariés travaillent en horaire décalé, en nocturne, le week-end et on dit que 40 % doivent partir au moins une heure avant 6 heures du matin de chez eux pour se rendre au travail. Cela on le sait, c'est la conséquence, c'est une aparté que je fais mais c'est en lien avec notre sujet, la course effrénée à la productivité des sociétés installées sur la plate-forme et donc, il faut en tenir compte pour la réalisation et la pleine efficacité pour les salariés de ce projet. J'en profite également pour dire à ce propos que cela devrait être un argument, un argument de plus, pour relever le versement de transport des entreprises qui n'est que de 1,4 % sur Roissy quand il est de 2,6 % sur Paris ou La Défense, versement de transport qui permettrait de contribuer au financement d'un beau réseau de transport en commun. Le collectif dont je parlais « Vivre et venir travailler en transport en commun à Roissy et ses environs » souligne d'ailleurs le besoin d'un véritable plan d'urgence sur les transports en commun sur toute cette plate-forme de Roissy. A ce point de mon intervention, je voudrais préciser que les réponses des pouvoirs publics en matière de desserte en transport en commun de cet

immense pôle économique de près de 140 000 salariés au sens large, ces réponses doivent concerner aussi bien les Picards que les Franciliens. Et pour avoir discuté, il y a deux jours avec mon ami Chiabodo, qui est Maire-adjoint de Goussainville et qui est cheminot, il est, par exemple, insupportable évidemment que les habitants de cette ville qui est située en bout des pistes de Roissy doivent passer par Paris pour se rendre à la gare de Roissy en transport en commun. Et bien évidemment, j'appuie, nous appuyons totalement la réalisation conjointe, par exemple, du Barreau de Gonesse, de liaison entre le RER B et le RER D qui est une vieille revendication des habitants de ce secteur. Ces deux projets ne s'opposent pas mais ils doivent devenir complémentaires pour une amélioration sensible des conditions de transport des habitants de nos deux régions, et nous refusons toute opposition ou mise en concurrence des habitants de nos régions à ce sujet. Et je voudrais dire là aussi, puisqu'on parle argent aussi, on a trouvé pendant 40 ans les centaines de milliards nécessaires pour développer des milliers de kilomètres d'autoroute, et l'autoroutier, il me semble qu'on peut trouver aujourd'hui le moyen financier pour réaliser les quelques kilomètres de ligne de ces deux projets Creil-Picardie-Roissy et le Barreau de Gonesse. Je voudrais enfin insister sur un certain nombre de corollaires indispensables selon nous de ce projet Picardie-Creil-Roissy, et un des corollaires indispensables, c'est le besoin d'un engagement fort de l'Etat et de RFF pour la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes, après malheureusement des décennies d'abandon. On est dans une ville où, il y a encore quelques années, on a démarché des entreprises pour qu'elles arrêtent d'avoir recours au rail de manière à fermer des lignes ferroviaires. Je vais rappeler de ce point de vue-là que la ligne Beauvais-Creil ne dispose toujours que d'une voie unique non électrifiée. Je pense que si on veut, et on est à Beauvais là ce soir, que notre ville, ville-préfecture de l'Oise profite à plein de ce Barreau Creil-Roissy, il y a absolument besoin d'un effort important de modernisation de cette liaison ferrée Creil-Beauvais de manière à ce qu'elle soit la plus efficace possible. Je veux aussi en profiter pour dire, parce que cela a été un sujet de débat sur d'autres lors du plan local d'urbanisme dans notre ville, mais là c'est plus au-delà de notre commune et de notre agglomération, lancer un appel à toutes les communes pour qu'on arrête, qu'on stoppe toute réduction des emprises ferroviaires dans les plans locaux d'urbanisme de manière à se placer, de manière volontaire déterminée pour l'avenir sur un redéveloppement du rail. Ce projet devrait être l'occasion d'ouvrir aussi le débat sur la réouverture de ligne ferrée fermée ces dernières années afin d'élargir le maillage ferroviaire. Je vais aussi pointer un certain nombre de points qui sont liés d'après tout un tas d'interlocuteurs à la bonne marche de ce projet. La nécessité d'une troisième voie entre Chantilly et Creil pour absorber le surcroît de trafic attendu, je crois qu'au-delà de Chantilly, c'est prévu mais il semble indispensable qu'entre Chantilly et Creil, ce soit réalisé également. Enfin, les cheminots rappellent que les

installations de la gare de Creil datent pour certaines de 1910 et doivent être totalement revues pour permettre une pleine efficacité du projet Creil-Roissy. Je vais dire de ce point de vue que cette modernisation pourrait d'ailleurs s'appuyer avec profit sur la relance, par exemple, des ateliers SNCF de Moulin Neuf, Chambly, à quelques dizaines de kilomètres d'ici dont les salariés disposent d'un remarquable savoir-faire et souffrent de voir aujourd'hui leurs outils de travail démantelés. De la même manière, et j'en terminerai quasiment là-dessus, je souhaite vivement que l'opérateur qui interviendra sur ce réseau reste l'opérateur public SNCF dans le cadre d'un service public fort qui créerait à nouveau les emplois nécessaires à l'entretien et au bon fonctionnement du réseau ferroviaire. Je veux rappeler de ce point de vue que malheureusement, en six ans, on a supprimé 15 % des effectifs de la SNCF en Picardie. Donc, voilà en conclusion les quelques réflexions d'un partisan résolu, vous l'aurez compris du rail, qui souhaite que ce projet tant souhaité depuis des années soit bien à la hauteur des enjeux d'aménagement du territoire, de redéveloppement du rail et réponde pleinement aux attentes des habitants de notre région.

Emmanuel DROZ

Merci.

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Sur les différentes questions que vous avez soulevées, est-ce qu'il y a un représentant de la SNCF, par exemple, qui peut répondre sur certains points, Monsieur bicoque par exemple, ou des autorités organisatrices de transport ?

BICOQUE

Je veux dire volontiers quelques petites choses sur Creil, sur la ligne Creil-Beauvais, RFF a engagé sur le CPER 2007-2013 un certain nombre d'études qui pourraient éventuellement déboucher vers des travaux qui ont été évalués à 65 mois, qui permettraient de faire passer l'offre de transport à 18 trains allers et retours par jour sur cette section, cela c'est une première chose. Je ne pense pas qu'on évoque aujourd'hui une diminution de l'offre de transport. La deuxième chose au niveau général, je pense qu'il ne faut pas oublier que dans les années 90, le TER Picardie était l'un des plus mal logés et que grâce aux actions du Conseil Régional, aujourd'hui, il est devenu le troisième ou quatrième de France en fonction des ratios que nous prenons en compte. Il y a eu donc depuis à peu près 10 ans ou 12 ans maintenant, grâce aux équipes du Conseil Régional et aux autres collectivités locales des

progrès absolument fabuleux qui ont été faits en faveur du rail sur le territoire de la Picardie. Nous discutons également sur un troisième point, nous discutons également avec RFF sur la possibilité, bien entendu, au bénéfice de cette liaison Roissy-Picardie, de mettre en place en gare de Creil, de regarder comment on pourrait modifier les faisceaux d'entrée de façon à pouvoir établir pour les personnes de l'Oise qui viendraient de Beauvais une correspondance quai à quai en gare de Creil. C'est un progrès absolument fabuleux et, bien entendu, les exploitants ferroviaires, s'ils sont plusieurs à cette époque-là, s'évertueront, j'imagine bien, sous la houlette des collectivités territoriales et des élus, faire en sorte que l'heure de transport soit la mieux calée possible et qu'elle puisse rendre le maximum de service possible. Il y a certainement beaucoup de choses que je n'ai pas notées.

Emmanuel DROZ

Ou, il y avait une question en particulier sur les horaires décalés qui sont, en particulier, les horaires d'un certain nombre d'une partie significative des personnels de la plate-forme de Roissy.

BICOQUE

Alors, les TGV dont parlait Pierre-Yves Biet tout à l'heure, l'offre principale, l'offre a priori des sept TGV par jour et sept allers et retours par jour depuis Amiens et Creil vers Roissy et vers des destinations régionales en France seront à des horaires qui s'intégreront dans l'offre intersecteur général qui passe par Roissy. Donc les usagers du chemin de fer, les usagers du TGV auront la possibilité à partir de là d'utiliser, j'espère que cela pourra se faire un jour aussi, les trains TER qui viendront compléter l'offre TGV et dont on peut très bien imaginer un jour que cette offre TER puisse largement dépasser Creil. Et on peut très bien imaginer, on voyait des trains, Monsieur GEWERC qui est ici sait très bien que grâce au Conseil Régional, ont été commandées des rames Regiolis qui sont des rames bicourants bimodes qui permettront de s'affranchir complètement de n'importe quelle petite section de voie, n'importe quel segment qui n'est pas électrifié, et donc, on switchera sans aucune conséquence dans le temps de transport, on switchera d'un mode à l'autre, et cela permettra à l'exploitant d'aller sur les segments non électrifiés et électrifiés sans aucun problème. Donc, à ce moment-là, on peut très bien imaginer avoir des trains qui viennent du Boulonnais, pourquoi pas un jour, qui transitent par Amiens, qui vont sur Creil et qui permettent aux gens du Boulonnais de venir prendre le train à Creil moyennant un changement à nouveau à quai à quai. Est-ce qu'il y avait autre question ?

Emmanuel DROZ

Oui, les horaires.

BICOQUE

Alors, au niveau des horaires, au niveau des horaires, les sept TGV seront complétés, j'espère, un jour par une offre TER. Il appartiendra, bien sûr, aux études de trafic et aux facilités qu'on pourra offrir aux différentes gammes de clients qui seront utilisateurs de ces différents trains à différents horaires parce qu'ils ont du travail en bout de chaîne, parce qu'il y a un certain nombre... ils ont à faire face à un certain nombre de contraintes, de regarder comment au mieux on pourra offrir une grille de transport qui permettra de satisfaire le plus grand nombre de ces contraintes inhérentes aux personnes qui voyageront sur le train, y compris en termes d'horaire. Il est, je pense, difficilement concevable a priori d'imaginer qu'une plate-forme, comme le hub de Roissy, puisse être desservie par des trains sur un créneau horaire extrêmement limité. Je crois que si on veut desservir et servir les emplois de la plate-forme aéroportuaire, il faut, bien entendu, offrir un maximum de flexibilité à l'offre de transport. Je pense que toutes les collectivités territoriales et les exploitants à ce moment-là s'y pencheront pour offrir encore une fois une offre de transport qui puisse satisfaire un maximum de gens.

Emmanuel DROZ

Merci beaucoup de votre réponse en tant qu'exploitant même si vous employez l'expression « les exploitants ». Peut-être Madame Vanlaecke, vous avez des points à rajouter.

Lucette VANLAECKE

Simplement sur le point des dessertes et l'inquiétude qui s'est manifestée par l'intervenant concernant le maintien des liaisons classiques. J'attire l'attention effectivement que Amiens-Roissy est une nouvelle destination, donc elle ne vient pas en remplacement d'une destination existante, ce n'est pas effectivement un service qu'on remplace par une offre TGV, donc, cela préserve aussi peut-être la nature du service si je peux m'exprimer ainsi, et là pas en tant qu'exploitant ni en tant qu'autorité organisatrice des transports. Peut-être serait-il intéressant de remettre à l'écran la modernisation de la ligne Creil-Beauvais, là je vais parler sous le contrôle du chargé de projet, Baptiste PREVOST qui est dans la salle, et pour rappeler que les travaux qui sont engagés, qui sont en cours d'étude et en cours de concertation en ce jour, c'est l'amélioration de la desserte de cet axe et on évoquait effectivement le renforcement du nombre de services. Je ne vais pas relire ce que vous voyez à l'écran, mais on voit aussi que s'accompagne à partir de cette offre de service le

service aux voyageurs global avec l'amélioration de l'accueil des voyageurs et l'amélioration de l'accessibilité et bien sûr d'un point de vue ferroviaire, toute la partie exploitation de la ligne qui se trouvera améliorée. Donc je crois qu'il est bon de rappeler que ces 14 à 18 allers et retours par jour vont être désormais possibles, vont être aussi... les quais de gare, des ascenseurs vont être installés et cela, financé donc à hauteur de 68 % je pense c'est le, ce que vous aviez dans les... pardon, oui, c'est cela, c'est 68 % par le Conseil Régional et par l'Etat à hauteur de 20 % et, bien sûr, Réseau Ferré de France. Et vous disiez tout à l'heure qu'il fallait que nous maintenions notre effort d'investissement sur le réseau. Là, il se concrétise par 13 % du projet. Il faut savoir que le réseau, c'est une dépense annuelle de 6 milliards d'euros que nous financions à hauteur de près de 50 % et qu'à l'horizon 2012, Réseau Ferré de France va financer par ses recettes à hauteur de 60 %. Voilà. Donc, je pense que cet effort sur le réseau est une preuve manifeste de tout l'intérêt du développement du mode ferroviaire à ce jour mais aussi à l'avenir.

Emmanuel DROZ

Merci beaucoup Madame Vanlaecke. On peut peut-être passer à une autre question. Allez-y monsieur.

Olivier TABOURET

Olivier Tabouret, Beauvais. Donc, je suis très content de ce que je viens d'entendre puisqu'il me semble que la modernisation de la voie Beauvais-Creil est absolument nécessaire pour les gens de l'Oise et du Département afin qu'ils puissent profiter de cet élan donné par le Barreau Creil-Roissy. Et à titre personnel, j'ai une activité personnelle qui m'amène une douzaine de fois dans l'année à prendre le TGV ou l'avion et je prends toujours ma voiture pour aller soit à Roissy soit dans une gare parisienne. C'est exactement le cas que vous avez signalé tout à l'heure. Et je pense que si cette voie était modernisée, effectivement, je laisserai la voiture à la maison. J'étais un peu inquiet par l'interlocuteur précédent qui a parlé au conditionnel. Vous avez parlé au futur de l'indicatif de 61 millions d'euros, vous avez dit, lesquels vont être rénovés et cetera. On en est à la phase d'étude. Quelle est la probabilité que cette mise en service se fasse effectivement en 2013 raisonnablement ?

Emmanuel DROZ

Vous êtes poussée dans vos retranchements.

Lucette VANLAECKE

Oui ! Non mais je pense qu'il n'y a pas d'inquiétude aucune sur le sujet. Pardon ? Oui, l'enquête publique, c'est à la fin d'année. Donc, les inquiétudes sont toutes les inquiétudes qui entourent un tel projet avec un temps important mais voilà, c'est... On n'a pas vraiment d'inquiétude à manifester, cela fait partie du contrat de projet Etat-Région, les financements sont définis, les phases travaux sont programmées, les plages travaux sont déposées, enfin, voilà ! Donc, tout est dans les clous.

Emmanuel DROZ

Sur les rails.

Lucette VANLAECKE

Sur les rails.

Emmanuel DROZ

Oui ! Allez-y, monsieur !

Daniel BEURDELEY

Donc, Daniel Beurdeley, vice-président chargé de transport à la région. Moi, je veux rassurer ce monsieur mais vous avez vu comme moi, que la région investit beaucoup Monsieur le Préfet, nous sommes dans un contrat de plan, mais j'avais pensé à un moment qu'un contrat de plan, c'était quand l'Etat donne un euro, la région donne un euro, l'on voit que la région donne 68 % et l'Etat même pas 20 %. Donc, c'est quand même un effort encore supplémentaire de la région. Je pense que si demain, nous n'avons pas d'autres financements que ceux que nous avons aujourd'hui, ces projets qui sont importants pour le ferré vont s'arrêter. Tout à l'heure, on parlait du matériel, aujourd'hui, la région a financé depuis 2002 pour 640 millions d'euros de matériels roulants, donc, ces bimodes viennent d'arriver, il y en a encore quatre arrivés. Nous avons aussi bien sûr lancé la commande de Regiolis pour 160 millions. Après, il y a encore aussi, bien entendu, d'autres matériels mais là, on ne sait pas, on ne sait pas aujourd'hui si on va pouvoir continuer à acheter du matériel vu, bien entendu, les réformes de taxe professionnelle, les réformes sur les collectivités qui arrivent et qui vont, je pense, peut-être pénaliser fortement notre collectivité et tous les régions. Aujourd'hui, ce que je viens de dire, ce n'est pas que pour la région Picardie, c'est l'état des régions en France et c'est considérable. Donc, nous faisons beaucoup d'efforts, nous allons continuer monsieur et je peux vous rassurer que sur Creil-Beauvais, bien entendu, les travaux vont se faire, c'est impératif, c'est primordial pour la ville de Beauvais,

cela a été dit et nous ferons bien sûr les travaux. Au niveau des horaires, nous avons mis en place aussi des transports en attendant le ferré routier entre Creil et Roissy et entre Crépy et Roissy, et les premiers cars partent pour Crépy, ils partent de Soissons lorsqu'il n'y a pas de train qui part... lorsqu'ils sont en correspondance avec les trains qui font Soissons et Crépy, donc, il y a correspondance à Crépy pour aller sur Roissy. Le premier car part à 4 heures, le dernier revient à minuit, donc, on a pris en compte bien entendu les horaires décalés, et bien entendu les TER qui vont rouler sur cette infra devront prendre en compte bien entendu les gens qui sont les plus nombreux en horaire décalé pour qu'il y ait un vif succès par rapport à ce barreau. Voilà ! S'il y a d'autres questions, je pourrais y répondre.

Intervenant

Merci ! Je crois qu'il y a une question, monsieur là-haut.

Jean-Philippe PINEAU

Jean-Philippe Pineau du Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise, c'est plus de 70 associations et nous avons discuté collectivement de ce projet et le point sur lequel je voudrais insister, c'est d'affirmer, c'est une affirmation et c'est recoupé par beaucoup des associations qui sont membres de notre regroupement. Ce ne sont pas les voyages à grande vitesse qui intéressent en priorité les usagers, mais c'est la commodité d'utilisation du moyen, j'aurais tendance à appeler cela la durabilité des déplacements avec leurs intermodalités avec tous les moyens de transport pouvant exister en lien avec cette liaison ferroviaire. Et pour cela, il me paraît important qu'un plan des déplacements dans l'optique du développement durable puisse être établi au niveau du périmètre géographique concerné en retenant, ensuite en le déclinant sur le secteur, parce qu'il ne faut pas avoir que des idées très, très générales, en retenant bien sûr l'ensemble de l'Oise et spécialement toutes les aires de vie autour des voies ferrées existantes sans oublier peut-être le Val-d'Oise dont on a finalement assez peu parlé ce soir. Et là, je rejoins un élément qui est important dans le dossier à la page 10, il est bien dit : les changements de mode de vie notamment en termes de déplacement. Donc, c'est vraiment l'aspect déplacement qui nous paraît le plus important. Alors, comme il s'agit d'un projet complexe, loin de moi et loin de nous l'idée d'empêcher que cela puisse être une liaison TGV, mais comme cela va être complexe peut-être qu'il y a la nécessité d'avoir un avis d'une autorité de l'Etat au fur et à mesure de l'avancement du projet un peu du genre des avis de l'autorité environnementale. Ici, j'aurais tendance à penser à un avis finalement de développement durable et peut-être que c'est cité aussi dans le dossier que l'établissement public de sécurité ferroviaire, l'EPSF, pourrait être utile dans ce cadre-là. Alors, je terminerai par un autre point, puisque vous avez

compris que je parle de programmation et je parle de plan de déplacement, mais c'est aussi tout le développement urbain des zones d'activité et des plans de déplacement sur la croix qui se fait au niveau de Creil, Beauvais, Compiègne, Roissy, il ne faut pas oublier non plus Compiègne, il ne faut pas oublier non plus l'aéroport de Beauvais, ce sont toutes ces modalités de transport qui paraissent importantes. Peut-être faut-il qu'il y ait là aussi une charte de développement durable. Voilà quelques petites remarques.

Emmanuel DROZ

Merci ! Madame Vanlaecke, vous voulez dire un mot.

Lucette VANLAECKE

Simplement que sur ce projet, bien évidemment, l'EPSF intervienne, puisqu'il est chargé de l'homologation. C'est effectivement là aussi l'autorité environnementale est mobilisée, puisque c'est un projet d'envergure, donc, on a, de toute façon j'allais dire, toutes les précautions et toutes les chartes relatives au développement durable et aux bonnes pratiques qui vont être mises en place pour un projet qui, je vous le rappelle, est de l'ordre de 300 millions d'euros. Alors, bien sûr, tout projet d'infrastructure n'a de validité, j'allais dire, ou même peut-être ne donne le potentiel attendu que s'il est accompagné par une démarche de l'ensemble des collectivités pour l'utiliser à des fins économiques et aussi pour être accompagnés par des développements urbains ou des développements économiques. Je me tourne vers la communauté d'agglomération de Creil avec qui nous avons, bien sûr, et avec l'ensemble des partenaires, signé un projet de développement urbain autour de la gare, mais je n'ai pas d'inquiétude non plus sur l'accompagnement qui va s'ajouter au projet purement de gare que ce soit à Amiens ou que ce soit tous les projets qui sont, bien sûr, à Roissy. On l'a vu, on sait que c'est un pôle dynamique, on sait aussi que tout le pôle amiénois, toute modification de la gare d'Amiens a des conséquences directes et va être, j'allais dire, soutenue par un développement local. Donc, si vous voulez, on est vraiment dans ce cadre-là avec un accompagnement nécessaire de l'ensemble des collectivités sur toutes les composantes au-delà effectivement du développement durable et, bien sûr, de l'économie, de l'aménagement du territoire.

Emmanuel DROZ

Merci. Puisque nous sommes dans un débat public, est-ce qu'il y a telle ou telle personne présente qui souhaite... Monsieur... N'hésitez pas, c'est fait pour cela.

Paul CHEMINY

Paul CHEMINY, retraité, habitant de Beauvais, ayant reçu votre documentation et ayant délaissé un match de football pour être présent et c'est vrai que...

Emmanuel DROZ

C'est vrai que nous avons de la concurrence ce soir.

Paul CHEMINY

... Oui, oui, oui, oui, oui ! Voilà ! Voilà ! Mais je ne suis pas habitué, c'est le premier débat public auquel j'assiste dans ma vie, donc, je ne suis pas habitué, je vois qu'il y a que des professionnels ici, donc, qu'est-ce que je peux dire ? Qu'est-ce que je vais dire ? Oui, alors... Ah, peut-être, non, non c'est bon. C'est vrai que je suis triste que le Président des Réseaux Ferrés, il n'y a pas que des mecs dans les grands postes, cela je le dis comme le ressens, aussi simple que cela, et maintenant les...

Eddy FACON

... positifs et négatifs du projet sont analysés. Et enfin, ce sont des mesures d'insertion environnementale au sens large, que ce soit des mesures liées à l'acoustique, des mesures liées aux effets soignés naturels, on y reviendra tout à l'heure à l'heure, que ce soit des mesures liées à l'urbanisme, enfin, tout un tas de mesures qui permettent d'accompagner la mise en service des projets. Et puis, pour rebondir sur une des questions qui étaient évoquées tout à l'heure sur l'aspect accompagnement des projets, je rappelle que dans le cadre aussi... je m'excuse d'être réglementaire, mais dans le cadre aussi des textes qui sont fixés par l'Etat, le grand dossier d'infrastructure de transport s'accompagne d'un schéma des perspectives d'aménagement et de développement des territoires qui sont pilotées avec la collaboration de l'Etat et de dossiers de cohérence intermodale et ferroviaire qui, notamment, font une monographie de l'ensemble des gares et des questions d'intermodalité autour des gares. Ces deux dossiers sont produits lors de l'enquête publique des grands projets de l'infrastructure de transport ferroviaire.

Emmanuel DROZ

Merci. Sur la question des parkings.

Pierre-Yves BIET

Oui, c'est un petit peu la dernière partie de la réponse d'Eddy Facon, c'est-à-dire la question de l'intermodalité autour des gares a été évoquée. Bien sûr, pôle d'échange, qui dit pôle

d'échange dit transport ferroviaire, transport urbain, transport interurbain, mais aussi la question de l'accès par l'automobile. Donc, c'est l'ensemble de ces différents éléments qui fondent la mise en place des pôles d'échange et qui correspondent à ce qu'on appelle effectivement « les politiques d'accompagnement » qui permettent d'optimiser les retombées du projet pour l'ensemble des habitants. Et cela, c'est un élément qui va avec la ligne nouvelle. Et c'est bien une vision globale qu'il faut avoir. Il y a la ligne nouvelle à réaliser, mais il y a l'ensemble des autres investissements réalisés en parallèle qui permettront, effectivement, de donner toute sa portée à l'investissement principal ferroviaire qui est réalisé.

Emmanuel DROZ

Merci. Monsieur, les réponses vous conviennent par rapport à vos questions ?

Paul CHEMINY

Non, mais si ce sont les villes qui disent : « Nous, on n'a pas voulu de cette gare... » Si les villes disent : « Nous, on n'a pas voulu de cette gare... »

Emmanuel DROZ

Monsieur le Maire de Creil va vous répondre.

Paul CHEMINY

Merci.

Jean-Claude VILLEMAIN

Oui. Je crois que la venue du TGV dans notre département doit inciter l'ensemble des collectivités territoriales, de la commune à l'intercommunalité, à préparer cette arrivée du TGV. Et tout à l'heure, la Directrice de RFF Picardie citait l'agglomération de Creil, c'est une zone de 150 hectares que nous allons maîtriser autour de la gare de Creil. Et donc, ce que nous prévoyons, c'est justement un certain nombre de places de parking mais surtout de redynamiser le réseau gare. Par exemple, au nord de Creil à 4 kilomètres, il y a Laigneville, au sud, il y a Saint-Leu-d'Esserent. Nous pensons que ces gares doivent être revitalisées pour rabattre les usagers, excusez-moi de l'expression, rabattre les usagers sur la gare principale et donc ne pas utiliser leur voiture, disons, le moins possible. Mais aussi, nous prévoyons des parkings de rabattement à la périphérie de l'agglomération avec des navettes dans le cadre du service de transport de l'agglomération pour ramener les gens depuis ces parkings jusqu'à la gare et éviter le plus possible l'utilisation de la voiture. Voilà. Je crois que

c'est... Le TGV, cela se prépare, et 2020, c'est très court. 2020 c'est très court quand on sait... La maîtrise foncière, déjà, on ne l'a pas. Donc, il faut d'abord maîtriser le foncier pour pouvoir aménager, vous voyez, et en dix ans, on ne fait pas grand-chose. En dix ans, on ne fait pas grand-chose. Le temps politique des mandats, ce n'est pas le même que le temps de réalisation des dossiers d'urbanisme, loin de là, si vous voulez. Moi, j'aurais aimé être élu sur le temps d'une modification d'urbanisme, ce serait bien facile. Mais je voulais intervenir sur un autre sujet. Le Président Yves Rome, Président du Conseil général est absent ce soir, il vous prie de l'excuser, il voulait bien venir mais il m'a demandé d'essayer d'intervenir non pas en son nom, parce qu'il est assez grand pour parler tout seul, mais donner le point de vue du Conseil général. Et cette arrivée de la ligne TGV rentre tout à fait dans la politique du Conseil général qui est d'améliorer la communication et d'améliorer les déplacements, favoriser la mobilité. Et on peut le voir sur l'ensemble de nos actions. Je citerais, par exemple, le réseau haut débit et très haut débit. Nous avons l'un des premiers puisque nous sommes à 99,7 % des lignes raccordées, ce qui est, j'allais dire, le score le plus élevé en France pour un département, mais nous avons les autoroutes. Nous avons les autoroutes des technologies de l'information et de la communication, il nous manque la rapidité du train. Et donc, cette rapidité de train, avec le TGV, liaison Roissy-Picardie, arrêtez de parler Creil-Roissy, c'est un vieux projet qui dort maintenant dans les placards. Et je souhaite que Creil-Roissy soit enterré pour que vive Picardie-Roissy. Donc, si vous voulez, l'arrivée du TGV dans notre département rampe tout à fait, puisque nous avons ici un plan routier à quinze ans pour améliorer justement les dessertes entre toutes nos villes de l'Oise, et puis, nous avons aussi, mais François Ferrieux en parlera, le réseau Oise Mobilité pour le transport collectif. Et donc, vous voyez bien qu'il nous manquait, ce chaînon manquant, il était là, on l'avait à proximité, et si nous pouvons l'avoir le plus rapidement possible, cela permettra à l'Oise de mettre ses atouts bien en évidence à tous les centres de recherche, nous en avons de nombreux : l'ISAB ici, l'UTC, l'INERIS, le CETIM. Tout cela, ce sont des centres de recherche, qu'avec le TGV, ils vont se rapprocher de tous les centres de décision et des autres centres de recherche. Nous avons aussi le développement économique. Nous avons été durement touchés par la restructuration industrielle. Là, nous avons une chance à saisir parce que nous allons pouvoir... Tout à l'heure on regardait Beauvais 4 heures 10 pour aller à Lyon ; Creil, cela doit être 3 heures 30, je crois, ou 3 heures 40. Et donc, cela nous rapproche encore des sièges des centres des décisions et les donneurs d'ordre pourront se déplacer rapidement dans notre département pour pouvoir construire des usines et aussi prendre des décisions. Autre chose, le tourisme. Nous avons de véritables valeurs, que ce soit la Cathédrale de Beauvais, que ce soit le Château de Charles V à Creil ou le Château de Chantilly ou le Palais impérial à Compiègne, nous avons de vraies valeurs. Nous avons nos

forêts. Avec le TGV, nous pouvons offrir tous ces atouts touristiques à la France entière, voire à l'étranger. Il y a la Tour de Beauvais aussi avec le développement maîtrisé de l'aéroport. Et avec le TGV et la liaison améliorée Beauvais-Creil-Roissy, nous pouvons raccorder les deux aéroports ensemble, et donc développer d'une façon très maîtrisée, développer durablement notre aéroport sans craindre trop de nuisance. Et je crois que là, c'est un atout que nous devons saisir pour le développement. Et toutes les villes, les grandes villes de l'Oise, que sont Beauvais, Compiègne et Creil et, bien sûr, l'intercommunalité vont pouvoir se développer grâce à l'arrivée de ce TGV. Voilà du moins ce que je voulais dire au nom du Conseil général. Je ne peux pas m'empêcher de reprendre ma casquette de maire mais la SNCF... Faites arrêter les trains Inter-cités à Creil parce que vous allez améliorer la qualité de service pour ceux qui descendent sur Paris mais vous allez améliorer aussi la qualité de service des gens qui viennent de Saint-Quentin, d'Amiens en descendant à Creil quai à quai. Ils pourront prendre le TGV pour aller à Roissy et cela, je crois que c'est un atout supplémentaire sans encombrer les voies ferrées, c'est-à-dire que ces trains-là roulent déjà. Et les faire arrêter à Creil améliore la qualité de service sans encombrer les voies. Je crois que c'est une chose dont on ne peut pas se passer parce que les sillons, cela coûte de l'argent. Et ces sillons-là sont déjà occupés, donc ils sont rentables. Merci.

Emmanuel DROZ

Merci, Monsieur le Maire. Nous allons donner la parole à Monsieur Vignon mais avant, il y a un Monsieur qui souhaitait prendre la parole. Et simplement Monsieur le Maire, de tous vos vœux, il y en a un seul dont je crains qu'il ne soit pas satisfait dans un temps assez bref, c'est quand vous souhaitez enterrer Creil-Roissy, cela fait quand même beaucoup de kilomètres enterrés, je ne suis pas sûr que vous y arriviez.

Intervenant

Très rapidement, j'appartiens à l'Association Lutte pour l'environnement à Picardie qui a produit un cahier d'acteur notant l'intérêt de la liaison. Ma question concerne la troisième voie, cela a été dit tout à l'heure, entre Creil et Chantilly. Est-ce qu'elle est prévue dans le coût de 300 millions annoncés ou est-ce qu'elle se fera peut-être... Parce que, à ma connaissance, le trafic sature un peu sur cette portion-là et je ne vois pas très bien comment en laissant le réseau existant, on pourrait faire passer des TGV supplémentaires et des TER supplémentaires ?

Lucette VANLAECKE

Je vais passer la parole à Cédric Papin qui est en charge des études et qui pourra parfaitement vous répondre.

Cédric PAPIN

Oui, bonsoir ! Je vais m'appuyer sur une petite présentation que j'avais préparée, parce que c'est un sujet sur lequel nous sommes effectivement régulièrement interpellés, qui est assez connu. Alors, je voudrais en préliminaire faire quelques petits rappels sur ce qu'on appelle l'axe Paris-Creil ou ligne Paris-Creil qui apparaît à l'écran. Donc, vous pouvez constater Paris en bas avec la Gare du Nord qui est l'origine de la ligne, évidemment, qui monte ensuite jusqu'à la bifurcation avec la LGV que vous voyez apparaître en rose. Et ensuite, la ligne part au nord du Val-d'Oise pour desservir ensuite l'Oise, Orry, Chantilly, notamment et arriver à l'étoile ferroviaire de Creil. Alors, c'est une ligne qui est très importante sur le réseau ferré national dans sa partie Nord, elle accueille plusieurs types de circulation. On l'oublie un petit peu mais au départ de Paris Nord sur cette ligne sont mêlés, si on peut dire, l'ensemble des TGV Nord et Nord Europe tels que Eurostar, Thalys, tous les Paris-Lille, Paris-Arras, et cetera, le Corail Intercités qui a été cité, notamment Paris-Boulogne, l'ensemble des TER Picardie qui vont en direction de Creil, le RER D, de Transilien et c'est aussi un axe fret important. Donc, on voit une multiplicité de circulations ferroviaires et je l'ai déjà un petit peu dit, elle relie deux nœuds importants, la Gare du Nord qui est évidemment un origine/terminus considérable, une des plus grandes gares d'Europe et le complexe ferroviaire de Creil avec une étoile, comme on dit dans notre jargon, une étoile ferroviaire, j'ai entendu le mot croix, tout à l'heure, je ne l'avais pas encore entendu, nous, on dit plutôt une étoile, donc, il ne faut pas y voir mythologie dans tout cela, à cinq branches. Voilà. Alors, cela, c'était un petit rappel. Je situe rapidement, c'est un schéma..., c'est très technique, ce sont les installations. Donc, sur la gauche vous avez Survilliers-Fosses en Ile-de-France et Creil sur la droite. Vous comprendrez peut-être un petit peu mieux sur la diapositive suivante qui est faite pour vous expliquer un peu comment est structurée l'infrastructure entre Creil, là qui est en haut. Je ne sais pas si vous voyez bien. Et j'ai démarré le schéma à la borne blanche. Donc, c'est un petit peu en dessous de la borne blanche, grosso modo à la limite, Val-d'Oise, Oise, si vous vous repérez, juste au nord de Survilliers-Fosses. Donc, au niveau de la borne blanche et jusqu'à Orry-la-Ville, Coye, vous avez un système qui est à 4 voies. Vous voyez la légende sur la partie droite, 4 voies. Au-delà d'Orry, le système passe à 3 voies jusqu'à Chantilly. Et entre Chantilly et Creil, enfin juste un peu avant Creil, on est dans un système à 2 voies et on retrouve 3 voies en entrée de Creil, à la bifurcation dite de Laversine, pour les connaisseurs. Donc, face à ce schéma, la tentation est grande et elle nous est souvent relatée de dire :

« mais regardez, 4 puis 3 puis 2 ». Il faudrait passer à 3 voies dans la section Chantilly-Creil. Alors, attention, je dirai attention aux fausses bonnes idées. Cela peut paraître du bon sens. En technique ferroviaire, ce n'est pas si évident. Je vais essayer de vous faire comprendre pourquoi. Et qu'est-ce qu'on propose dans le cadre de Roissy-Picardie, et d'une manière plus générale, dans le cadre de la modernisation de l'axe Paris-Creil ? Alors, cela vous voyez en vert, sont apparus... Cela, ce sont les circulations de RER. J'ai parlé tout à l'heure du RER D. Le RER D a un terminus à Orry-la-ville avec quatre trains par heure en heures de pointe. Donc, ce qui est important de comprendre, c'est que dans la section à 4 voies, le RER D est complètement séparé, complètement étanche du point de vue de son fonctionnement des autres circulations. Donc, vous le voyez, il est dans la partie centrale, à ce niveau-là. Un peu plus au sud en Ile-de-France, cela c'est juste pour mémoire, il est sur la partie gauche et des trains rapides sont sur la partie droite. Après Survilliers-Fosses, tout cela se croise de manière à ce que le RER soit au milieu, au niveau d'Orry. Voilà, c'est ce que vous voyez apparaître. Et voilà, en mauve, les circulations dites rapides entourent en fait les circulations de RER sans les croiser et vont jusqu'à Creil. Vous pourrez constater que quand vous passez la garderie, vous passez sur les voies qu'on appelle encadrantes, c'est-à-dire les plus à l'extérieur. Voilà. Donc, les flux sont parfaitement séparés. Alors, je rajoute en pointillés puisque les Creillois m'avaient fait la remarque à Nogent. Bien évidemment, il y a des missions du RER qui sont origine/terminus Creil. Elles sont plutôt placées en heures creuses. Donc, c'est pour cela qu'elles entrent un peu moins dans le fonctionnement du système. Voilà. Mais, ceci dit, cela peut créer quelques interférences juste au nord d'Orry-la-ville. Alors, la deuxième animation, elle vous explique sur la gauche, vous voyez en orange, un train, un TER, par exemple picard, qui marque l'arrêt à Orry-la-ville et à Chantilly et je vais peut-être la repasser. Je vais la repasser, voilà. Et vous constaterez qu'il est dépassé par un train sans arrêt qui fait, par exemple, Paris-Creil direct. Et ce qui se passe, j'en repasse une dernière fois parce que c'est assez rapide, vous avez au niveau de la troisième voie entre Orry et Chantilly le dépassement du train orange par le train vert, donc la troisième voie entre Orry et Chantilly, elle sert à cela. Alors, idem dans l'autre sens. Vous voyez le train orange qui se fait dépasser et qui s'arrête aussi à Chantilly et à Orry. Alors, ce qu'il faut comprendre, je pense que cela apparaît visuellement, je l'espère du moins assez bien sur ce schéma, quels sont l'avantage et aussi surtout le gros inconvénient d'un système à 3 voies entre Orry et Chantilly ? C'est que vous voyez très bien que si on veut organiser les dépassements, comme c'est le cas actuellement, vous êtes obligés de partager cette voie dans un sens comme dans l'autre. Vous voyez les trains orange, c'est chacun son tour. Donc, c'est un système qui fonctionne mais en terme ferroviaire qu'on n'estime pas du tout optimal, d'autant plus qu'il n'y a que quelques kilomètres entre Chantilly et Orry. Donc, tout

simplement, prolonger ce système-là jusqu'à Creil, à nos yeux, n'apporte pas un intérêt majeur dans ce qu'on appelle la capacité du réseau, c'est-à-dire de se dire plus... qu'avec une troisième voie, le réseau accueillera plus de trains. Malheureusement, ce n'est pas vrai. La troisième voie, elle permet d'organiser tant bien que mal des dépassements mais c'est imparfait et surtout elle n'est pas symétrique, voilà, c'est chacun son tour, comme je vous l'ai expliqué. Donc, les idées qu'on a par rapport à cela, c'est de passer dans un système symétrique, donc un système pair entre Orry et Chantilly, Chantilly inclus, c'est-à-dire de prolonger les 4 voies que vous voyez au sud, de les prolonger, en fait, jusqu'à Chantilly et au-delà. Donc, comme cela, vous aurez une plage de dépassement bien plus grande puisque le problème de cette section-là, ce sont les dépassements, je répète. Donc, il s'agit que les trains qui ne s'arrêtent pas puissent dépasser les trains qui s'arrêtent à Orry et Chantilly. Donc, à nos yeux et selon les propositions de nos bureaux d'études qui ont travaillé pour nous, il s'agirait en priorité d'investir sur une quatrième voie entre Orry et Chantilly. Après, cela ne veut pas dire qu'une troisième voie entre Chantilly et Creil serait inutile, mais elle servirait très ponctuellement et elle n'aurait comme avantage qu'éventuellement renforcer ce qu'on appelle la robustesse du système, c'est-à-dire en cas de, par exemple, de situation perturbée, vous avez un train qui est complètement en retard, qui est parti de Creil, ou même un train de fret, par exemple, qui est complètement décalé, vous le mettez sur la troisième voie et il peut se faire dépasser. Mais, ce n'est pas une situation qu'on appelle nominale, quoi. C'est moins intéressant qu'un système à 4 voies. Voilà. J'étais un peu long, j'ai voulu essayer d'être pédagogue sur ce sujet.

Pierre-Yves BIET

Juste dire qu'il s'agit à ce stade d'orientation sur les études, les études, comme on l'a dit tout à l'heure, vont également sur ce volet-là, des aménagements sur le réseau existant se poursuivent pour préciser ces orientations telles que Cédric Papin les a présentées à l'instant.

Cédric PAPIN

Bien sûr.

Emmanuel DROZ

Merci, Monsieur Papin de ces animations qui nous ont presque fait jouer aux trains électriques. Je vais maintenant passer la parole à Monsieur Vincent Vignon qui va nous parler des trames vertes et des trames bleues, mais surtout des trames vertes.

Vincent VIGNON

C'est bon, voilà merci. Voilà ! Bonsoir ! Donc, Vincent Vignon de l'Office de génie écologique. Donc nous allons partir sur le terrain des espèces naturelles et plus sous l'angle ce qui est nommé et que vous avez sans doute entendu la Trame Verte et Bleue, vous pouvez traduire cela par des raisons écologiques ou les continuités écologiques. Bien, vous avez sur cette photo une illustration en 1990 de la construction de TGV Nord qui, sur cette image, traverse la continuité forestière à l'est de la forêt d'Ermenonville. Donc, on a là les ensembles forestiers du Sud picard qui ont été cités tout à l'heure comme une des valeurs de la région proposée à travers ce projet ferroviaire, et ici coupés par la ligne TGV, c'est un des lieux où l'un des plus grands ouvrages pour la faune a été réalisé en France pour faire passer la grande faune présente dans cette forêt, en l'occurrence trois espèces : cerf, chevreuil et sanglier. Nous allons dans cette présentation parcourir un certain nombre d'enjeux, un certain nombre de paysages dans lesquels il y a une nature particulière. Pour ce qui concerne les trois propositions de passage de ces projets ferroviaires, vous l'avez remarqué, cela se place à la frange nord de l'Ile-de-France et de Picardie et les paysages sont majoritairement des openfield, c'est-à-dire des champs cultivés. Les habitats naturels sont ainsi restreints à quelques boisements et très peu de milieux complexes et de grande qualité du point de vue de la nature. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a rien là-dedans, la nature se trouve partout, y compris au centre des villes. Il y a 2 000 espèces animales et végétales dans Paris intra-muros. Cela vous donne une petite idée de ce que la nature est capable de faire en se glissant absolument partout. Donc, les openfield ont leur nature associée et leurs espèces associées. Vous avez une des caractéristiques importantes de ces openfield à travers la trame de tout ce qui est cultivé, c'est la trame des éléments qui ne sont pas labourés et qui ne sont pas l'objet de l'agriculture : les champs en herbe, les bords des routes. Et cela forme un ensemble de continuités d'habitats que l'on qualifie de naturels bien qu'ils ne soient évidemment pas naturels au sens qu'ils aient une qualité et une histoire, tel que l'on peut l'imaginer dans notre montagne. Mais, ce sont des éléments clés pour énormément d'espèces et, en l'occurrence, pour toutes les espèces qui sont liées aux continuités de prairie. Et vous avez parmi ces communautés animales le groupe des orthoptères que sont les criquets et les sauterelles, des espèces clés qui sont pour nous des indicateurs de la qualité de ces habitats. Et on a parfois de la bonne surprise de constater un certain nombre de ces espèces même dans les habitats qui sont très transformés. Donc, vous avez dans ces paysages Nord Ile-de-France, Sud Picardie, ces paysages de milieu ouvert avec un certain nombre d'espèces liés aux continuités de prairie et en particulier liée à ces bords des champs. Vous avez parmi ces espèces, une espèce que vous connaissez sans doute tous, qui est le grillon des champs qui, du point de vue des indicateurs, est

extrêmement intéressant, puisque malgré les grandes ailes que vous voyez là, elles ne sont pas fonctionnelles. C'est une femelle qui est en image, les mâles ont des ailes avec des motifs. Et c'est avec ses ailes qu'ils strident, qu'ils chantent. Et là donc, c'est un animal qui fait tout à pied. Ce qui signifie que du point de vue des continuités de prairie, voilà une bonne espèce qui va vous indiquer si le réseau de prairie fonctionne encore pour ces populations-là. Et vous le savez sans doute, vous le constatez peut-être, la raréfaction des grillons est tout simplement liée à la perte des prairies et la perte des liens entre elles. Voilà un bon exemple qui est tout à fait présent dans le projet qui nous intéresse. Vous avez ici une animation qui présente un réseau de prairies. Selon les scénarios de dispersion, vous avez tout à l'heure vu le grillon où le grillon, c'est un bon marcheur et peut marcher un bon kilomètre, mais il y avait des espèces qui marchent moins, qui volent mal. Et vous avez donc un certain nombre d'indications qui vous permettent sur un territoire de dresser de telles cartes avec des réseaux de dispersion qui permettent donc d'avoir des images d'analyse pour interpréter ces réseaux d'habitat. Cela se fait dans le cadre des études environnementales plus poussées qui seront nécessairement faites lorsque le projet sera affiné. Une espèce que vous connaissez tous, le lapin de Garenne. C'est une espèce que vous savez voir pratiquement disparue ou très régressée des paysages ruraux, alors qu'il y en a des milliers le long des TGV, sous l'aéroport de Roissy, puisqu'on en parle beaucoup, mais les zones industrielles autour et toutes les zones industrielles que vous avez autour des villes. Alors, cela, c'est typiquement à travers la trame verte et bleue qu'on peut comprendre cet état de fait, le lapin surabondant dans des habitats totalement artificiels et presque inexistant dans le monde rural. Sachez simplement une seule chose, un adulte, le bout du monde pour lui, c'est 200 mètres, un jeune, c'est 600 mètres. Cela veut dire que pour des populations qui se tiennent autour d'un village, ce qui est souvent le cas sur le plateau, par exemple, prenons le plateau picard, ces populations sont relativement petites, parce que la quantité d'habitats, les surfaces sont restreintes autour des villages. Et donc, les populations sont numériquement faibles. Comparez-les aux populations qui vivent le long des grandes infrastructures de transports où vous avez là, pas des centaines mais plutôt des dizaines de milliers d'individus, avec une démographie que vous connaissez chez cette espèce. Vous savez tous que la myxomatose a parcouru la France plusieurs fois depuis une soixantaine d'années et que d'autres maladies virales circulent également. Donc, les populations de lapins régulièrement perdent 90 % leur effectif ; 90 % sur quelques centaines, vous perdez les populations où il reste presque rien. Et puis, sur les dizaines de milliers d'individus des grandes infrastructures, cela baisse beaucoup mais ce n'est pas grave, cela repart. Voilà typiquement une espèce pour laquelle vous comprenez maintenant que l'importance, la clé de la viabilité des populations, c'est bien des histoires de continuités d'habitat et de surface d'habitat,

même si elles sont artificielles. Et c'est une espèce qui est extrêmement importante dans notre pays en tant que herbivore. C'est-à-dire que beaucoup de communautés de prairie sont liées à l'action du lapin qui a son action d'herbivore, c'est-à-dire de façonner la végétation. La plupart des végétations ont beaucoup d'intérêt, notamment lorsqu'elles sont pâturées, le pâturage des vaches, des moutons et aussi des lapins, c'est un rôle essentiel. Vous avez derrière cet animal des orchidées. Donc vous voyez ici par exemple des landes à bruyères telles qu'elles existaient dans les années 50. Je crois que Jean Luc HERCENT pour ceux qui ont vu cet exposé à l'entrée, à la précédente réunion, la continuité de landes à bruyères dans le PNR de l'Oise. Si vous avez une petite image de landes à bruyères, ces landes, on a des callunes et des bruyères qui forment des végétations aujourd'hui qui font plutôt un mètre de haut. Mais voilà sur cette image ce qu'elle constituait dans les années 50. Cela, c'est une image qui est prise sous la côte bretonne où les populations de lapins n'ont jamais baissé, du fait de la continuité de l'habitat d'une aire. Et on était dans des situations comparables dans nos habitats de landes dans l'intérieur du pays. Avec la myxomatose, les populations s'étant effondrées, les landes font un mètre de haut et n'ont jamais retrouvé cet état de landes rases qui sont extrêmement intéressantes du point de vue botanique. Les landes se sont beaucoup appauvries. Voilà un bon exemple qui vous montre le lien entre trame verte et bleue, habitat lande s'il est artificialisé, et le rôle de cette espèce qui paraît banale et qui a pourtant un rôle clé sur les végétations. Derrière cet habitat ras, il y a vraiment d'espèces très importantes qui ont, pour l'essentiel, disparu de Picardie. Les derniers refuges, un des derniers, ce sont les quelques rares landes du sud du PNR Oise Pays de France. Donc, là, vous avez des images que vous connaissez, les terriers le long des infrastructures, simplement pour illustrer cette énorme disponibilité d'habitat liée aux infrastructures de transport. Et simplement, là, il y a une illustration. On n'est pas là pour faire un débat sur le lapin, mais vous voyez à travers cet exemple tout l'intérêt de l'analyse à différentes échelles. Vous aviez tout à l'heure un grillon ou vous aviez des criquets, des sauterelles, là, c'est un lapin. Et on va voir après des espèces de plus grandes tailles. Donc là, c'est sur une aire d'autoroute. Alors parfois, les lapins sont indésirables, les plantations sont mal parties. Vous voyez l'écorçage qui est fait au pied sont dans des cas rares de très, très haute densité. Bien. Pour finir avec les continuités prairiales, ici une carte qui montre... dans le cadre du PNR Oise Pays de France, qui peut être faite à partir d'un diagnostic des prairies et des chemins en herbe. Mais donc, le tracé rouge, c'est une proposition de rétablissement des continuités de prairie à travers les bords de route, mais aussi les chemins en herbe, cela ne peut être qu'aller à une infrastructure des transports, donc l'occasion d'une infrastructure de transport et aussi de réfléchir à ses continuités de prairie. On passe aux amphibiens, autres espèces liées au milieu aquatique souvent temporaire. Les mares sont intéressantes parce qu'elles sèchent,

les poissons meurent et les poissons sont les prédateurs de ces espèces que sont les tritons et un certain nombre de grenouilles et crapauds. Beaucoup de ces espèces sont menacées en France par la perte de leurs habitats, la concurrence avec d'autres espèces et aussi la prédation, donc importance des habitats temporaires et importance de rétablissement de continuité. Lorsque l'on repense aux infrastructures telles que le projet qui vous est présenté, on peut se poser les questions de l'effet de barrière que ce projet va susciter dans un territoire, tous les effets d'infrastructure se posent dans ces thèmes. C'est une barrière mais c'est aussi, comme vous l'avez vu à travers l'exemple de lapin, un habitat le long de l'infrastructure. Cela se voit chez beaucoup d'autres espèces. Et donc, encore une fois, on rejoint la continuité de l'habitat en herbe. Pour les amphibiens, on a avant tout un problème de franchissement transversal de l'infrastructure. Donc là, vous avez typiquement un ouvrage réalisé pour les amphibiens avec cette grenouille rousse qui est en train de traverser. Et puis, cela se pose à toutes les échelles comme vous l'avez vu, et donc toutes les maîtrises d'habitat qu'on soit ici à travers une forêt ou à travers une zone de cultures. Là, il s'agit d'un bois qui est traversé par une voie ferrée et l'illustration vous montre les distances autour des points que sont les mares, mares temporaires, et donc la rupture du réseau par la voie ferrée. Il y a des solutions pour limiter ces effets de coupure et donc, comme celle qui vous a été présentée précédemment ou dans un autre registre, une part sur ce qui se passe la nuit. On a évidemment plus coutume d'imaginer ce qui se passe avec nos yeux et notre vision diurne, les espèces nocturnes très gênées par les éclairages, pas particulièrement l'objet du projet ferroviaire, parce qu'on n'éclaire pas spécialement la ligne TGV ni autre train, mais on est dans un contexte dans le Nord de la France où ce que l'on appelle « pollution lumineuse » est un véritable problème pour les continuités écologiques d'espèces liées au caractère nocturne des paysages. Vous avez des espèces qui se sont effondrées parce qu'il n'y a plus la nuit à cause de l'éclairage. Et vous voyez le Nord de l'Europe dans quelle situation elle se trouve. Cela attire d'autres espèces, cette chauve-souris vient chasser les insectes attirés par le lampadaire. Cela, c'est en plein Paris. Il y a cinq espèces de chauve-souris dans Paris. Il y en a une bonne vingtaine dans le Sud picard et il y en a trente en France. Vous avez ici un paysage qui vous montre un parcellaire, c'est issu d'une étude des Pays-Bas. Et regardez bien cette image et voici la même la nuit à travers les routes de vol des chauves-souris. Donc, elles calent leur trajet sur des infrastructures du paysage. On revient, par exemple, par ce que je vous ai montré au début, avec les chemins en herbe pour le grillon ou les continuités pour le lapin. Les chauves-souris vont aussi utiliser ces structures-là pour se déplacer dans le paysage. Donc, il y a aussi là des solutions techniques qui existent pour prendre en compte ces espèces. Si je passe un petit peu de temps sur les chauves-souris, c'est que ce sont des espèces qui sont presque

toutes menacées et en régression, et qui n'ont rien à voir avec des souris. Sachez simplement que les petites espèces dans ces trente-là vivent dix ans et les grandes trente ans et font un petit par an. Vous voyez, on n'est pas dans les logiques de rongeur, donc des espèces extrêmement sensibles... ici, on a un cas de mortalité sur route... qui sont difficiles à repérer parce que c'est minuscule, hein ! La chauve-souris de petite taille, poids moyen : 8-9 grammes. C'est minuscule donc c'est vraiment... Et cela vit dix ans ce petit machin de 9 grammes. Voilà des images qui montrent les manières de prendre en compte ces espèces. Elles sont tout à fait capables de passer par les cours d'eau ou les ponts sous l'infrastructure, utiliser n'importe quel support guide pour passer au-dessus. Imaginez que les panneaux de signalisation sur autoroute sont parfois utilisés par certaines populations pour passer l'autoroute, parce qu'elles les détectent avec les colocations, cela devient une structure fixe. Bon, il est écrit Bordeaux au-dessus mais pas cela. Pour vous, ce sera plutôt Creil-Amiens et d'autres directions régionales. Voilà typiquement ce qui a été fait sur certaines infrastructures pour prendre en compte ces routes de vol. On va maintenant voir de grosses espèces parce qu'on a un peu décliné sur les petites. Donc, là, vous reconnaissez sans doute le Cathédrale de Senlis, on retourne chez vous, avec ces cerfs qui sont dans les champs la nuit. On est ici au Nord de Courteuil entre Chantilly et Senlis. Vous avez deux images qui vous montrent la situation des populations de cerfs dans le Sud picard, avec une troisième image qui viendra qui montrera un champ plus large. Simplement, l'idée c'est que les populations de cerfs sont très organisées dans l'espace et les tâches mauves correspondent à des noyaux de biches et de jeunes qui se rassemblent en hiver. Et vous pouvez constater, vous regardez attentivement cette image et vous allez voir la suivante. Les grandes tâches mauves qui sont dans la partie publique de la forêt de Chantilly en particulier, ce sont celles-là qui vont le plus bouger, vous allez le voir, partent sur la périphérie. Ce mouvement s'est fait en vingt ans et correspond à la déferlante des Parisiens qui viennent simplement se promener en forêt. Ce qui est clé dans la localisation des regroupements de biches et jeunes, c'est avoir à manger et être tranquilles, mais la tranquillité est plus importante. Et donc, vous voyez sur cette image que les animaux se sont réfugiés dans des espaces pour l'essentiel privés, peu accessibles par le public, en marge de la forêt. Le projet Nord se rapproche de ces répartitions pour ce qui concerne ce débat du jour. Et puis, ici, vous avez une image plus large qui vous montre l'organisation des populations de cerfs. Depuis l'agglomération parisienne, vous reconnaissez la plate-forme de Roissy, vous avez vu des cerfs au Nord de cet espace jusque ensuite dans l'Aisne en direction de Laon. Cela va très loin, cela fait 120 kilomètres de long et c'est une continuité qui est une des continuités importantes qui est traitée par le Parc naturel Oise Pays de France puisqu'ils sont au cœur de cet ensemble. Donc, cela c'est une carte que j'ai réalisée après vingt ans de terrain, c'est

une espèce que j'ai beaucoup étudiée à partir de la forêt de Chantilly dans les années 70. Voilà. On revient ici à l'ouvrage le plus large à l'Est de la forêt de Chantilly qui fait 80 mètres de large et qui a donc été réalisé sur le TGV Nord. Et ce cas-là, c'est le RER en Ile-de-France avec le sanglier écrasé que vous voyez en bas à droite. Donc, il y a évidemment la difficulté de traverser les infrastructures traditionnelles, les TGV étant fermes par des clôtures. Ici, cette clôture de 2,20 mètres et le long d'une autoroute, vous avez ce chevreuil qui s'est trouvé piégé dedans. En permanence, il y a des défauts dans les clôtures et on a tous les ans des chevreuils qui se trouvent coincés, y compris parfois dans les emprises TGV, c'est rare évidemment, mais tout arrive. Donc, ces animaux cherchent à sortir et alors, il y a aussi là à travers les nombreuses expériences des essais et des trouvailles. Ici, c'est une trouvaille de la société APRR, c'est société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, et dans un angle de clôture, une bute de terre, l'animal monte sur la bute et saute à l'extérieur tout bêtement. Il saute à 1,50 mètres, que ce soit un chevreuil ou un sanglier, et puis ne refait pas l'inverse, il ne remonte pas en ressautant. Donc, c'est un dispositif qui aide à sortir. Cela marche très bien. Vous voyez, c'est un plan de prise en compte. Et là, c'est un portail, vous n'aviez peut-être pas remarqué mais le chevreuil qui était au pied de la clôture avait son nez coincé dans la clôture, il cherchait à pousser le grillage et il cherche à la résistance. Et là, c'est simplement un portillon avec un ressort, le chevreuil pousse et la porte se referme derrière, cela marche. C'est tout bête, il suffisait d'y penser et de le mettre en œuvre. Voilà des ouvrages qui ont été faits ici sur l'autoroute A28 dans la Sarthe, un ouvrage assez étroit, mais malgré tout utilisé par les trois espèces d'ongulés, c'est-à-dire cerf, chevreuil et sanglier. Et on met ces petites boîtes aux lettres dans les ouvrages. En fait, là-dedans, vous avez un radar et un appareil photo et on regarde bien ce qui se passe. Alors, vous êtes sous le TGV en haut à gauche avec un combat de chevreuils. Donc, ce qui est amusant, c'est que les chevreuils sont territoriaux et assez agressifs et là, manifestement, la limite territoriale, c'est le TGV et on va se disputer jusqu'au-dessous. Et même chose sur l'autoroute A77. Vous avez deux chevreuils, vous voyez celui de droite, il ferme les yeux et ils vont se rentrer dedans. Donc, là, on est exactement au-dessus de l'autoroute, c'est à l'Est de Gien. Ici, ces buses sont des ouvrages qui sont à la fois une relique et passage pour la faune sous le TGV. Et donc, vous avez à gauche le chat sauvage, deux photos de chat sauvage, à droite une martre, en bas à droite un putois. Le chat sauvage vous intéresse en tant que picard parce que c'est une espèce qui existe dans la région dans l'Aisne et dans l'Oise qui arrive jusqu'à un axe Compiègne-Crépy, à peu près. Donc, ils colonisent vers l'ouest pas très vite, mais simplement pour mémoire, il existe dans la région. Si vous voulez l'identifier dans la nature, je vous donne juste un des critères qui est le meilleur et le moins difficile : quand vous regardez la ligne du dos qui est noir, elle s'arrête à la naissance de la queue. Vous pouvez le noter que

sous la queue, il n'y a pas de ligne. Si vous regardez un chat domestique qui a cette allure-là, vous verrez la ligne se prolonger sur le dessus de la queue. Sinon, les autres critères, il faut le démonter, il faut regarder le volume crânien et la longueur de l'intestin, je vous le déconseille. Voici quelques images dans des buses avec un chasseur, un militaire, un renard et puis un sanglier donc, l'utilisation des ouvrages par toute faune (Rires). Ici, au début, c'est plus petite, avec la plus petite bête en bas à droite un mulot, identifié par nos systèmes de radar, en bas à gauche une belette. Voilà. Et puis, tout se déroule sur les ouvrages, ils sont censés être spécifiques, mais vous pouvez constater qu'on y cherche les champignons et qu'on y chasse, cela n'empêche pas les animaux de passer. Le daim qui s'est rajouté à la liste habituelle des trois espèces que j'ai citées parce qu'évadé d'un parc, suite à... un arbre est tombé sur la clôture. Vous avez le chevreuil qui mange la plantation du passage, c'est fait pour. Voilà les cerfs identifiés sur un ouvrage. Ce qui est intéressant, c'est qu'à travers ces photos, on n'a pas seulement l'information : « Un cerf passe », mais on sait que c'est un tel parce qu'on les reconnaît avec leur bois. Là, vous pouvez très facilement sans être spécialistes voir la différence entre ces quatre individus. Donc, on a énormément d'informations, on a même des informations dans le temps. Et je terminerai avec cet individu dont vous voyez la photo ici, en 2001 est le même, regardez bien la forme en 2003, c'est-à-dire deux ans après et on retrouve un certain nombre d'individus comme cela. Voilà. J'ai essayé de vous dresser un portrait un peu pratique de ces aspects de prise en compte d'infrastructure et de faune.

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Merci beaucoup de cet exposé passionnant. Est-ce qu'il y a des questions ?

Jean-Luc BOURGEOIS

Absolument rien à voir. Bonsoir à tout le monde ! Je ne sais pas si... Ma question n'a aucun rapport avec ce qui vient d'être dit.

Emmanuel DROZ

Voulez-vous vous présenter simplement ?

Jean-Luc BOURGEOIS

Voilà. Jean-Luc Bourgeois, Vice-président de l'Agglomération du Beauvaisis. Donc, j'aurais aimé faire une courte intervention sur l'aspect socio-économique du projet. Alors, en effet,

pour nous à Beauvais dans le Beauvaisis, nous sommes en train de rédiger les documents qui sont très importants, le SCOT, et puis aussi, en train de lancer un plan de déplacement urbain. Donc, le SCOT pose pour la première fois pour le Beauvaisis la notion aussi de l'identité. Alors, nous sommes assez avancés dans les réflexions et, dès le départ, nous avons pris en compte l'option évidemment du réseau ferré des gares anciennes qui ne devaient pas disparaître, qui devaient être des pôles d'activité et la gare de Beauvais. Alors, je développerai deux, trois idées autour de cela. Alors, notamment, sur la gare de Beauvais qui ne peut être comparée, bien entendu, à l'importance qu'aura la gare de Creil dans le projet, cependant, nous avons des zones de reconversion, des zones de reconversion industrielles héritées du passé. Et nous avons conçu justement ces zones de reconversion comme pouvant accueillir de l'activité économique, peut-être aussi industrielle, mais aussi du logement et aussi des services. Et nous nous réservons à la place aussi pour une plateforme multimodale. Donc, pour Beauvais, c'est très, très important d'avoir à deux pas de la gare une zone en construction. Alors évidemment, cela prendra le temps, le temps qui était évoqué tout à l'heure, 10 ans, 15 ans. Mais évidemment, pour nous, ce projet est considérable car il donne évidemment une substantifique moelle à ce que nous avons projeté sans savoir qu'il y aurait ce projet, il y a quelques années. L'autre idée que je voudrais développer, c'est aussi, pour la Picardie et puis pour le Beauvaisis, retenir et attirer des populations. Alors, en effet, à Beauvais, nous avons l'Institut de Lasalle, comme nous avons l'Imerys, comme nous avons à Amiens, les PJV. Donc, on sait qu'on a souvent du mal à attirer des enseignants-chercheurs ou des chercheurs. Et on sait aujourd'hui quand on est chercheur, enseignant dans ces unités-là, il faut pouvoir se déplacer très facilement, très facilement dans toute l'Europe. Et là, le fait d'avoir une connexion TGV est quelque chose d'absolument considérable. On sait très bien en interrogeant le directeur de l'Institut de Lasalle les difficultés souvent qu'il a à assurer certains cours parce que, évidemment, il n'y a pas de liaison facile avec les autres villes de France ou même d'Europe. Alors, je pense qu'avec aussi les possibilités de croissance de ce parc technologique, de cette zone de transfert de technologie qui doit, dans les années futures, s'établir au nord de Beauvais, cela sera un atout considérable de savoir, déjà qu'on a un aéroport, que cet aéroport peut être lié à un autre aéroport qui est Charles-de-Gaulle et que tous les personnels, aussi, les étudiants, parce que, eux aussi, les problèmes de recrutement d'étudiants, donc il faut aussi leur donner des moyens faciles pour revenir dans leur famille et pour aller ailleurs. Là aussi, pour les populations, on sait très bien qu'il y a souvent, une fois les études faites, des fuites, des fuites qui s'opèrent parce qu'on va dans d'autres régions qui sont mieux desservies. Alors, je pense que quand le projet, s'il se fait, donnera l'envie à de nombreuses personnes qui ont fait leurs études ou qui sont venues à venir sur le Beauvaisis, comme sur la Picardie qui est

quand même une région où l'habitat est très agréable, on a de superbes paysages, mais il manquait certainement cette facilité pour la vie de tous les jours. Et je vais terminer sur une toute petite anecdote. Souvent, les jeunes quand ils débutent, ils sont amenés à voyager. Je connais un jeune ingénieur aussi, qui, à son premier emploi, la première chose qu'il a eue, c'est une carte Grand Voyageur, une carte Grand Voyageur. Alors, il n'est pas à Beauvais, il est à Lille parce qu'évidemment, il y a toutes les facilités. J'ose rêver que dans un avenir proche, un jeune qui débutera dans sa carrière professionnelle et qui devra aller à Lyon, à différentes grandes villes de l'Europe, pourra avoir cette carte de Grand Voyageur mais résider quand même dans Beauvaisis ou en Picardie.

Emmanuel DROZ

Merci.

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Oui. Monsieur avait demandé la parole. Allez-y, je vous en prie.

François FERRIEUX

Je me présente, François Ferrieux. Je suis l'élu de l'Oise que Monsieur le Préfet a cité tout à l'heure, en oubliant de citer mon nom ; François Ferrieux. On ne va pas lui enlever son bonus pour cela, rassurez-vous, mais je le remercie d'avoir cité la phrase que je redirai en conclusion. Mais, ce que je voulais dire c'est que, apporter, ici, au débat une contribution en forme d'offre de service. Nous sommes un établissement public dont la fonction principale est de faire fonctionner l'inter-modalité, le domicile-travail, Thierry Aury, la recherche de tous les moyens de booster le transport public au détriment de la voiture à elle seule. Donc, on est, je crois, un petit peu dans le sujet. Alors, parmi nos compétences, cela tourne autour de l'inter-modalité, nous avons déjà commencé à travailler avec toutes les autorités en matière de transport aussi bien à Beauvais et nous sommes ici, participant d'ailleurs au Comité de pilotage du PDU. Et avec Creil, nous avons fait quelque chose quand même d'assez intéressant et qui, de mon point de vue, Monsieur le Maire de Creil a été trop modeste, avait commencé avant le projet Picardie-Roissy qui était donc tout ce qui va tourner autour de l'aménagement de la gare de Creil, en termes de recherche de l'inter-modalité, d'une manière générale de vie centrée autour de cette gare et même en termes d'urbanisme. Et sur ce sujet-là, d'ailleurs, le syndicat mixte que je préside, le SMTCO, est l'un des partenaires qui ont signé la convention et on a déjà commencé à travailler puisqu'on avait eu l'occasion

de présenter, mercredi dernier, les grandes lignes de l'étude que nous sommes chargés de mener sur l'inter-modalité autour de la gare de Creil. Alors, ici, nous sommes à Beauvais, alors pourquoi je parle de Creil ? Parce que ce qu'on a fait à Creil, il n'y aucune raison qu'on n'arrive pas à le faire, Monsieur Bourgeois, à Beauvais autour de la gare, comme cela a déjà commencé un petit peu à Compiègne où... Et pourquoi je cite ces trois grandes villes ? Parce que, comme disait Jean-Philippe Pineau tout à l'heure, il ne faut pas oublier Compiègne, mais aussi parce que c'est là que viendront les grandes masses des gens qui rabattaient vers ces gares par les cars du Conseil Général, par exemple, ou par le transport à la demande ou par le vélo, iront à Creil-Roissy, donc, beaucoup de petits ruisseaux finissant par faire une grande rivière entre Creil et Roissy. Alors, pour cela, on est en plein dedans, donc, on y travaille. Les subventions aux autorités en matière de transport que les gens ont été amenés à faire, entre parenthèses, tiennent compte au plus haut point de l'envie qu'ont eu ces AOT de privilégier domicile-travail. C'est clair, plus on privilégie domicile-travail, plus on a une grosse subvention de son état mixte. Même chose pour l'inter-modalité, si les lignes en question qu'il s'agit de prolonger ou de modifier vont dans le sens d'une meilleure recherche de l'inter-modalité, elles sont subventionnées beaucoup plus fort. Donc, on est en plein dedans. Donc, le projet, pour nous, vient comme un élément d'application de nos doctrines qu'on a déjà commencées à appliquer en plusieurs endroits. Mais là, c'est vraiment un accélérateur immense de nos possibilités, d'autant plus que dans nos statuts, il est écrit noir sur blanc : les liaisons avec les régions voisines, et on pense bien notamment et on dit notamment l'Ile-de-France avec Cergy-Pontoise, certes, mais aussi avec le reste de l'Ile-de-France et avec devinez quoi, Roissy. C'est dans nos statuts, c'est dans nos gènes. Donc, ne soyez pas étonnés qu'on ait estimé nécessaire de faire un cahier d'acteurs qui est d'ailleurs distribué là, à la sortie, vous pouvez le prendre. Donc, je ne rentrerai pas dans le détail de tout ce qu'on fait, de tout ce qu'on a fait, puisque c'est dans le cahier, mais je vous dirai les deux, trois choses qui peuvent être utiles. Par exemple, je viens de parler d'inter-modalité, donc, je ne reviens pas dessus. Mais on vient de créer un système qu'on appelle le SISMO dont j'espère que vous avez entendu parler tous. Si vous lisez la presse locale, vous en avez lu quelques lignes. Le Système Intégré des Services à la Mobilité de l'Oise qui sera mis au service de ce projet, bien particulièrement, mais comme dans tous les projets de l'Oise, mais qui sera particulièrement utile dans cette affaire et qui regroupe tout ce que l'on peut mettre dans une boîte noire concernant l'information à donner aux usagers en temps réel dans les cars, dans les trains, dans les arrêts. Un exemple pour ceux qui trouvent que ce n'est pas concret, je les invite un jour à aller voir dans la gare de Creil comment cela se passe. Hein, Monsieur le Maire de Creil qui bavarde ? Dans la gare de Creil, quand vous sortez de la gare, oui, tu connais, mais les gens, ils ne savent, ils ne vont pas souvent à la gare de Creil,

ici peut-être, en tout cas, ils n'en sortent pas. Et quand ils en sortent, qu'est-ce qu'ils voient ? Bien sûr, ils ont derrière eux, comme d'habitude, le grand panneau SNCF avec les horaires de tous les trains qui partent et qui arrivent mais ils ont en face d'eux, en vis-à-vis exactement la même chose pour les transports urbains et les transports interurbains, avec le lieu où ils partent, l'heure où ils partent, et cetera. Ceci, ce sera particulièrement utile dans le projet actuel, bien sûr. A Creil, c'est commencé, à Compiègne et à Beauvais, ce sera donné gratuitement aux deux autorités, communautés de transport, entre parenthèses, financées à 100 % par le SMTCO. Alors, les attentes, je dis cela, pourquoi je parle de cela maintenant ? Parce que j'ai l'impression que les attentes vis-à-vis de ce système qui est une maison en construction, qui est un immeuble en construction, dont plusieurs étages sont déjà en fonctionnement, sont telles que quelque part l'ensemble des AOT vont avoir à travailler pour que cela fonctionne pour l'utilité de tous les usagers, que tout le monde y trouve un plus, non seulement sur l'information qui est toujours insuffisante mais d'une manière générale, sur la fluidité. Les quelques itinéraires qui existent que tout... Personne ne connaît... C'est valable avec le métro parisien ou le RER, et cetera mais cela n'existe pas dans les transports interurbains en France. Donc, ces calculs d'itinéraire vont être extrêmement utiles pour tout le monde et notre projet parmi d'autres, mais particulièrement, celui-ci est un lieu d'application intéressant. Ce projet, entre parenthèses, je lis la page de publicité puis après je passe à la conclusion, vient d'obtenir une reconnaissance officielle par l'intermédiaire du trophée européen au salon européen des transports qui a lieu tous les ans à Paris à la Porte de Versailles. Dans la catégorie des transports intelligents, ce qui ne veut pas dire que ceux qui l'ont commis sont intelligents, mais cela veut dire simplement parce qu'il existe un bureau...

Emmanuel DROZ

Si vous pouvez conclure, s'il vous plait !

François FERRIEUX

Voilà. Il existe un bureau à Paris des transports intelligent et j'espère qu'il comprendra que notre projet est intelligent et que nous ferons en sorte qu'on relève de ce bureau-là. D'accord ? Et ils ont... Nous avons donc obtenu ce trophée européen. Et je terminerai par la conclusion, si vous voulez bien me permettre de conclure...

Emmanuel DROZ

Je vous en prie ! Je vous en prie !

François FERRIEUX

... qui est la suivante et qui figure dans le cahier d'acteurs, qui est le titre de cahier d'acteurs. Pour paraphraser ce qu'a dit Armstrong en allant sur la lune « Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité », j'ai connu la phrase : « Un petit barreau pour RFF, un pas immense pour l'Oise et la Picardie ».

Emmanuel DROZ

Très bien. Sur cette phrase historique, je passe la parole à Monsieur qui m'avait demandé... et ensuite, Monsieur le Président de la Région et... A vous maintenant.

Luc VERMEERSCH

Merci. Bonsoir à tout le monde, entre autres. Vous avez parlé de développement durable, j'en reviens un petit peu en arrière concernant Monsieur Vignon qui a parlé beaucoup de développement durable. Moi, je parlerai aussi dans ce sens-là mais en environnemental. Aujourd'hui, au niveau loisir...

Emmanuel DROZ

Monsieur, vous pouvez simplement vous présenter, s'il vous plait !

Luc VERMEERSCH

Vermeersch, Les Randonneurs Beauvaisiens et j'ai des responsabilités départementales concernant les sentiers.

Emmanuel DROZ

C'est juste pour le verbatim, ce n'est pas pour une investigation policière.

Luc VERMEERSCH

Excusez-moi ! Alors, on a beaucoup parlé de développement plus durable tout à l'heure, un sujet très, très intéressant mais, par contre, je pourrais quand même vous dire qu'on s'est occupé depuis quelques années beaucoup de faune, de flore aussi mais alors, les humains dans la nature, on les oublie, ce sont des bipèdes. Et aujourd'hui, avec les loisirs, les sentiers, les chemins, il y a quand même tout un engouement de la population vers la randonnée qu'elle soit vélo et qu'elle soit entre autres aussi pédestre. Et on s'aperçoit de quoi ? Eh bien, toutes ces infrastructures nouvelles nous coupent beaucoup de chemin. Je ne dis pas que tous les chemins doivent être rétablis mais certains chemins pourraient quand même être effectivement dotés soit de passerelle ou soit de canalisation souterraine,

comment dirais-je, d'une circonférence permettant le passage de piétons. J'aimerais quand même de temps en temps, plutôt que nous renvoyer des kilomètres le long de ces infrastructures pour aller rejoindre un pont routier entre autres ou autres, d'essayer quand même de tenir compte des passages possibles pour les bipèdes, je m'excuse de nous traduire de cette façon-là, mais pour les randonneurs d'une façon générale qu'ils soient à pied ou à vélo. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Oui ? Non, non mais, Monsieur, vous avez une réponse sur ce sujet ? Pour les bipèdes.

Eddy FACON

Oui. Alors, deux éléments de réponse. Dans le cadre des études environnementales qu'on mène de manière progressive tout au long du stade d'étude, on a forcément donc un recensement de l'ensemble des équipements de loisir, des chemins de randonnée, de diverses natures qui sont présentes sur le territoire. Mais sur le sujet de rétablissement, je souhaiterais mettre en exergue un point particulier, c'est que bien souvent, nos projets d'infrastructure de transport, c'est une obligation légale, une obligation réglementaire demandent à ce que l'ensemble des impacts qu'on fait sur les terrains agricoles peuvent conduire à la réalisation de l'aménagement foncier et que la localisation des chemins ne soit pas décidée par Réseau Ferré de France ou n'importe quel maître d'ouvrage, c'est en discussion avec les Commissions communales d'aménagement foncier que la localisation des chemins est décidée. RFF n'a donc ce rôle, comme n'importe quel autre maître d'ouvrage, qu'un rôle de... Il peut être associé aux réunions des Commissions communales d'aménagement foncier mais il n'a qu'un rôle de financeur. Donc, il y a certainement un travail important qui revient d'ailleurs peut-être les questions de trames verte et bleue qu'on a évoquées tout à l'heure, un travail à faire peut-être de meilleure sensibilisation des questions liées à ces rétablissements de chemin lors de cette procédure éventuelle d'aménagement foncier.

Emmanuel DROZ

Ah oui ! Allez-y !

Lucette VANLAECKE

Je vais peut-être rajouter quelque chose à ce que vient de dire Eddy sur peut-être un autre sujet mais toujours en lien avec les randonneurs. Tout à l'heure, on parlait de la préservation des emprises ferroviaires. C'est vrai qu'il y a une volonté aussi de transformer certaines emprises ferroviaires en mode doux ou enfin, en voie pour des transports doux. Et je dirais aussi que l'on travaille en ce moment avec le Conseil général de l'Oise pour un projet qui s'appelle la Trans'Oise. Donc, ou c'est effectivement reprendre ce qui a été du domaine ferroviaire pour le donner au domaine des randonneurs.

Emmanuel DROZ

Merci. Monsieur le Président de région.

Claude GEWERC

La discrimination, cela commence bien. Monsieur le Président, on ne se quitte plus, peut-être à demain soir, mesdames et messieurs les membres de la Commission, Madame la Directrice régionale, mesdames et messieurs, mesdames et messieurs les élus. Ce projet dont on parle dans tous ses aspects, il est né en 1993, voyez un peu la maturité. Nous sommes en 2010, on continue à parler de projet et on nous dit : « Si dans sa grande sagesse, RFF et l'Etat disaient 'Oui' en fin d'année, nous aurions l'infrastructure en 2020. », c'est à peu près le calendrier. C'est un outil d'aménagement du territoire. Nous vivons dans l'Europe développée où les déplacements se font et se feront de plus en plus au travers de la LGV, des trains à grande vitesse. Cela veut dire que tout territoire qui n'est pas connecté à la LGV n'est pas connecté à la modernité ou au développement pour demain. Vous avez, et vous l'avez vu tout à l'heure, 203 gares TGV en France. Il y a 22 régions métropolitaines. La Picardie qui est totalement traversée du Nord au Sud et à l'Est a le privilège aujourd'hui d'en avoir une. Et tout à l'heure, quand RFF exposait son projet, il disait que les Picards étaient ceux qui fréquentaient le moins les trains à grande vitesse. Il aurait dû être plus précis et vous dire que les Picards sont ceux qui fréquentent le plus le TER de toute la France. Nous sommes dans le meilleur taux de remplissage avec 105 en moyenne. On vous a dit que nous sommes la quatrième région TER, c'est vrai. Mais nous sommes la première région TER par l'investissement en euro par habitant et par le coût. C'est en Picardie qu'on fait le plus. Alors, vous avez 40 000 Picards qui, chaque jour, prennent le train pour se rendre pratiquement à plus de 85 ou 90 % en région parisienne. Et on va avoir encore un débat avec nos amis Franciliens demain et on se pose la question de « Qu'est-ce qu'on vient faire chez eux sur ces quelques kilomètres ? ». Je vais vous donner un autre chiffre. Cela c'est l'INSEE qui le donne : 123 000 Picards vont chaque jour travailler en Ile-de-France. Il y a ceux qui

prennent le train, il y a ceux prennent la voiture, il y a ceux qui se débrouillent. C'est cela la réalité. Et dans cette réalité, j'ai beaucoup entendu parler du fait de faciliter l'accès à Roissy. Moi, je voudrais dire que cela fonctionne dans les deux sens. Il faudrait que l'activité économique au travers de ces équipements soit facilitée sur notre territoire. Nous avons vu la courbe pour la première fois s'inverser, c'est-à-dire que le pourcentage des Franciliens qui viennent travailler en Picardie est sur une courbe beaucoup plus importante même si le chiffre est beaucoup plus faible que les Picards qui vont travailler en Ile-de-France parce que la Picardie, c'est un territoire qui s'est constitué avec des espaces et cela a été dit par plusieurs aujourd'hui qu'à des outils en matière de recherche et de développement qui sont reconnus nationalement et internationalement, et vous voyez des grands groupes arriver à proximité de nos centres de transfert et de recherche. Et donc, la facilité que vous allez leur offrir avec ce réseau, c'est de l'activité qui va arriver. On se posait tout à l'heure, j'entendais certains se poser la question de dire : « Mais c'est toujours nos jeunes qui s'en vont ». Cela serait bien, non pas que les autres jeunes d'ailleurs viennent mais simplement que cette terre trouve son modèle de développement, et c'est l'un des outils structurants pour son modèle de développement. Alors, cela a été dit tout au début de la soirée. On se pose beaucoup la question. Il y a deux régions, il y a la région Ile-de-France et la région Picardie. Moi, je vais vous raconter une histoire. J'étais Conseiller Régional de l'opposition et on avait déjà inscrit et c'était le Président Bore avait inscrit ce projet dans le douzième contrat de plan, le contrat 2000-2006 et le pré-projet était inscrit dans le contrat d'avant. Donc, ce n'est pas un projet nouveau. Pourquoi cela n'a pas abouti avant ? Parce que les choses n'étaient pas prêtes. Elles n'étaient pas prêtes parce que la région Ile-de-France n'était pas favorable et que RFF n'y était pas favorable. Et tout d'un coup, les choses ont bougé. J'ai eu le privilège de présider le C8. Le C8, c'est la réunion des huit régions du Grand Bassin Parisien. Et je l'ai présidé sur les transports et nous avons fait valider le projet de contournement de Paris. Parce que quand on parle de ce barreau, on parle d'une nouvelle philosophie que l'ensemble des huit régions du Grand Bassin Parisien sont en train de mettre en place et donc, ce projet est le début de ce maillage. C'est-à-dire, on ne rentre plus systématiquement, on sort à Paris qui est totalement bloqué, mais on contourne Paris et on permet à toutes les populations du Grand Bassin Parisien d'avoir accès à tous ces services. C'est une autre philosophie qui est en train de naître. J'ai beaucoup entendu ce soir parler de développement durable. Je crois que ceci est un des éléments structurants du développement durable. C'est pour cela que ce projet, il est symboliquement aussi important. Vous avez entendu parler du Grand Paris. Quand on parle du Grand Paris, à chaque fois, on parle d'un petit projet qui fait 10, 15, 20 milliards d'euros. Là, vous êtes à 250 millions. Au moment où on parle d'économie sur l'argent public, faisons utiles, faisons

vertueux et ce projet est utile et vertueux. Donc, quand j'ai présidé le C8, qu'est-ce que nous avons fait ? Nous avons fait ce projet de contournement total de la région Ile-de-France et deux personnes ont déposé ce projet et leur projet global de contournement sur les bureaux de l'Union Européenne. Ces deux présidents, c'étaient moi-même et le Président Jean-Paul Huchon, Président de la région Ile-de-France. Donc, je veux bien que nos amis Val-d'Oisiens aient quelques états d'âme. Mais leurs états d'âme sont davantage fondés à une problématique que je respecte, qui est la leur, qui est celle des Franciliens, de raccordement entre les communes qui sont extrêmement proches et le pôle de Roissy. Ce projet-là est un projet de nature nationale et internationale. Comparer les deux, vouloir les mélanger et les mixer relèvent d'un non-sens par rapport au projet que nous avons déposé. Et quand nous avons déposé ce projet sur le bureau de l'Union Européenne, on nous a dit : « Monsieur, on vous félicite ». C'est la première fois qu'un groupe de régions si important, qui représentent plus de 30 % de la population française, 50 % du PIB français, se mettent d'accord pour déposer un projet en commun auprès de l'Union Européenne. Et je voudrais que, là aussi, on prenne en compte cette dimension. Cela veut dire que les collectivités se parlent pour que les choses avancent en respectant l'ensemble des territoires et toutes les réalités territoriales. Et je l'ai déjà dit à Monsieur Paternotte, je crois que la vision qu'il a, est un tout petit peu étroite et sélective. Ce n'est pas l'un ou l'autre. La France a besoin de se développer avec des grands projets et les territoires ont besoin d'être respectés dans leur intégrité. C'est pour cela que moi, je soutiens le barreau de Gonesse. Mais le barreau de Gonesse n'est absolument pas contradictoire de ce barreau-là qui ouvre d'autres perspectives et pour RFF et pour la SNCF et pour l'ensemble des populations picardes. Ce que j'ai entendu ce soir, je voudrais aussi rectifier quelque chose. On a souvent dit : il faudra passer par Creil, il faudra passer par Creil. Mais il existe du matériel aujourd'hui qui permet de ne pas changer le matériel à Creil. Là, il existe du matériel aujourd'hui qui est fabriqué par Alstom, qui permet de rouler sur les voies TER à la vitesse maximum TER et sans changer de train. Le même matériel vous emmène sur les voies TGV aux vitesses TGV. Cela veut dire qu'on pourrait très bien demain monter dans ce matériel à Beauvais et aller à Bordeaux ou aller à Strasbourg. C'est cela la vraie modernité. Alors, peut-être que dans un premier temps, on devra faire escale. Mais je crois que le projet que nous devons voir, c'est ce que j'ai entendu par un intervenant tout à l'heure, le vrai confort, c'est quand une famille, elle monte avec ses bagages, les mêmes, la poussette, on ne change pas de train, on part d'un endroit, on arrive à un autre. C'est cela l'authentique confort, plus que les 30 minutes qu'on gagne. Et donc, là, tout d'un coup, les 2 millions de Picards vont être accessibles à cet ensemble et vont pouvoir bénéficier les mêmes choses que les 203 gares qui représentent quand même beaucoup de monde dans toute la France et on va enfin intégrer la modernité. Il a beaucoup

été dit que pour le développement économique, c'est important. Vous avez parfaitement raison. Mais, en dehors même du développement économique, le confort des hommes et des femmes, leur capacité à faire en toute simplicité doit être un élément structurant du vivre ensemble demain. Et donc aujourd'hui, quand vous allez à l'Ouest devoir prendre le train, descendre à la gare du Nord, prendre le métro, aller jusqu'à Montparnasse et repartir, donc, en dehors du temps, ce n'est pas le temps qui est important, imaginez-vous la fatigue avec des enfants, avec des bagages. Eh bien, respectons les hommes et les femmes et donnons-leur ce à quoi ils ont droit et je pense que RFF et l'Etat feront les efforts qu'ils doivent faire. Je l'espère au mois de décembre. Cela sera notre Noël.

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Monsieur le Maire. Ah bon ! Je croyais...

Franck BRIFFAUT

Monsieur Briffaut, Conseil Régional. Simplement du groupe FN ,région Picardie. Je voulais simplement préciser ce soir ce qui est bien en Beauvais on a véritablement touché un problème qu'on n'a pas beaucoup abordé dans les autres séances. J'ai participé à beaucoup de débats qui ont animé ce dossier, c'est l'inter-modalité et notamment par les propos de Monsieur Ferrieux, c'est un sujet qu'il connaît bien. Et je crois que nous avons là avec ce projet de Roissy-Picardie dont la principale mission, finalement, est de mailler le réseau, c'est bien ce qu'on a dit. Et dans mon esprit, il ne s'agit pas évidemment de ne mailler que le réseau ferroviaire, il s'agit bien évidemment aussi de mailler tous les réseaux de transports urbains, interurbains qui irriguent la Picardie. Si nous ratons cette occasion, je ne vois pas quand est-ce que nous le ferons. D'autant plus qu'il y a un autre dossier d'ailleurs qui va nous y pousser. Il y a deux dossiers qui vont devoir accélérer ce maillage, Roissy-Picardie d'une part et la mise en place du cadencement ferroviaire qui est annoncé à une échéance très proche, de mon avis d'ailleurs, un petit peu trop proche, d'ailleurs, je demande à voir. Mais si on veut la préparer correctement, il faudra, bien sûr, que tous les opérateurs qui sont derrière, autour des interfaces que constituent les gares, les plates-formes multimodales soient en mesure de répondre à cette diffusion. La Picardie n'est pas une terre dont la densité de population est suffisamment importante pour se passer de ces mises en réseau, tout mode de transports confondu. Autrement nous risquons de ne pas optimiser suffisamment ces projets d'infrastructure fort coûteux pour le contribuable. Je pense notamment à une question que je pose. Je vois, par exemple, pour la gare d'Amiens. Cela

se traduira 7 TGV dans un sens, 7 TGV dans l'autre, ce qui fait donc 14 trains par jour, qui viendront en cul-de-sac à Amiens, Amiens qui connaît aujourd'hui déjà quelques problèmes de par son organisation en cul-de-sac, du moins partiellement, puisqu'il n'y a qu'un certain nombre de voies où on peut aller au-delà vers Rouen et Calais. Donc, il faudra probablement que la Communauté d'agglomération d'Amiens retravaille un petit peu son projet de diamétralisation de la desserte, notamment visant à réduire le nombre de trains en terminus à Amiens et plutôt favoriser des mouvements de passage qui se servent notamment à Albert Abbeville éventuellement ou de Abbeville à Saint-Quentin de manière à éviter les suggestions de terminus à Amiens. Donc, c'est l'occasion ou jamais. Je voulais également revenir sur... un petit peu pour continuer sur ce qui vient d'être dit par le Président du Conseil Régional, je pense que les Picards, à la différence de certains élus Val-d'oisiens, ne pensent pas qu'à eux puisqu'ils ont défendu largement leur position mais en plus ils sont capables également d'alimenter le débat par les avantages que peuvent en tirer les Franciliens. Nous avons également une forte proposition qui va donc dans le sens y compris de nos voisins Franciliens et particulièrement Val-d'Oisiens. Je rappelle quand même pour ceux qui connaissent la géographie ferroviaire, que la desserte de Creil par TGV peut également bénéficier à tous les habitants du Val-d'Oise qui habitent sur l'axe Pontoise-Creil. Certains élus du Val-d'Oise, notamment Monsieur Paternotte a oublié qu'une partie des Val-d'Oisiens peuvent venir de Pontoise, Persan-Beaumont et avoir avantage à prendre le TGV à Creil. Donc, je pense qu'il y a une bonne partie des habitants de l'Est du Val-d'Oise qui ne se retrouveront pas dans les positions prises par certains élus de ce même département. Autre avantage : la desserte du Nord de Val-d'Oise n'a pas été délaissée dans le cadre du projet proposé par RFF sauf une de ses versions qui me paraît, pour ma part, pas être la bonne mais même dans la version centrale qui comporte un arrêt en Val-d'Oise et même la version la plus au sud qui en comporte deux, donc, il a bien été pris en compte la nécessité d'irriguer même pour les habitants de l'Est du Val-d'Oise d'arriver à la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Il faut également penser aux Franciliens qui savent très bien que superposer les TER picards aux courants RER de ligne B et ligne D ne serait certainement pas un cadeau à leur faire quand on connaît les problèmes que supportent les usagers de ces deux lignes de RER, je suis, pour ma part, un des rares élus régionaux Picards qui utilisent tous les jours pour aller à Paris en venant de Laon le réseau RER dont je sais de quoi de parle et cela ne serait pas un cadeau à leur faire que de laisser les TER picards venir interférer sur les courants de la ligne D du RER et même dans certaines options défendues par Monsieur Partenotte, la ligne B, puisqu'il se proposait même d'aller à la plate-forme aéroportuaire à partir de Villepinte, d'utiliser la ligne B. Il faudrait également préciser que ce projet participe dans une certaine mesure au désengorgement de Paris Nord car une partie de gens qui

doivent aller sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy aujourd'hui et qui viennent de Picardie sont obligés d'aller à Paris Nord pour s'y rendre. Donc, à partir du moment où ils pourraient transiter directement par ce barreau Roissy-Picardie, cela entre également dans l'objectif de dessaturation de la gare du Nord, même si bien sûr, si ce projet ne prétend pas résoudre à lui seul la problématique du désengorgement de Paris Nord. Et puis, je voudrais conclure en disant que je suis aussi solidaire de l'ensemble des problématiques nationales, cela ne vous étonnera pas, venant de moi, c'est qu'il n'existe plus que deux régions en France qui ne sont pas connectées au réseau TGV, l'Auvergne, Clermont-Ferrand et Amiens. Eh bien, je pense qu'un jour, j'espère vivre assez longtemps pour pouvoir couper le ruban qui inaugura un TGV Amiens-Clermont-Ferrand.

(Applaudissements)

Emmanuel DROZ

Monsieur Biet, vous... Monsieur Papin... voilà !

Lucette VANLAECKE

Monsieur Papin... rapidement.

Cédric PAPIN

Oui, si on peut projeter... cela va venir, voilà ! Le petit diapositif pour apporter quelques précisions rapidement à Monsieur Briffaut sur la gare d'Amiens. Actuellement, elle n'est pas considérée comme saturée à l'horizon du projet, je ne pense pas non plus même s'il y aura plus de trains, effectivement, elle est composée de voies dites traversantes au nombre de 7 et de 5 qui sont en origine terminus, donc, on ne peut pas dire que ce soit entièrement une gare en impasse, ce qui conditionnera le fait que les TGV s'arrêtent ou pas, et je dirais, c'est d'une part la faisabilité technique d'aller au-delà, il faut que ce soit électrifié, cela a été souligné tout à l'heure, par des matériels bi-modes mais pour l'ensemble des TGV, ils sont uniquement électriques. Et surtout, il faut qu'il y ait un marché de déplacement pour que les TGV aillent au-delà d'Amiens, donc, on verra, pourquoi pas, enfin, rien n'est fermé à ce jour. Très concrètement, de quoi est-ce qu'aura besoin Amiens c'est deux quais apte à recevoir des TGV en unité multiple, cela veut dire des TGV jumelés là, vous savez, vous avez deux rames qui sont collées et cela, cela veut dire des quais d'une longueur utile totale supérieure à 477 m, c'est le maximum, ce sont les trains, les TGV les plus longs en France, ceux qui viennent de l'Atlantique. Et cela nécessitera éventuellement de rallonger quelques quais où l'on utilisait certains qui sont déjà assez longs. Et il faudra surtout prévoir à Amiens malgré

tout, même si on peut imaginer des trains, des TGV qui iraient plus loin, un faisceau de remisage pour la nuit, puisque le premier TGV du matin, par exemple, nécessairement partira d'Amiens et aura passé la nuit, donc, de certains sites sont déjà un petit peu préconisés tels que le site actuel d'Amiens Marchandises ou pourquoi pas Longueau où il n'y a pas mal de disponibilité. Voilà quelques précisions sur ce sujet.

Emmanuel DROZ

Merci. S'il n'y a plus d'autres questions, je crois tout le monde ayant posé des questions.... Ah ! Madame... non, non, on va vous donner un... oui, descendez alors.

Josiane BAECKELANDT

Bonsoir à tous ! Josiane Baeckelandt, citoyenne picarde et élue, donc, moi je ne reviendrai pas sur l'argumentaire très favorable pour ce beau projet. J'aimerais en tant qu'élue d'un canton Nord-Est de l'Oise savoir s'il y a eu une étude de répercussion sur ces territoires ruraux au niveau sociologique, est-ce qu'il y a une accessibilité vers les gares dites de proximité pour rejoindre, pourquoi pas, Creil et cetera, et Beauvais. Et dans l'autre côté sur l'est du Sud-est du département, est-ce qu'une autre branche d'étoile pourrait être, pourquoi pas, réfléchi sur l'axe vers Crépy-en-Valois, j'ai entendu parler de cars, est-ce qu'il est envisagé ensuite une liaison ferroviaire Creil-Crépy ? Merci beaucoup !

Emmanuel DROZ

Monsieur Biet, non ?

Pierre-Yves BIET

Oui, je commençais sur la première partie de la question, puis je passerai la parole à mon collègue Cédric Papin sur l'aspect Crépy-en-Valois. Sur le volet, le Nord-Est, donc, j'imagine que vous évoquez les territoires qui sont desservis par la ligne Beauvais-Le Tréport donc au-delà de Beauvais... Ah ! D'accord ! Donc, là, plutôt sur le secteur le long de la ligne Creil-Amiens finalement. Alors, effectivement l'étoile de Creil, c'est vrai qu'on a souvent tendance à évoquer et l'animation avait tendance à le faire penser la diffusion sur la branche de Compiègne-Saint-Quentin, la diffusion sur la branche de Beauvais et bien évidemment, la correspondance à Creil permet aussi d'enchaîner avec un TER Paris-Creil-Amiens ou tout simplement Creil-Amiens, qui lui va faire des arrêts intermédiaires à Saint-Just, à Clermont, à Liancourt, à Breteuil, en branchement en particulier, qui va permettre de desservir plus finement ces territoires-là. Donc, cela fonctionne comme Franck Briffaut l'évoquait aussi sur la branche de Pontoise-Persan-Beaumont pour des gens qui habiteraient les secteurs de

Persan-Beaumont, Chambly par extension, donc, cet enjeu d'essayer de développer la diffusion de l'effet TGV en s'appuyant sur la performance du réseau ferroviaire picard à travers le service de TER. Sur le volet de Crépy, je passe la parole donc comme indiqué à Cédric Papin.

Cédric PAPIN

Oui ! Alors, parler de projet ferroviaire, c'est peut-être un petit peu tôt, en revanche, ce qui est sûr, c'est que des études pour des réflexions visant à mieux raccorder l'Aisne au réseau à grande vitesse et/ou à l'aéroport de Roissy sont inscrites au contrat de projet Etat-Région, donc, clairement, ce sont les études qu'on appelle pour simplifier Aisne, Aisne-Roissy et Aisne-TGV, donc, actuellement, c'est en phase de préparation, ce n'est pas encore complètement commencé mais cela a bien été prévu par les partenaires que sont RFF, l'Etat et la région Picardie. Voilà ! C'est bon, il faut quand même préciser que c'est, on parle de l'axe Paris-Soissons-Laon où actuellement les volumes sont un petit peu moins importants que sur l'axe de Creil et sur lequel il faudra regarder avec intérêt l'expérimentation, enfin l'expérimentation, non, ce n'est pas le mot, la mise en place, pardon, d'un service de car par la région sur cet axe à destination de Roissy, voilà, avec un grand intérêt. Je ne sais pas si Daniel Beurdeley veut préciser également l'étude menée par la région sur la mise en service de service voyageur Crépy et Compiègne, éventuellement vers Creil.

Daniel BEURDELEY

Il y a une étude qui a été réalisée par nos services pour une possible ouverture de Compiègne-Crépy. Il y a une discussion et il y a un débat au Commission et c'est vrai que ce qui a été demandé, c'est que cette étude soit poussée pour justement aller vers Creil surtout maintenant avec le projet de ce barreau, il y aurait un raccordement à faire avant immobilier mais enfin le foncier appartient encore à RFF, donc, il y aurait une pose de voies à faire là-bas. Mais c'est vrai que, je pense que si on doit rouvrir un jour cette ligne qui est toujours utilisée par le fret et autre, mais c'est pour aller vers Creil, donc, entre Compiègne, Crépy et Creil.

Emmanuel DROZ

Monsieur a une question... Merci de votre réponse.

Philippe GROUARD

Philippe Grouard, la Chambre de Commerce et d'Industrie. Je souhaitais vous faire part du vœu émis par l'Assemblée générale vendredi dernier à l'initiative de son Président

concernant cette liaison. La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise s'exprimant au nom des organisations professionnelles des milieux économiques de l'Oise soutient pleinement le projet de liaison ferroviaire Creil-Roissy et ce pour une double raison. Tout d'abord, ce projet va relier directement le Sud de l'Oise à l'aéroport de Roissy aux zones d'activité et bassin d'emploi environnant. Nous espérons ainsi être relié facilement au grand pôle d'activité d'habitat de toute la région parisienne, un jour relié entre eux par des liaisons rapides. Nos citoyens et nos entreprises ne peuvent que bénéficier de ce rapprochement en terme d'emploi et de développement économique. Nous souhaitons dans cette optique que les fréquences des TER entre Creil et Roissy soient plus fréquentes et parfaitement adaptées aux besoins des entreprises et des salariés. A plus long terme cette liaison parce qu'elle facilite la connexion du réseau ferré de Picardie au réseau TGV français et européen ne peut que favoriser le développement de la grande vitesse dans notre région et la rapprocher considérablement des grandes agglomérations françaises et européennes. Pour ces deux raisons, développement de synergie entre le sud de l'Oise et la région parisienne d'une part, ouverture de la Picardie à la grande vitesse d'autre part, nous soutenons pleinement ce projet. Merci.

Emmanuel DROZ

Merci. Je crois que tout le monde a pu s'exprimer ; vous pouvez néanmoins envoyer des contributions par internet sur le site de la commission jusqu'au 31 juillet. La commission vous remercie de votre participation et bonne fin de soirée.