
**REUNION PUBLIQUE DE SYNTHESE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE**

**Mercredi 30 juin 2010
Gonesse, Salle Jacques Brel
20h - 23h**

Claude BERNET

C'est l'heure de commencer. Je voudrais d'abord vous remercier d'être venus ce soir pour cette réunion qui est l'avant-dernière de l'ensemble des réunions publiques du débat sur le projet de liaison Roissy-Picardie, en tout cas la dernière en Ile-de-France, auxquelles nous avons voulu donné le caractère de réunion de synthèse, je vous dirai dans un instant ce dont il s'agit. Avant toute chose, je souhaiterais saluer les nombreuses et très importantes personnalités qui sont ici, Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Président du Conseil général, messieurs les Parlementaires, Monsieur le Vice-président du Conseil régional chargé des transports, beaucoup d'élus, beaucoup de maires, beaucoup de personnalités qui d'ailleurs ont été très fidèles à ce débat, je voudrais leur dire que leur présence ce soir permettra de faire en sorte que la réunion d'aujourd'hui soit encore plus intéressante par ce qu'ils diront, mais aussi par ce que dira chacun d'entre vous en vertu du principe d'équivalence. Nous sommes ici jusqu'à environ 23 heures, et donc, nous avons le temps de prendre de nombreuses interventions. Alors, avant toute chose, je voudrais respecter une belle tradition républicaine qui consiste à demander au maire de la commune qui nous accueille, Monsieur Jean-Pierre Blazy, Maire de Gonesse, de prononcer quelques mots au nom de sa commune.

Jean-Pierre BLazy

Monsieur le Président, je ferai peut-être un petit peu plus que de prononcer quelques mots au nom de ma commune. Monsieur le Vice-président du Conseil régional, Monsieur le Président du Conseil général, Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Député, mesdames et messieurs les élus, mes chers collègues, Monsieur le Président de la Commission du débat public, mesdames et messieurs les représentants de RFF, mesdames et messieurs. Après Amiens, Nogent-sur-Oise, Villiers-le-Bel, Fosses, Compiègne, Dammartin-en-Goële, Saint-Quentin, Tremblay-en-France et Beauvais, je suis heureux, en tant que Maire de Gonesse, de vous accueillir pour cette première réunion de synthèse du débat public sur le projet de liaison Roissy-Picardie. Je salue comme il se doit la présence de nos amis Picards, j'ai croisé le Maire de Creil il y a un instant, qui ont fait le déplacement à Gonesse, et je tiens à leur dire combien je comprends évidemment leur intérêt pour ce projet, car s'il y a bien un sujet qui rassemble les élus, c'est bien notre attachement à tous pour améliorer, de façon sensible, à l'avantage des populations que nous représentons, les transports en commun pour les habitants donc de nos territoires. Beaucoup de choses ont été dites déjà, et j'ai eu moi-même l'occasion de m'exprimer sur ce projet. Je crois que le fait de tenir cette réunion de synthèse à Gonesse est en soi d'abord une forme de symbole, un symbole des grands projets pour le développement de l'Est du Val-d'Oise, pour lesquels nous nous battons avec mes collègues des communes et des territoires voisins depuis des années, mais qui ont été quelque peu jusque-là freinés, ralentis, retardés par trop d'inertie. Je pense bien sûr au barreau ferroviaire de Gonesse que nous défendons depuis plus de 10 ans. Depuis plus de 10 ans, nous expliquons que nos habitants ont un besoin vital d'un accès rapide au pôle d'emploi de Roissy. Nous ne pouvons pas continuer de subir, ici particulièrement, mais ailleurs aussi, les nuisances aéroportuaires et toutes leurs conséquences sans que de réels efforts soient accomplis pour faire en sorte que notre territoire bénéficie au mieux de l'activité aéroportuaire et de ses retombées cette fois positives. Tout le monde connaît la situation du chômage et de la précarité sur notre territoire. Tout le monde sait l'urgence qu'il y a à agir pour qu'enfin plus de 10%, plus de 15% des Val-d'Oisiens trouvent un emploi sur la plateforme aéroportuaire. Je pense bien sûr aussi au triangle de Gonesse, 30 à 40 000 créations d'emplois en perspective, 250 hectares consacrés à l'activité économique, je pense évidemment aussi au développement des territoires voisins, mais en tant que Maire de Gonesse, j'aurais une pensée particulière pour le triangle dit de Gonesse qui est loin de ne concerner que la seule ville de Gonesse en réalité, un projet donc majeur pour le développement de notre territoire que nous défendons depuis maintenant... depuis près de 20 ans ! C'est, bien sûr, un projet qui ne pourra pas voir le jour sans la certitude d'abord que puisse être réalisé le barreau ferroviaire de Gonesse, un projet dont on nous a longtemps

expliqué qu'il était inopportun, notamment parce que la desserte en transport en commun était insuffisante, alors que, dans le même temps, la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse était jugée peu crédible, justement car elle ne desservait pas une zone suffisamment dense et développée, on tourne en rond. Aujourd'hui, des porteurs de projet importants viennent nous voir. Ils ont besoin de garantie sur la desserte de transport en commun. Que dira-t-on à la Fédération Française de Tennis, par exemple, qui a un intérêt réel pour notre site pour installer Roland-Garros si le barreau ferroviaire de Gonesse prend encore du retard ? Que dira-t-on aux investisseurs qui frappent à notre porte si nous n'avons pas à leur proposer des transports en commun de grande qualité et uniquement des bus ? Les bus, c'est intéressant, même les bus à haut niveau de service cela peut être intéressant, mais ce n'est pas évidemment un transport ferroviaire. Va-t-on continuer dès lors à faire de la logistique, ou a-t-on l'ambition pour notre territoire mais aussi pour l'attractivité internationale de l'Île-de-France ? Donc, eh bien, évidemment, oui, nous avons de l'ambition. Alors, je pense enfin, et je voudrais le dire ce soir, à l'occasion manquée qui a été finalement pour notre territoire, mais aussi pour nos amis Picards, le projet de troisième aéroport à Chaulnes et qui concernait évidemment nos territoires aux uns comme aux autres. Il y a bientôt 10 ans, un autre débat public avait lieu, appelé DUCSAI, il avait permis de conduire à une prise de décision de la part du gouvernement de l'époque. Ce projet, qui était... on l'a appelé troisième aéroport mais qui était en fait un projet de complément d'infrastructures aéroportuaires à Chaulnes, en Picardie, offrait une vraie réponse en termes de réduction des nuisances sonores, mais aussi en termes de développement économique, de développement aéroportuaire de notre pays et... et... j'insiste, car c'est le sujet du jour, de desserte ferrée performante de Roissy pour la Picardie. Je rappelle que si la décision a été prise par Lionel Jospin le 15 novembre 2001, c'est Gilles de Robien, Maire d'Amiens et devenu ministre des Transports qui, en 2002, a balayé sans débat public, d'un revers de main, dès sa nomination au gouvernement, le projet de troisième aéroport à Chaulnes, sacrifiant finalement peut-être aussi les intérêts de la Picardie. Si ce projet n'avait pas été abandonné, nous ne serions pas aujourd'hui en train de débattre du projet de barreau Roissy-Picardie. Alors que dire aujourd'hui après tout ce temps perdu ? Que dire face aux urgences du territoire... des territoires ? Nous nous prenons à imaginer que ce dont nous débattons ce soir, ce n'est pas la liaison Roissy-Picardie, mais bel et bien la réalisation effective du barreau ferroviaire de Gonesse. Nous nous prenons à imaginer que le territoire et les habitants de l'Est du Val-d'Oise sont au cœur des préoccupations, qu'ils sont la priorité, et non plus la variable d'ajustement des grands projets de développement. Mais aujourd'hui, ce débat est malheureusement faussé, les calendriers ne sont pas en cohérence, et la vision globale fait cruellement défaut. Comment demander à des élus de se

prononcer sur un sujet, la liaison Roissy-Picardie, alors que l'objet de toutes leurs préoccupations depuis plus de 10 ans n'est pas à l'ordre du jour, et qu'aucune garantie encore ne peut être aujourd'hui tout à fait obtenue, même si la dernière réunion du comité de suivi du STIF, monsieur le Vice-président, nous a permis de clarifier et que nous redonnait de l'espoir, mais nous n'avons pas encore toutes les certitudes. Alors, dans ce contexte, ma position et celle de la ville est la suivante : je partage et souhaite que soit respectée la motion adoptée par le Conseil d'Administration de l'Etablissement Public d'Aménagement Plaine de France du 8 juin dernier, et qui se conclut par une phrase ajoutée par le Président du Conseil Régional, Jean-Paul Huchon, que je cite : « En tout état de cause, il faut éviter que le débat public sur le barreau picard ne donne priorité à ce projet interrégional sur le projet régional du barreau ferroviaire de Gonesse qui doit impérativement être réalisé, notamment dans le cadre du plan Espoir Banlieues, et sur lequel l'Etat et la région sont engagés à cinquante-cinquante », fin de citation. Cela signifie clairement que si la liaison Roissy-Picardie se réalise, elle ne doit en aucun cas remettre en cause le barreau ferroviaire de Gonesse. Dans la mesure où le barreau ferroviaire de Gonesse a été abondamment débattu dans le cadre du débat public sur la liaison Roissy-Picardie, qu'un double débat public est organisé à partir d'octobre sur le réseau automatique du Grand Paris sur Arc Express, qui concernera évidemment notre territoire, dans la mesure où une large unanimité des élus est constatée sur le projet de barreau ferroviaire de Gonesse, et qu'aucune opposition n'a été relevée à ce jour, je propose et je demande, comme cela est possible, que toutes les dispositions soient prises pour qu'un nouveau débat public, le quatrième, ne soit pas décidé sur le barreau ferroviaire. Comme le prévoit la CNDP, une simple concertation confiée au maître d'ouvrage suffirait pour constater le large soutien au barreau ferroviaire de Gonesse. Je demande que le calendrier de réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse, dont la mise en service est prévue en 2017 et celui de sa préfiguration par des bus à haut niveau de service en 2013, soit revu en ce sens, précisé et validé définitivement. Je rappelle que le Val-d'Oise et l'Est du département, en particulier, doivent prendre le train du Grand Paris, et qu'une gare du réseau de métro automatique sur le triangle de Gonesse est indispensable également pour cela. Nous avons d'ores et déjà confirmation que cette gare sera incluse dans le document soumis au double débat public à partir du mois d'octobre. Et je demande pour ce soir que... puisque j'ai lu évidemment les cahiers d'acteurs et que j'ai vu que par avance on nous avait répondu sur l'impossibilité de réaliser le double débranchement Nord, je demande impérativement... ou plutôt, je réitère une demande déjà faite que nous ayons des arguments qui ne soient pas uniquement des fins de non-recevoir, mais qui soient une étude sérieuse, approfondie, qui puisse, soit évidemment parce que vous concluez par avance que ce n'est pas possible, mais ce soir vous devez aller de façon

plus approfondie pour, vraiment au-delà des arguments a priori, argumenter sur votre thèse de l'impossibilité du double débranchement Nord, alors même que nous pensons, nous, qu'il n'a pas été étudié suffisamment. Enfin pour conclure, je souhaite redire qu'à l'heure où les contraintes sont de plus en plus fortes sur les collectivités territoriales et les élus locaux, nous devons veiller à ce que la concurrence sur les territoires, sur nos territoires ne l'emporte pas et ne nuise pas au développement respectif des uns et des autres et, chacun bien compris, que je souhaite le développement, et nous souhaitons le développement de la Picardie, comme la Picardie a intérêt, bien évidemment, au développement de l'Île-de-France et, en particulier, du Nord francilien tout proche de la Picardie. La solidarité territoriale à bien des égards insuffisante, mise à mal par certaines réformes, doit guider nos réflexions et nos projets, en particulier lorsqu'il s'agit des grands projets d'infrastructure qui mobilisent l'argent public dont on connaît aujourd'hui la rareté. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien, effectivement quand je disais que cette réunion serait particulièrement intéressante, je ne sais pas qu'elle le serait si vite. Alors, mesdames, messieurs, on va essayer d'organiser un petit peu nos travaux aujourd'hui de façon différente de nos habitudes. D'habitude, le maître d'ouvrage présente son projet, je crois qu'aujourd'hui tout le monde connaît le projet, il a été largement diffusé. Aujourd'hui, nous sommes dans un moment différent, nous sommes, je le disais à peu près à la fin des réunions publiques, certes le débat n'est pas terminé, puisqu'il se déroulera jusqu'au 31 juillet, qui pourra encore donner lieu donc sur les trois prochains mois à des contributions, à des avis sur l'Internet ou par courrier... enfin, par tous les moyens qui sont largement publiés de communiquer avec la Commission, mais néanmoins on commence à voir apparaître un certain nombre de choses, c'est d'ailleurs très évolutif, je dirais, de jour en jour, il apparaît notamment grâce aux contributions des uns et des autres, des éléments nouveaux, et ce que je vais vous dire aujourd'hui, de ce que la Commission pense, de ce qu'elle envisage d'écrire dans son compte-rendu, afin de vous le soumettre et de le soumettre à votre critique. Ce que je vais vous dire aujourd'hui n'est peut-être pas l'alpha et l'oméga, ou la version définitive, parce que, encore une fois, les choses évoluent. Enfin, voilà à peu près... je vais essayer de prendre quelques minutes pour vous dire où nous en sommes et ce que nous envisageons de dire. D'abord de rappeler que le débat a été suivi, il y a à peu près... l'un des problèmes que nous avons, lorsque nous avons démarré cette affaire à la fin de l'année dernière, c'était qu'au fond le projet était-il vraiment connu, peut-être plus en Val-d'Oise qu'ailleurs. Nous avons voulu donc essayer

d'augmenter un peu la notoriété du projet à travers le dossier du maître d'ouvrage et à travers la communication qu'a faite la Commission. Et là-dessus, nous avons essayé de jouer une politique de synergie entre une documentation adressée à domicile, 800 000 petits dossiers adressés à l'ensemble des boîtes à lettres de l'aire du débat, et je précise 650 000 en Picardie, 150 000 en Ile-de-France. On considère d'ailleurs qu'une boîte à lettres, c'est à peu près deux personnes et demie qui peuvent être touchées. Donc, synergie entre la documentation, la presse, et là-dessus, moi je trouve que la presse a été... nous trouvons, la Commission, on trouve que la presse a été tout à fait exemplaire. Nous comptons aujourd'hui plus de 180 articles et sujets, et ceci sur l'ensemble de l'aire du débat de la part des quotidiens régionaux ou des quotidiens parisiens pour ce qui concerne le Val-d'Oise, y compris... mais aussi des newsletters, Internet, des radios locales et cetera, il y a eu beaucoup d'intérêt pour le débat, et puis une politique d'affichage dont vous avez tous vu les résultats qui avait pour but de rappeler aux gens que le débat passe dans leur région, et donc on a fait une politique d'affichage ciblé. Au total, on peut estimer que environ 2 000 participants, peut-être plus, en tout cas des salles à peu près pleines, et je remercie encore Monsieur le Maire de Gonesse de nous avoir accueilli dans cette belle salle, où d'ailleurs le personnel municipal a été particulièrement accueillant et agréable. Donc, 2 000 participants aux réunions, sans doute peut-être de 2 300 ou 2 500, je ne sais pas ce que seront les résultats de Chantilly ; 9 000 connexions Internet, un millier d'avis et de questions, aujourd'hui 30 cahiers d'acteurs, mais il y en aura d'autres. Et on a donc assisté à de véritable mobilisation locale, d'ailleurs dans l'ensemble de l'aire du débat, que ce soit en Picardie ou en Val-d'Oise. Au total, jusqu'ici, aucune de nos réunions... on a failli avoir des réunions un peu insuffisamment, mais cela n'a pas été le cas, il y a toujours eu quelqu'un qui est arrivé ou des gens qui sont venus, et je les remercie. Alors, les questions en débat, je n'y reviens pas, je me suis exprimé déjà dix fois sur ce sujet, mais simplement un rappel : faut-il construire cette voie ? Il s'agit bien entendu de Roissy-Picardie, puisque nous ne sommes chargés que de cela, Monsieur le Maire de Gonesse l'a rappelé. Avec quelle finalité : finalité TGV ou TER, ou les deux ? Sur quel couloir de passage ? Et ce qui pose le problème des risques environnementaux et des précautions, et aussi, bien sûr, parce que nous sentions parfaitement ce qui était la position du Val-d'Oise, mais ce n'est pas seulement le cas du Val-d'Oise, c'est à vous aussi en Picardie, avec quelles incidences, quels liens avec d'autres projets ? Ces autres projets, c'est bien entendu le barreau de Gonesse, c'est aussi le projet Paris-Amiens-Londres. C'est le réseau existant, y compris le réseau TGV existant, on va y revenir. Et donc, nous avons voulu traiter de cet ensemble, en nous disant qu'effectivement... enfin, j'ai bien senti l'appel de Monsieur Blazy à une discussion plus cohérente, mais un débat public c'est toujours comme cela, c'est-à-dire qu'on a une

commande qui est passée à la Commission nationale sur un projet, et que bien entendu ce projet, il n'est pas seul au monde, et dans le cas du projet qui nous concerne, il l'est encore moins. Alors, qu'est-ce qu'on peut dire aujourd'hui fondamentalement, brossez à très grands traits ? Premièrement, je crois que le débat fait apparaître que le projet est impatientement attendu en Picardie. Je crois qu'il n'y a... je vous dirais après ce que je pense de la façon dont il est perçu en Val-d'Oise ; mais pour ce qui concerne la Picardie, nous constatons une unanimité, notamment politique et sociale. Je ne vous fais pas de... Vous trouverez dans le rapport l'énumération des institutions qui, depuis les partis politiques jusqu'aux Universités, les entreprises et les syndicats, ont déposé des contributions, en déposent encore, pour dire que ce projet doit être fait. Pourquoi doit-il être fait ? Quelle est l'argumentation fondamentale ? L'argumentation fondamentale, c'est une argumentation d'aménagement du territoire, et c'est une argumentation d'emploi. Nous sommes évidemment dans un contexte de crise, et dans ce contexte de crise, la Picardie, dans son ensemble, je crois qu'il faut le dire, voit dans ce projet un espoir d'ouverture de son territoire sur un espace beaucoup plus large : français, européen, international. Je dirais qu'il y a aussi d'autres arguments, par exemple les arguments de type développement durable. Mais fondamentalement, il y a aussi un argument qui est toujours... qui revient constamment, et qui revenait encore hier à Beauvais, qui est la réparation d'un tort, ce tort qui a été fait à la Picardie lorsqu'on a décidé de ne pas faire passer par Amiens le TGV-Nord. Mais enfin, la réparation d'un tort, je dirais que c'est une raison historique, la vraie raison fondamentale, c'est une raison d'aménagement du territoire. Il y a des composantes sur lesquelles je ne vais pas m'étendre : il y a une composante amiénoise, il y a une composante compiègnoise, il y a une composante beauvaisienne, qui sont un peu semblables, qui sont en gros le résultat... enfin, l'expression d'un pari... Ce sont des agglomérations qui ont perdu, et on le sait puisque cela a même fait l'objet de difficultés nationalement et internationalement connues, des emplois d'industries de transformation, et cherchent à se remonter en emploi de qualité. Donc, voilà. TVG est là-dessus vécu comme une raison très forte. Il y a une composante creilloise, plus spécifique, qui est celle d'une région en très grande difficulté économique, due à sa spécialisation dans des grandes industries du XIX^e et du XX^e siècles, une région qui a pris ses affaires en main, et qui considère qu'effectivement les arrêts du TGV c'est quelque chose de fondamentale, ainsi d'ailleurs que le fait que la population puisse candidater aux emplois de la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Alors, je dirais qu'il y a quelques éléments qui sont un peu différents de cette tonalité générale. Il y a une composante Haute-Picardie. Il se trouve qu'il existe un territoire qui est l'Est de la Somme, l'Ouest de l'Aisne, le Saint-Quentinois qui, pour l'instant, s'estime fort bien desservi par le TGV-Nord et son arrêt en gare de Haute-Picardie, et qui s'inquiète surtout de la... que le prétexte que pourrait être

la création de la ligne TGV pour réduire cette qualité de service. Et « Touche pas à ma Haute-Picardie » a pu être un « motto » de ce débat public dans cette région particulière. La Commission, comme vous le voyez, note tout, et elle ne se contente pas de noter les principales tendances, mais également les éléments peut-être un petit peu moins... qui paraîtrait moins importants, mais enfin qu'il était important de noter. Alors, quelques opinions divergentes, y compris en Picardie, sur le thème. Alors il y a... on a comme cela un certain nombre de messages qui nous arrivent de personnes privées, comme on voit souvent dans les débats publics, marqués d'un certain sceau de scepticisme, notamment de caractère financier. Sur le thème, la crise est trop grave, nous n'avons plus les moyens de nous payer ce genre d'équipement ; ce n'est pas très important numériquement, mais ceci doit être souligné et cela se trouvera dans le compte-rendu. Alors, je passe maintenant aux positions val-d'oisienne, donc, ici aussi, en Val-d'Oise, il y a une ambiance d'engagement général, comme si on le constate, elle ne porte aucun jugement ni positif ni négatif, elle dit : « Au fond, il y a une certaine cohérence forte entre les élus et les populations, et s'engage aussi à un certain nombre de structures, de partis politiques, et cetera. Mais je dirais que... Et alors, et elle s'engage à partir de deux idées fondamentales différentes, mais qui, comment dire, marchent en synergie, qui sont... La première idée concerne plus directement la zone concernée par les couloirs de passage, et que j'ai synthétisé en une phrase : la Plaine de France doit rester rurale et naturelle, en nature. On a entendu les agriculteurs, on a fait une réunion spéciale à Louvres, et je remercie encore la chambre interdépartementale d'agriculture de l'avoir organisée. Ils nous ont expliqué qu'ils étaient effectivement sur la défensive face à des projets qui, d'ailleurs, ne sont pas limités au seul projet que nous étudions. Mais, je dirais, nous avons entendu aussi beaucoup de maires, et notamment de maires ruraux avec leurs populations, et je pense notamment à l'une des communes qui est Villeron, mais nous avons entendu aussi d'autres communes que Villeron, que ceux qui viennent de Saint-Vite ou de Louvres ne pensent pas que nous n'avons écouté que Villeron. Mais enfin, nous avons entendu un certain nombre de gens, y compris des gens qui, par leurs activités et leurs centres d'intérêt, sont plus intéressés à des choses comme l'espace naturel ou l'archéologie, et cetera, et qui ont indiqué qu'ils voyaient avec beaucoup de scepticisme et d'inquiétude le projet. Et nous traduirons cela, nous avons des verbatims, donc on fera des citations. On ne citera pas absolument tout le monde, je m'excuse à l'avance auprès des gens qui pourront s'estimer vexés de ne pas avoir été cités, d'ailleurs on ne met pas de nom, on met plutôt les origines. Ce qui est intéressant, c'est pour le lecteur futur, c'est de savoir que c'est une personne de tel ou tel secteur qui a fait telle ou telle remarque. Donc, voilà. Donc, cela c'est, je dirais, l'argument, l'espace rural... de ce peu d'espace rural qui reste et de la volonté de le maintenir en espace rural. Alors, il y a l'autre

argument dont nous venons d'entendre parler par Monsieur le Maire de Gonesse, et qui, je dirais, tient beaucoup aussi à une question de déséquilibre ou d'inéquité. Il existe actuellement une difficulté d'accès à Roissy pour les travailleurs. Elle existe au Sud de la plate-forme, elle existe au Nord de la plate-forme. Et au fond, le sentiment que donne le débat public sur ce projet, c'est « vous allez essayer de régler le problème du Nord de la plate-forme, sans régler les problèmes du Sud ». Alors, je pense que personne ne s' imagine qu'il y a des concurrences directes entre les uns et les autres, il y a plutôt des complémentarités, mais cette perception est forte. Le fait que dans le calendrier... Monsieur Blazy parlait tout à l'heure du calendrier, dans le calendrier, on est lancé, parce que, encore une fois, je me suis fait un peu accrocher à Villiers-le-Bel pour l'avoir dit, la Commission nationale du débat public ne pouvait pas s'autosaisir d'un autre débat. Et donc, on a lancé le débat sur le projet Roissy-Picardie, on ne l'a pas lancé sur le projet barreau de Gonesse. Je constate aujourd'hui que la demande serait plutôt qu'on n'en fasse pas pour gagner du temps. Vous savez que la loi, Monsieur le Maire, le permet tout à fait, vous êtes absolument dans les arcades de la loi de 2002 sur le débat public. Donc, ces deux arguments, il y en a peut-être d'autres, vous me direz que c'est peut-être une vision un peu rapide, mais ces deux arguments sont les arguments importants. Alors, le Val-d'Oise fait des contre-propositions, notamment elles ont été faites par Monsieur le député de la 9^e circonscription, Monsieur Paternotte, ses propositions qui consistent à essayer de résoudre le problème picard du TGV Chaulnes, et à essayer de résoudre le problème des TER Creil-Roissy par le futur barreau de Gonesse avec l'utilisation d'un barreau toutes utilisations. Ces contre-propositions, elles seront bien entendu très présentes dans notre rapport, je ne vous cache pas qu'il faudra aussi qu'on explique que la Région Picardie ne les accueille pas, comment dire, je vais rester très diplomate, de façon positive et que, par ailleurs, elles sont l'objet d'un certain nombre d'objections techniques. Moi, j'ai bien noté votre position, Monsieur Blazy, sur le thème que vous souhaitiez que néanmoins le dossier technique soit ouvert. Donc, voilà ce que je considère aujourd'hui comme étant le cœur de la position val-d'oisienne. Alors, il y a tout de même un tiers partie, je n'aime pas trop l'expression « tiers partie », d'ailleurs elle n'est pas bonne. Si vous voulez, il y a un certain nombre d'institutions, et cetera, qui s'expriment depuis quelques temps au nom de l'impératif des transports durables. Alors, vous allez me dire, cela rassemble beaucoup à « thèse-antithèse-synthèse », mais ce n'est pas cela, je n'aurais pas pu vous dire cela il y a 15 jours. Ce que nous avons vu tout de même depuis longtemps, c'était que les Verts dans les deux régions, Picardie, Ile-de-France, en tant que partis politiques, s'exprimaient en faveur des deux projets, et au nom de la nécessité d'assurer des transports publics de qualité pour les salariés... enfin, les travailleurs, salariés ou non, qui travaillent sur la plate-forme aéroportuaire. Ils sont

aujourd'hui rejoints par un certain nombre d'associations, d'usagers, d'associations d'environnement, le MNLE, qui a fait une contribution commune Picardie-Val-d'Oise, des associations qui sont d'ailleurs constituées depuis un certain nombre d'années, notamment dans le cadre du débat CDG Express, qui a laissé tout de même beaucoup de souvenirs dans les mémoires. Et donc, il y a un certain nombre de personnes qui disent : « Il faut réaliser les deux barreaux ». Nous, nous ne sommes pas chargés de faire le débat public sur le barreau de Gonesse, mais quand nous entendons cela, nous sommes chargés de le transmettre. Alors, je dirais que ces associations sont rejointes par des gens qui viennent tout à fait d'autres horizons, comme par exemple la CCI interdépartementale Val-d'Oise-Yvelines, qui vient... alors, je m'excuse, personne ne connaît cette contribution, parce qu'elle nous est arrivée il y a 3 jours, et nous la mettrons sur le site, nous la publierons rapidement, mais enfin il faut tout de même du temps. Ce sera d'ailleurs un cahier d'acteurs, je pense, et vous verrez la démonstration qui est faite par la CCI interdépartementale sur la nécessité d'assurer, là aussi, le transport des salariés. De même, ADP, dans sa contribution, ne dit pas autre chose, et Monsieur Maingon l'a rappelé à Tremblay-en-France la semaine dernière, et d'une certaine façon, le Conseil économique et social d'Ile-de-France dit aussi à peu près la même chose, tout en en tirant des conclusions techniques d'ailleurs assez différentes, mais donc on trouve cette indication. Alors, j'en viens maintenant, je vais aller peut-être un petit peu plus vite, je voudrais passer dans les affaires un peu plus techniques, sur le problème des fonctionnalités, des couloirs de passage, qui était la troisième question. On n'a quasiment trouvé personne soutenant la fonctionnalité TGV exclusif. Je dis « quasiment », parce qu'il y a une interprétation possible d'une contribution du CES Ile-de-France qui irait dans ce sens ou TER exclusif. Je pense que tout le monde considère que si le barreau doit être réalisé, il doit y avoir une double fin, et donc, il doit, comme le propose le maître d'ouvrage, être le siège de liaison TGV, liaison TER. Deuxième sujet sur la fonctionnalité, il est tout à fait clair que le projet, et peut-être d'autres projets qui vont venir derrière, posent le problème de la capacité de la gare TGV de Roissy-CDG, que c'est un problème qui a été examiné par RFF pour le Barreau Roissy-Picardie, que ce problème se poserait aussi dans le cadre du barreau de Gonesse, et donc qu'en réalité, la question fondamentale, c'est qu'au fond personne ne s'attendait à ce que la gare de Roissy devienne un jour une grande gare ferroviaire de grandes lignes, comme diraient les citoyens de base dont je suis, et de trains quotidiens, et qu'au fond, on va peut-être se heurter là à des difficultés de capacité. En tout cas, c'est bien expliqué dans un certain nombre de contributions. C'est expliqué aussi, je vous signale, il n'y a pas que les contributions, les institutions, je vous invite à aller regarder les questions des gens, dont beaucoup d'entre vous, qui ont posé les questions, elles sont souvent extrêmement intéressantes, et je dois dire qu'elles ont trouvé dans RFF des

réponses techniques, détaillées dans un délai relativement rapide, cela c'est une bonne chose. Troisième sujet qui est évoqué par tout le monde, c'est le sujet des transports publics sur la plate-forme, car le salarié qui arrive soit de Creil, soit de Sarcelles, et qui arrive à une gare centrale, il est un peu comme quelqu'un qui arrive à la gare du Nord à Paris, s'il n'y a pas derrière des bus et des métro, comment va-t-il être transporté sur son lieu de travail. Et ce problème actuellement semble résolu pour 60 % des personnes qui sont reliées par le Val, mais enfin, le Val, c'est un très, très joli petit engin, on se demande s'il est capable de supporter des grandes quantités, en tout cas il y a un certain nombre de gens qui paraissent se poser la question. Et puis, pour d'autres, il reste à résoudre ce qui est d'autant plus compliqué que, bien entendu, les horaires de travail sur une plate-forme dédiée à l'aérien ne sont évidemment pas des horaires qui peuvent, comme dans une grande ville tertiaire comme Paris, être normés de 9 heures à 17 heures. Sur les couloirs de passage, je dirais que ce n'est pas la partie du débat dont je suis le plus... enfin, dans la Commission ou le plus satisfait, je m'exprime au nom de la Commission, parce qu'en réalité, le fait de discuter sur des couloirs de 1,5 kilomètres rend les choses assez théoriques, on s'en est aperçu notamment dans la discussion avec les agriculteurs, agriculteurs qui sont venus avec des plans, et au fond, est-ce qu'on est à un stade... Alors, je sais que techniquement un maître d'ouvrage dans le domaine ferroviaire, comme dans le domaine autoroutier, ne peut pas lancer des études détaillées, de tracer sans avoir une relative certitude que l'ouvrage se fera. Or, aujourd'hui, évidemment, par définition, on n'en sait rien. Donc, le problème des couloirs de passage a été vu de façon finalement assez extérieure, tout ce qu'on peut dire c'est que beaucoup de gens se sont prononcés en faveur du couloir central pour des raisons, je dirais, un peu mécaniques de coût et de rapidité du trajet, tout en avouant d'ailleurs quelquefois... vous verrez dans les messages, les gens disent : « Mais après tout, ce n'est pas tout à fait notre problème », que par ailleurs le couloir Nord est tout de même perçu dans l'ensemble de ce que nous avons reçu, comme le couloir présentant des problèmes difficiles à résoudre, notamment en matière d'espace naturel, et nous avions hier un expert des trames vertes et bleues à Beauvais, qui nous a tout de même dit, discrètement mais clairement, que le couloir Nord ne paraissait pas poser des problèmes notamment en matière de passage de service. Pour ce qui concerne la question, dans l'hypothèse on fait le projet du couloir central ou du couloir Sud, une concertation fine est sans doute nécessaire puisque, en réalité, aujourd'hui, on n'y voit pas suffisamment clair. Dernière chose dont je voulais vous dire un mot, nous avons tout de même au cours de ce débat enregistré beaucoup de paroles d'usagers qui pourraient n'être pas toujours directement consacrées aux sujets, sans tout de même des choses dont il faut absolument tenir compte parce que, premièrement, nous avons... tout de même, il est assez clair qu'il y a un certain nombre de personnes qui nous écrivent avec

l'idée qu'il faut au moins préserver l'existant. Par exemple, tout ce qui est dit autour de la liaison Haute-Picardie est très clair là-dessus, et de même car un certain nombre de gens nous parlent de la liaison quotidienne Paris-Amiens ou de... Donc, là-dessus, on ne peut pas dire qu'il y ait une très grande confiance des citoyens usagers administrés par rapport aux autorités techniques qui assurent les transports publics. Nous avons, bien entendu, comment ne pas le dire, constaté une exaspération sur les problèmes du RER D, ce n'est pas ici que j'apprends quoi que ce soit à qui que ce soit. Et donc, RFF a fait appel à un de ses collaborateurs qui a la responsabilité de coordonner les travaux sur le RER D, et qui a courageusement indiqué ce qui était en train de se passer, les financements qui étaient mis en jeu, qui sont importants, beaucoup plus importants que ceux du projet en cause ou du barreau de Gonesse, et qui constituent le quotidien. Et je dirais que chaque fois qu'on s'occupe de transport public en région parisienne, il faut aussi penser aux transports existants. En tout cas, c'est ce que nous disent les gens. Nous, on ne prend pas partie, on constate. Une petite piqûre de rappel sur CDG Express, qui a été très fortement critiqué. De toute façon, c'est un projet qui est actuellement en situation un peu en balance. Et puis, il est apparu un certain nombre de demandes concernant le Nord-Est de la plate-forme, c'est-à-dire le Val-d'Oise et le Soissonnais, et les gens qui disaient : « Mais nous aussi, on aimerait bien qu'on s'occupe de notre liaison avec Roissy ». Conclusion provisoire donc, le débat, je vous le disais, n'est pas terminé, les positions ne se sont évidemment pas rapprochées, personne n'était assez naïf au sein de notre commission pour imaginer que cela se produirait de cette façon. Simplement, du moins sont-elles mutuellement connues ? Et, je dirais que pour la suite des choses, cela peut être utile. Alors, je rappelle que le calendrier, c'est que nous devons, nous, rendre notre compte-rendu, la commission doit rendre son compte-rendu avant le 30 septembre. Le compte-rendu sera sorti d'un bilan qui n'est pas autre chose qu'un commentaire par le Président de la Commission nationale du débat public, Monsieur Philippe Deslandes, et après quoi le maître d'ouvrage aura 3 mois pour, dit la loi, décider par un acte publié du principe et des conditions de l'éventuelle poursuite du projet. Je ne peux pas m'empêcher d'ailleurs, lorsque j'évoque ce calendrier, de penser que le débat public sur le projet du métro automatique du grand Paris, auquel faisait allusion tout à l'heure le Maire, commencera lui le 1^{er} octobre, c'est-à-dire qu'en réalité, effectivement, les calendriers se recoupent un peu, c'est le moins qu'on puisse dire. Alors, maintenant voilà, j'ai au nom de la commission qui est ici presque complète, je vous demande d'excuser Lamia Abdel-Naby qui a eu un petit problème automobile, au nom de la commission, je vous ai présenté nos pré-pré-pré-conclusions : il vous revient de nous dire ce que vous en pensez, nous avons toute la soirée pour cela, et je vous remercie de votre attention. (Applaudissements) Monsieur

Marcus, il se trouve que, maintenant, je connais un certain nombre de protagonistes, alors... j'appelle par son nom, je m'excuse pour les autres que je n'appellerais pas par leur nom.

Jean-Claude MARCUS

Alors, je me présente à nouveau. Jean-Claude Marcus, Vice-président de l'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val-d'Oise, donc ADHEVO, et cette association est auteur du cahier d'acteurs n° 20. Pour ceux qui ne l'auraient pas, j'en ai quelques-uns par-devers moi, et il y en a une grosse pile à gauche sur la table. Monsieur le Président du débat public, Monsieur le Directeur du Réseau Ferré de France, mesdames, messieurs les membres de la Commission du débat public, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, je m'adresse à vous ce soir en tant que corédacteur de ce cahier d'acteurs de l'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val-d'Oise. Je vous demande donc de bien vouloir vous reporter à ce cahier qui vous a été remis ou bien, si vous le souhaitez, éventuellement, allez le chercher, puisque je crois qu'on ne peut pas vous le distribuer dans la salle. A notre avis, ce cahier d'acteurs change la nature et les échéances du débat public initiées par Réseau Ferré de France. Alors, permettez-moi, pour commencer, surtout qu'ils sont tous là, de remercier le Président, Monsieur Claude Bernet, ainsi que Réseau Ferré de France, de n'avoir pas fermé ce débat, ainsi qu'ils auraient pu en décider au prétexte que devant les besoins des Picards et des Val-d'Oisiens d'accéder mieux à Roissy, l'Association de Défense des habitants de l'Est du Val-d'Oise propose d'y accéder plus tôt grâce à des solutions plus légères pour l'environnement, comme pour les deniers publics, que celles qui sont programmées par Réseau Ferré de France. En effet, les solutions mises au choix par Réseau Ferré de France pour un budget initial de l'ordre de 400 millions d'euros ne pourront pas être réalisées au mieux avant 2020, et elles s'actualiseront alors au niveau du milliard d'euros si l'on se base sur les derniers projets réalisés par Réseau Ferré de France. Permettez-moi de remercier aussi, je ne savais pas qu'il serait là ce soir, Monsieur Didier Arnal, Président du Conseil Général, ainsi que Monsieur Henri d'Abzac, Sous-préfet de Sarcelles, et Monsieur Alain Louis, Maire de Goussainville, et enfin, puisqu'il est ici, Monsieur Jean-Vincent Placé, Vice-président chargé des transports à la Région Ile-de-France. Chacun d'eux a bien voulu recevoir au jour le jour l'avancée de nos études vers la solution que je vais soumettre à votre jugement, aucun d'eux n'a jamais pris la moindre initiative qui aurait entravé notre avance, et empêché que nous aboutissions avant que le débat public national quitte le Val-d'Oise, au contraire. J'ai eu l'honneur et le bonheur d'avoir leur écoute, et même de recevoir leur encouragement à enrichir ce débat public national. Et évidemment, je remercie de tout cœur Monsieur Jean-Pierre Blazy, notre hôte Maire de Gonesse, et je le fais à trois titres ; d'abord, et je dis que c'est exceptionnel, ce jeune homme politique, pour la qualité même la

bienveillance de son écoute, qui fait que lui aussi nous a dit être intéressé par le gaz naturel véhicule pour les transports dans sa commune ; ensuite, et c'est tout aussi exceptionnel par le souci qu'il manifeste, et vous l'avez entendu, de rechercher une solution commune aux Picards et aux Val-d'Oisiens hors de tout clivage territorial et de tout clivage politique. Le fait que le Triangle de Gonesse soit aujourd'hui un des rares pôles de croissance des emplois en France, il y contribue beaucoup, à moins que ce soit l'inverse ; enfin, à titre personnel, car nous nous retrouvons régulièrement dans des débats d'environnement et de société, où il supporte avec compréhension mes positions souvent dures, sinon agressives, qui ont toujours pour objet de préserver l'atmosphère respirable comme l'atmosphère vivable. Je serai plus court pour le reste, puisque vous avez notre cahier d'acteurs sous les yeux. Alors, j'ai choisi un parti ce soir qui est de défendre les Picards au Val-d'Oise. La moitié de ma famille étant picarde, et moi-même ayant vécu en Picardie à plusieurs reprises, je ne vais parler ce soir que pour les Picards et en leur faveur, car ce que l'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val-d'Oise propose leur offre des solutions plus rapides et moins coûteuses, cela ne les éliminent pas, que les solutions proposées par Réseau Ferré de France à l'horizon 2020. Ces solutions que nous proposons, si vous avez notre cahier d'acteurs sous les yeux, sont des navettes par bus GNV, qui rendront très rapidement des services attendus par les habitants de l'Est du Val-d'Oise, et cela ne fait aucun doute, et donc ne mérite pas de ralentir notre débat. L'Association de Défense des Habitants de l'Est du Val-d'Oise demande d'abord que le tracé dit du barreau de Gonesse figure dans les choix soumis au débat public comme tracé numéro 4. C'est l'intérêt des Picards, et d'abord de celles et ceux qui se rendent ou se rendront à Villepinte ou sur le Triangle de Gonesse. Ils sont aujourd'hui plus nombreux que celles et ceux qui travaillent sur l'aéroport. C'est aussi l'intérêt à terme des Picards, car ils ne peuvent pas accepter les falsifications outrancières, avec lesquelles Réseau Ferré de France élimine en un court paragraphe, page 73, ce barreau de Gonesse. Si nous acceptons que Réseau Ferré de France puisse falsifier des données et même des évidences, nous acceptons que ces propositions soient retoquées au niveau du Conseil d'Etat, ou plus probablement de la Cour des Comptes. L'élimination de l'option 4, sans examen dans le débat public, rendra celui-ci caduc pour les Picards comme pour les Val-d'Oisiens. Je ne développe pas plus ce point, et je répondrais, si Monsieur le Président l'accepte, aux questions que vous voudriez bien me poser dessus. Je vous remettrai en fin de débat public probablement un millier de pétitions qui ont été soulignées pour cette réintégration, nous en avons à peu près 500 aujourd'hui. J'envoie maintenant à l'essentiel, c'est-à-dire à la proposition que nous faisons de rendre au plus vite le service qui correspond aux besoins, c'est-à-dire celui de joindre par navettes les lignes D et B du RER. Il faut à la fois les joindre au plus court, c'est un tracé, et au plus fréquenté, c'en est un autre.

Au plus court, c'est-à-dire au niveau de la plate-forme aéroportuaire, c'est-à-dire de Goussainville à Roissy-Charles-de-Gaulle, soit de 7 à 9 kilomètres, qui prennent environ 20 minutes selon les arrêts sur les principaux lieux de travail inclus. Au plus fréquenté, c'est-à-dire là où la plupart des Val-d'Oisiens rejoindront beaucoup des Picards, c'est-à-dire au niveau de Gonesse et de Villepinte, c'est-à-dire par la ligne de bus Haute qualité de service pour laquelle la RATP a acheté dès 2009 un terrain sur Tissonvilliers 3 à Villiers-le-Bel. Alors, je m'excuse, j'avais prévu un PowerPoint, mais seul le débat public et Réseau Ferré de France ont le droit d'en présenter un, cela aurait été plus simple. Alors, je voudrais vous résumer en 3 étapes le procès industriel qui va permettre d'alléger le coût du carburant et surtout son empreinte écologique et atmosphérique. Première étape, les déchets alimentaires sont ramassés, sans être mélangés à d'autres, sur les 20 points de forte production de la plate-forme aéroportuaire. Ils donnent entre 30 et 100 tonnes par jour, ce qui correspond à 2 à 5 camions clos et réfrigérés n'émettant aucune odeur. Deuxième étape, ces déchets sont méthanisés, très probablement au plus près, c'est-à-dire à Goussainville. Ils peuvent aussi l'être tout de suite ou plus tard sur le territoire de Gonesse. Cette méthanisation produit du biogaz. Les techniques sont parfaitement au point et maîtrisées, aussi bien pour l'absence de nuisance que pour la sécurité des riverains. Des méthanisations de ce type ont lieu en pleine agglomération en Allemagne. Ce biogaz, épuré et mis sous pression, devient du GNV, c'est-à-dire du gaz naturel véhicule. C'est écologique, car cela épure l'atmosphère et donne le carburant le moins polluant. C'est économique, car c'est une ressource locale, renouvelable, exploitée localement. C'est de la croissance verte, car elle crée des emplois utiles localement et non délocalisables. Tous les bus de l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing tournent avec ce carburant. Très rapidement, les camions chargés du ramassage seront eux aussi à carburation GNV. Il y a dans la salle des spécialistes beaucoup plus compétents que moi pour vous expliquer pourquoi aujourd'hui 70 % des bus du Nord de l'Europe tournent au GNV, et pour vous montrer que l'Île-de-France est la région européenne qui a le plus grand retard parmi les régions denses et développées. Si vous en posez, ils vous répondront à vos questions, il y a plusieurs personnes dans la salle qui pourront le faire. Troisième étape... Donc, première étape on méthanise, deuxième étape on a du GNV, troisième étape, des navettes au GNV, c'est-à-dire de haute qualité environnementale, relie, si possible, 24 heures sur 24, de toute façon en fonction des horaires postés, la ligne RER D à la ligne RER B par deux barreaux urbains qui empruntent la voirie existante, un peu modifiée pour faciliter les temps de parcours. Ces deux barreaux sont des bus à haute qualité de service et haute qualité environnementale. Le premier est au niveau de l'aéroport, entre la gare de Goussainville, qui va être rénovée avec une gare routière faisant un quai supplémentaire facilitant le changement, et donc entre cette

gare et la gare du RER B, au niveau de Roissy 2 et de sa gare routière. Cette navette sera synchronisée sur les trains, et ses parcours tiendront compte des points les plus demandés pour les arrêts selon les horaires. Par exemple, avec cette navette, les mamans venant de Creil, qui veulent venir avec leurs enfants et les déposer à la crèche de l'aéroport, pourront le faire, sans être obligées de prendre leurs voitures. Avec cette navette qui se prolongera jusqu'à Creil dès que les trains s'arrêtent la nuit, les travailleurs pourront prendre leurs postes et en partir sans avoir à prendre leurs voitures. Alors sur ce premier point précis, je propose de réunir très rapidement le Maire de Creil ici présent, celui de Goussainville, les associations les plus directement impliquées pour défendre le service des Picards, ainsi que les bonnes volontés si elles le souhaitent, le Président du Conseil général du Val-d'Oise, le Sous-préfet de Sarcelles, l'opérateur industriel le mieux placé qui s'est dit volontaire, le STIF, et cetera. Notre feuille de route serait alors de parvenir à une solution commune pour 2013, c'est-à-dire opérationnelle en 2013, c'est-à-dire des navettes qui fonctionnent en 2013. Alors, j'ai déjà travaillé sur les marges de financement par valorisation des déchets et pour contribution au progrès aérologique et écologique, ce projet ne devrait rien coûter aux communes, et leur apportait un désenclavement supplémentaire, donc un amoindrissement de leur privation actuelle d'emploi. Deuxième niveau, en gros, c'est celui du barreau de Gonesse, au niveau de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Gonesse, Villepinte, le projet est à la fois plus avancé pour la voirie, et très en retard pour réduire les nuisances sonores et atmosphériques. Ici, la RATP a programmé une navette entre le terminus du tramway venant de Saint-Denis et la gare routière du Parc des Expositions à Villepinte. Cette programmation correspond aux besoins de Val de France de ne pas attendre 2020 pour joindre les bassins d'emploi de Villepinte et du triangle de Gonesse, elle correspond aussi aux besoins des Picards qui arrivent par le RER D pour se rendre à Villepinte ou sur le Triangle de Gonesse, et je devrais ajouter qu'elle va surtout permettre aux Picards qui prenaient leurs voitures d'y aller en train plus navette-bus. Le plus de ce projet que l'ADHEVO, Association de Défense des Habitants de l'Est du Val-d'Oise, apporte dans le cahier d'acteurs que vous avez sous les yeux, c'est la carburation GNV qui est meilleure pour l'environnement et la santé, mais aussi pour le coût d'exploitation, car c'est un carburant recyclant les déchets, qui rend les moteurs adaptés plus silencieux et plus durables. S'il devait y avoir ici une difficulté, ce serait d'amener la RATP, pour l'instant très résistante au changement, à adopter le GNV au moins pour cette future ligne de bus. J'ai donc listé à la fois les contraintes européennes et maintenant françaises, mais aussi les gains d'exploitation et d'agrément pour les usagers et riverains qui pourront amener la RATP à faire mieux et moins cher. Sur ce projet précis, je propose de réunir les élus directement concernés, y compris Picards, bien sûr, et à nouveau le Président du Conseil général, le Sous-préfet, évidemment le STIF, et bien entendu le

Vice-président de la Région chargé des transports. Pour conclure, il ne dépend plus maintenant que de la Commission du débat public de prendre en compte ou non ces 3 propositions, qui viennent à la fois confortées Réseau Ferré de France, en ceci que l'élimination de l'examen du tracé 4 sera ipso facto un argument de caducité du débat, alors que son examen clarifiera ce débat, y compris si c'est possible pour éliminer ce tracé. Deuxième point, donner une solution plus rapide et moins coûteuse aux Picards, et bien sûr aux Val-d'Oisiens, pour venir à Roissy-Charles-de-Gaulle par la gare de Goussainville. Troisième point, donner une solution plus rapide et moins coûteuse aux Picards, et bien sûr aux Val-d'Oisiens, pour venir à Villepinte et à Gonesse par la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville. Puisqu'ils sont ici, j'invite les élus politiques et associatifs à me confier leurs adresses mail et leurs téléphones pour que nous puissions nous réunir avant la fin de ce débat public, c'est-à-dire avant le 30 juillet, afin de parvenir ensemble à des motions communes pour le court-moyen terme en priorité, car c'est possible dès aujourd'hui, et ensuite pour le long terme si c'est possible. Je vous remercie de votre attention. Je vous remercie de votre réflexion. Je vous remercie de votre implication. Et si Monsieur le Président le permet, je répondrai à toutes vos questions.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien ! J'ai fait dans l'ultralibéralisme, c'est-à-dire je vous ai laissé parler plus de 10 minutes. C'est un sujet intéressant. Nous, nous ne faisons que publier ce que nous... nous allons publier tout cela. Il reviendra ensuite aux autorités de se saisir éventuellement de ce qu'elles trouveront. Voilà. Alors, j'ouvre le débat et alors en demandant à chacun s'il veut bien respecter la règle des cinq minutes. Voilà. Cinq, six minutes, sept minutes, huit minutes. Je suis trop libéral. Non mais, c'est pour vous. C'est pour que vous puissiez vous couchez à une heure due et non à une heure indue. Alors, il n'y a pas quelqu'un qui a envie de se prononcer ? Monsieur Bonté qui est Vice-président.

Thierry BONTE

Monsieur Bernet, je vois que vous avez quand même hésité à prononcer mon nom alors que je suis un animateur de ce débat public...

Claude BERNET

Oui.

Thierry BONTE

... depuis le début. Mais enfin, je ne vous en veux, bien évidemment. Monsieur le Président, merci en tout cas d'avoir résumé l'essentiel des débats, je dirais, de façon vraiment fidèle. Et puis, je voudrais remercier le Maire de Gonesse, Monsieur Blazy, pour l'introduction qu'il a faite et qui prouve à mon sens, parce que nous n'avons jamais tenu d'autres propos que celui-ci et qu'il est possible de sortir des féodalités locales, des querelles de territoires pour tenter de défendre des projets qui l'un et l'autre ont leur légitimité, et c'est bien le sens de nos interventions. Moi, en tant que Vice-président des Transports déplacement de l'agglomération d'Amiens, parlant au nom du Président d'Amiens Métropole et du Président du Pays du Grand Amiénois, je le rappelle quand même, 200 000 habitants pour la première agglomération, 330 000 pour le Pays du Grand Amiénois, une gare qui dessert, mais dans les conditions qu'on connaît, la Haute Picardie, pas une gare centrale dans la capitale régionale, dernière grande ville à ne pas être dotée justement d'un accès direct au TGV d'une gare. Il nous semble donc, et vous l'avez dit, qu'un grand tort a été fait à la Région picarde et à ses habitants et que ne serait-ce qu'au titre de la réparation due à ces habitants à cause des choix antérieurs, il serait, ma foi, de bonne politique que cette question de la grande vitesse trouve une résolution à travers la liaison ferroviaire Picardie-Roissy, Roissy-Picardie. Mais enfin, nous ne sommes pas là, et vous le savez, pour regarder en arrière mais pour nous projeter vers l'avenir. Et je l'ai déjà dit de façon un petit peu rituelle, pour nous, la proposition faite par RFF est une proposition très intéressante et très convaincante, puisqu'elle a le bénéfice de combiner plusieurs choses à la fois, de résoudre pour partie mais pour partie seulement la question de la grande vitesse au niveau régional, en attendant évidemment la ligne à grande vitesse Paris-Amiens-Londres que nous appelons de nos vœux mais qui n'est pas... ne rêvons pas pour demain. Et puis, évidemment, elle a le bénéfice de combiner à la fois la logique de la grande vitesse, la logique du TER, de résoudre les problèmes des pendulaires notamment pour les habitants du Nord de la plate-forme et ceux qui habitent évidemment dans l'Oise. Donc, là, il y a une question qui est immédiatement résolue. Et puis, évidemment, elle permet un aménagement du territoire pour la Région picarde et pour Amiens Métropole qui permet une connexion aisée au réseau à grande vitesse. Pour toutes ces raisons, nous soutenons résolument le projet qui nous est présenté, et pour autant, nous ne l'avons jamais soutenu comme étant un projet de vente annulé, le projet du Barreau de Gonesse, ou s'élevant évidemment contre les intérêts des Val-d'Oisiens, et on l'a suffisamment dit, réclamant à juste titre et au fond en toute légitimité une amélioration des dessertes de transport en commun jusqu'à la plate-forme aéroportuaire de Charles-de-Gaulle. Donc, je voulais vous le dire et vous le redire, notre position est que ces deux barreaux peuvent exister et coexister. Et il ne nous semble pas qu'au regard, les

sommes qui sont en jeu, vous avez parlé de 400 millions d'euros, le Barreau de Gonesse est à peu près dans les mêmes sommes, enfin, j'ai entendu parler de 250 millions d'euros, on voit bien quelle est l'échelle par ailleurs des investissements lourds en matière de ligne à grande vitesse. Quand on considère par exemple la ligne Atlantique, on voit bien dans quelle dimension on est. Et aujourd'hui, on ne sait pas du tout avec quel argent public on pourra réaliser cette liaison à grande vitesse. Pour autant, il me semble que, là, nous avons affaire à un projet qui est correctement dimensionné et qui va permettre de résoudre des questions extrêmement importantes de desserte à grande vitesse, d'aménagement du territoire pour les Picards et évidemment d'accès à la plate-forme aéroportuaire. Et dans notre esprit, il serait bon, bien évidemment, alors en passant par un débat public ou sans passer par celui-ci, mais que la question de la desserte à partir du Val-d'Oise et singulièrement de Gonesse puisse être entendue. Mais vous nous avez lu un passage fort intéressant du Président du Conseil régional d'Ile-de-France qui nous laisse penser que le Conseil régional a pris conscience de façon très aiguë de la nécessité de trouver une solution réelle au problème qui est posé à beaucoup de Val-d'Oisiens. Voilà pour résumer notre position. Je sais que Monsieur Paternotte a fait des propositions alternatives qui ont été discutées, qui ont fait l'objet de notre part et de la part d'un certain nombre d'autres acteurs de réfutation sur le plan technique, financier, et puis, aussi de quelques objections politiques au titre qu'évidemment, il s'agirait de traiter, pour une part, dans l'option qui consiste à créer un raccordement TGV à partir d'Amiens vers Chaulnes, de résoudre la question de la grande vitesse pour les Amiénois, mais rien pour le reste de la Picardie, et puis que, par ailleurs, il s'agirait de trouver une solution d'accès par TER des habitants de l'Oise leur facilitant évidemment les déplacements vers la plate-forme aéroportuaire. Ceci ne nous paraît pas adapté aujourd'hui à la question posée et il nous semble encore une fois que la proposition qui est faite peut trouver l'agrément des habitants de la Picardie, des forces vives et des grands acteurs de cette région qui, comme vous l'aviez souligné, ont fait front commun derrière cette proposition, sans pour autant entacher et entraver les démarches faites par les responsables du Val-d'Oise et les populations représentées dans la perspective d'une meilleure desserte des habitants singulièrement à partir de Gonesse. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Oui, Monsieur au fond, si vous voulez bien rejoindre un micro. Merci beaucoup.

GREGOIRE

Oui. Monsieur le Président, mesdames et messieurs, la dernière fois, je représentais une association de défense du paysage dans le Val-d'Oise mais on s'est regroupé maintenant, c'est défense... et le siège se trouve à Paris, défense des paysages d'Ile-de-France et de Picardie, parce qu'on est en plein discours truqué. Ceux qui sont pour le Barreau de Gonesse disent que c'est favorable aux Picards et c'est vrai. Et on vient d'entendre un discours inverse où on nous parle de grande vitesse. Alors, je voudrais quand même qu'il n'y ait pas de glissement sémantique. Un TGV qui est en sandwich entre deux trains lents, c'est un TGV à vitesse lente et on ne parle plus de grande vitesse. Et donc, tout le discours qui vient d'être fait juste avant, très éloquent, tourne autour de la grande vitesse, alors qu'on nous ressort un vieux projet pour faire circuler des TGV à vitesse lentement, donc ce ne sont plus des TGV, ils n'en ont que la forme. Cela, c'est le premier point. Le deuxième point, j'ai commencé à faire une pétition autour de moi et demandé à d'autres à le faire, cela sert surtout à discuter. Et il se trouve que mon voisin, j'habite dans le Val-d'Oise, son fils, il fait ses études à Amiens. Ce n'est pas très courant mais, quand même, certains d'entre nous dans le Val-d'Oise trouvent qu'il y a de très bonnes formations à Amiens et, donc, le fils de mon voisin, il va à Amiens. Ce n'est pas très courant. Si vous regardez les flux, les circulations, il y a très peu de gens qui vont vers Amiens alors que, par exemple, vous voyez qu'il y a beaucoup de gens de la Région parisienne qui vont à Beauvais parce que qu'est-ce qui fait une grande ville aujourd'hui et demain ? C'est un bel aéroport international. Ce n'est pas des lignes de TGV lentes ou des autoroutes, parce qu'on a encerclé, entouré, croisé Amiens avec des autoroutes, si vous regardez sur une carte, cela n'apporte plus rien. Et il faudra bien qu'un jour, les Picards comprennent qu'en refusant leur aéroport international, ils se sont tués. Je dis les Picards, mais en fait, ce ne sont pas les Picards, ce n'est que Amiens. Parce que si vous regardez par exemple Saint-Quentin, Saint-Quentin, il n'a pas besoin de cette ligne qui est très loin d'elle. Saint-Quentin est très content de la gare aux betteraves, la gare Haute Picardie ou plus exactement la gare Amiens-Saint-Quentin. Point suivant. Donc, pour aborder un autre aspect, je reviens sur le fils de mon voisin. Il va faire ses études à Amiens. Alors, j'ai demandé à son papa : « Mais alors, et pour le transport, les étudiants »... parce que, bien sûr, on pourrait parler du cariste amiénois virtuel, qui n'a jamais existé, qui n'existera jamais, qui doit venir travailler à 4 heures du matin à l'aéroport de Roissy et on va lui proposer un TGV qui part à 7 heures du matin. Alors, n'en parlons pas du cariste, parlons des étudiants val-d'oisiens qui s'en vont en train faire leurs études à Amiens, c'est quand même intéressant cela. Nous, on ne fait que penser aux gens d'Amiens, vous voyez. Ce garçon, il met une heure pour aller à Amiens. Il s'en va à Roissy Charles-de-Gaulle, il prend le TGV une demi-heure, il est à la gare Haute-Picardie, il faut l'appeler

Haute-Picardie Amiens-Saint-Quentin. Il est là-bas en une demi-heure, et après, il prend la navette bus, une autre demi-heure. Alors, on peut chipoter, ce n'est pas une demi-heure, c'est vingt minutes, cela dépend où on va, parce que, entre Amiens et la gare d'Amiens, TGV, il y a un certain nombre de villes qui auraient pu se développer. Des cadres auraient pu habiter dans ces villes secondaires et seraient très vite... il ne leur faudrait pas une heure pour être à l'aéroport. Simplement, cela n'existe pas cela et on ne sait pas pourquoi. En tout cas, en résumé, le fils de mon voisin, il met une heure pour aller à Amiens et pour en revenir, parce qu'il peut aussi aller à Orry-la-Ville, il prend un train qui le mène jusqu'à Amiens, cela fait aussi à peu près une heure. Et qu'est-ce qu'on nous propose dans ce projet que je n'ose pas qualifier ? On nous propose de développer des lignes avec des TGV qui roulent lentement et qui vont mettre une heure pour arriver à l'aéroport. Donc, on nous propose un projet extraordinaire qui ne va rien changer du tout au niveau du temps sauf que, peut-être, quelques notables d'Amiens pourront monter en première classe à la gare d'Amiens et rester en première classe jusqu'à Lyon, par exemple, pour aller voir leur collègue notable à Lyon. Mais le reste du train, il sera vide parce que le cariste amiénois, il y a longtemps qu'il a déménagé, c'est mon autre voisin, de l'autre côté. Il n'est pas resté à Amiens parce que l'écologie, les économies et tout...

(Applaudissements)

Monsieur SERGENT

Mais mon arrière-grand-père dans les mines du Nord, d'abord, il faisait la route avec ses sabots pour aller à la mine. Mais on lui a construit des logements miniers qui ne sont pas si mal que ce qu'on a pu raconter, et ces logements miniers sont à côté du lieu de travail. Et donc, si on veut travailler à l'aéroport de Roissy pour être cariste, on habite à côté. Cela reste de l'écologie des arrière-grands-parents, peut-être, mais cela, c'est de la vraie écologie. On n'a pas besoin de parler de Bilan Carbone, et cetera, c'est évident. A la dernière réunion où j'étais est intervenu un Président de l'Association de défense du projet RFF. Et après, quand il est sorti fumer une... je ne sais pas si c'était pour fumer une cigarette mais je l'ai rattrapé, puis, on a discuté gentiment. Et je lui ai parlé, c'est mon dernier point, de cette fameuse gare Haute-Picardie Amiens-Saint-Quentin, et je lui ai dit : « Mais c'est quand même une gare formidable ». Il m'a dit : « Est-ce que vous êtes dans la salle, Monsieur ? » Il m'a dit : « Il n'y a qu'un seul arrêt par jour ». Et si vous regardez dans ce dossier, c'est marqué qu'il y a 25 arrêts par jour. Et je vous signale, pour les gens d'Amiens qui ne sauraient pas qu'il y a un TGV qui s'arrête à Amiens et qui va très vite, que c'est une des lignes les plus extraordinaires qui soient en Europe, puisque vers le Nord, il y a un

potentiel de 200 millions d'habitants et non pas d'un million tel que cela a été copié dans le compte-rendu de ma première intervention. Il y a 200 millions au Nord. En tout cas, il y en a déjà 4 millions dans le Nord-Pas-de-Calais, je refais les comptes. Il y en a plus de 50 millions en Grande-Bretagne sans compter l'Irlande. Il y a la Belgique, la Hollande, un bout de l'Allemagne et de toute façon, il y a des trains qui sont prévus pour aller vers tout cela. Et vers le Sud...

Claude BERNET

Merci de conclure, Monsieur.

GREGOIRE

... vous avez à peu près de 200 millions. Je m'arrête là. Vous avez, donc, une ligne extraordinaire. Il est temps que les Picards, ou plus exactement les gens d'Amiens, acceptent leur gare, leur vraie gare TGV qui existe déjà et il faut qu'ils apprennent à aller prendre le train pour circuler dans toute l'Europe parce qu'on parle, ici, non pas de dossiers nationaux ou locaux, on parle de questions internationales. Et nous, nous intégrons le Barreau de Gonesse et notre réflexion dans le Grand Paris et dans l'avenir de cette grande région qui va jusqu'à Amiens dans la compétition internationale et pas avec des TGV qui vont à 150 à l'heure.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je vais peut-être... Il y a un certain nombre de choses à rectifier dans ce que dit monsieur. La parole est à RFF.

Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! Un point seulement que je souhaiterais mettre en avant, c'est quelle est la force, aujourd'hui, du système TGV en France ? La force du système TGV, c'est que le TGV, il permet d'aller vite et même très vite sur le réseau des lignes à grande vitesse, de l'ordre de 2 000 kilomètres aujourd'hui, un réseau qui va s'étendre dans les prochaines années avec les projets que portent RFF. Mais, le TGV, il permet aussi d'irriguer une large partie du territoire national parce qu'il est en mesure d'emprunter le réseau classique sur à peu près 7 à 8 000 kilomètres. Donc, le fait que le projet qui est présenté dans ce débat envisage à la fois la circulation des trains à grande vitesse sur le réseau classique pour justement diffuser les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire jusqu'au cœur des territoires et, en particulier,

en Picardie est un élément qui est vécu dans de nombreuses régions d'ores et déjà qui bénéficient du TGV parce que, effectivement, au-delà du réseau à grande vitesse, les trains se poursuivent. C'est le cas en Bretagne, c'est le cas vers le Grenoble, c'est le cas au-delà de Tours sur le réseau classique. Et donc, il n'y a absolument aucune antinomie à ce que les TGV circulent sur le réseau classique. Au contraire, c'est un élément fort d'aménagement du territoire. Voilà l'élément que je voulais indiquer par rapport à l'intervenant précédent. Je voulais aussi relever... on a relevé le terme utilisé par Monsieur Marcus de « falsification », qui est un terme effectivement qui est fort. Vous parliez des différentes options de passage de Roissy-Picardie et, par ailleurs, du projet de Barreau de Gonesse. Ce terme, effectivement, nous le réfutons. Bien entendu, il n'y a aucune falsification dans nos études. Cette question du projet de Barreau de Gonesse a été développée dans le dossier support du débat public de manière à montrer que ce projet Roissy-Picardie s'inscrivait dans un environnement où d'autres projets de transport visaient par ailleurs à répondre à d'autres besoins de déplacement et que, parallèlement, au débat important qui s'est déroulé dans les premières semaines et qui a traité justement des possibilités éventuelles de mutualisation sur le Barreau de Gonesse des besoins de déplacement franciliens, val-d'oisien en particulier, et picards, nous avons souhaité approfondir ces éléments et donner des éléments de réflexion qui nous semblaient utiles au débat. Donc, à notre sens, ce terme de falsification n'est effectivement pas juste au regard des éléments que nous avons porté à la connaissance du public dans ce débat.

Claude BERNET

Monsieur Marcus, vous souhaitez répondre à la réponse ? Rapidement !

Jean-Claude MARCUS

Alors, la réponse se trouve page 73 dans un court paragraphe sur une colonne écrit par Réseau Ferré de France. Elle se trouve également dans les données fausses que Réseau Ferré de France, alors je ne sais pas si c'est un manque de compétence ou manque d'honnêteté, je vais vous dire trois choses simples. La première, c'est que vous réfutez une option que vous appelez Sud qui part de Goussainville qui est au Nord, qui est exactement dans l'axe des doublets Nord et qui arrive à la gare du RER B, qui est exactement au Nord. Donc, si une liaison qui part à la latitude Nord de l'aéroport pour arriver à la latitude Nord de l'aéroport s'appelle « Sud », je me demande qui de vous et de moi fausse les mots ? Deuxième chose, et là, votre étude est fautive, elle a été contestée par l'Institut national d'étude démographique, elle ne correspond pas aux données de l'INSEE, vous travaillez mal. Pourquoi ? Parce que autant où je défends l'intérêt des Picards à venir à Roissy et plus

exactement d'ailleurs au Triangle de Gonesse et à Villepinte où ils sont beaucoup plus nombreux à travailler que sur l'aéroport, première donnée fausse. Deuxième donnée fausse, et elle est impardonnable et c'est pour cela que vous serez condamnés pour falsification : il y a bien environ 19 000...

Claude BERNET

A être brûlé, Monsieur...

Jean-Paul MARCUS

... Et je répète, je reprends mon mot : il y a bien environ 19 000 Picards, je dis bien environ, qui travaillent non pas sur la plate-forme mais sur l'ensemble du bassin d'emploi qui comporte la plate-forme, le Triangle de Gonesse et Villepinte. Vous vérifierez cela, ce sont des données INSEE, elles sont publiques. Parmi ces Picards, vous n'en avez pas 3 000 qui sont susceptibles, du fait de leur habitat, d'emprunter cette voie à la condition par-dessus le marché, qu'elle corresponde au travail posté. Parce que je vous rappelle que dans les 19 000 Picards, bien que vous soyez Réseau Ferré de France, certains viennent de Hirson, d'autres viennent de Château-Thierry, j'en connais, certains viennent d'Abbeville, certains viennent de Laon, je connais parfaitement la ligne Laon-Anizy-Soissons, Villers-Cotterêts, Crépy-en-Valois, d'accord, je peux vous réciter le réseau. Donc, cela c'est faux. Et par conséquent, vous n'avez pas le droit d'écrire des données fausses, et je le répète, et s'il faut aller au Conseil d'Etat pour contester cette page 73 et les données dont vous faites état, nous irons. Je me suis renseigné auprès de l'INED, je me suis renseigné auprès de l'INSEE, j'ai regardé de très près les connaissances que nous avons sur les bassins d'emploi. Par conséquent, si vous n'acceptez pas, et c'est pourquoi je défends le Maire de Creil, parce que je suis pour l'élargissement de son étoile. Si vous n'acceptez pas que nous prenons en considération que les habitants de Creil viennent à Roissy pour le nombre de ceux qui passent par Creil, vous voyez bien que vous ne pouvez pas dire que 19 000 Picards emprunteront la voie que vous dessinez, puisque dans le meilleur des cas, nous en aurons 3 000 sur lesquels un certain nombre sont en travail posté et ne pourront pas emprunter vos horaires. Cela ne met nullement en question le fait que je propose dès 2013 des navettes GNV sur une voirie existante, mais cela remet en question, effectivement, la véracité du débat et si le mot de falsification vous fait peur, moi, il ne me fait pas peur.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien ! Je crois que c'est complètement inutile de poursuivre dans cette voie-là. Je voudrais simplement rappeler une chose, c'est que, conformément au texte, le dossier du débat a été validé par la Commission Nationale du Débat Public dans sa séance du 03 au 04 mars sur la proposition de la Commission Particulière du Débat Public. Alors, je ne vous dis pas que nous avons regardé tous les chiffres, nous n'avons pas les compétences parmi nous de l'INSEE, de l'Institut national des études démographiques mais c'est comme dans tous les domaines, il y a un certain nombre d'experts et je crois que pour les contester, on peut toujours le faire, mais il faut avoir un argumentaire complet. Donc, je voudrais simplement, on va en arrêter là. Je crois qu'il vaut mieux et surtout comme vous, on présente un contre-projet, je crois qu'il vaut mieux se garder d'attaquer les chiffres des autres. Monsieur le député de la 9^e circonscription voulait, si vous souhaitez... absolument... Voilà, il va prendre le micro...

Yanick PATERNOTTE

Monsieur le Président, Monsieur le Sous-préfet, chers collègues. Bien. Alors, ce soir, on a une réunion qui se veut être une réunion de conclusion à laquelle vous n'avez pas amené de conclusion, vous n'avez pas donné d'orientation et vous avez fait objectivement l'état des lieux, des interventions, des postures des uns et des autres. Je veux dire que je suis déçu. Je suis déçu parce que j'attendais des préconclusions, j'attendais des orientations, j'attendais autre chose. Mais bon, sans doute, avez-vous raison de procéder ainsi. Je l'ai dit déjà à Fosses, je l'ai dit auparavant à Villiers-le-Bel et à Amiens, ce projet ne me convient pas, il ne me convient pas et ce n'est pas nouveau. Monsieur le Sous-préfet me rappelait un communiqué de presse que j'avais fait en 2008 où j'expliquais déjà la position que je défends aujourd'hui, ce n'est pas nouveau. En 2006-2007, j'ai fait une campagne en expliquant que j'étais partisan du Barreau de Gonesse, pas le barreau hypothétique qu'on peut nous réaliser, j'y reviendrais, mais un barreau gagnant-gagnant, un barreau qui ne soit pas uniquement un barreau économique mais qui soit un barreau social. Parce que le problème aujourd'hui, c'est la ligne D, c'est la ligne D qui a été réduite de 12 à 8 passages au nord de Villiers-le-Bel, c'est la ligne D qui est omnibus sur les 8 qui restent aux gens de Villiers-le-Bel. C'est la ligne D qui est surchargée, qui ne marche pas très bien et c'est la ligne D dont on nous dit aujourd'hui que pour la remettre à niveau entièrement, entièrement, c'est 3 à 4 milliards d'euros, entièrement. Et Monsieur Bernet tout à l'heure, vous avez évoqué la ligne D en disant : « on a l'assurance que les montants engagés supérieurs au barreau ». Non, les « montants engagés garantis », qui ne le sont pas vraiment, mais dont on parle au contrat de projet Etat-région, mais il faut les consolider, c'est 120 millions d'euros

maximum, cela a été dit à la réunion de Fosses, auxquels on pourrait ajouter des besoins de matériels, parce que je rappelle aussi que le matériel est obsolète, que le renouvellement n'est pas prioritaire et que pour changer tout le matériel des petits grils et des rames à deux niveaux actuelles, il faut un certain nombre de centaines de millions. Ce qui intéresse socialement les populations qui travaillent à Paris ou qui travaillent sur la plate-forme et autour de la plate-forme, c'est qu'on les respecte dans leur dignité de travailleurs. La plupart des gens qui prennent le RER le dimanche, ce sont eux qui travaillent le dimanche à Paris pour les touristes, ce sont eux qui n'ont pas le permis, en tout cas, pas de voiture et ce sont eux qui sont les piégés. Et donc, il y a franchement dans ce débat des choses non dites, il y a des choses choquantes, il y a des équilibres à respecter. Et une démocratie moderne, cela doit avoir une vision stratégique d'avenir, cela doit régler les problèmes du quotidien, cela doit respecter les gens au quotidien et cela doit avoir un mode de gouvernance tolérable et supportable. Ce dossier, c'est tout l'inverse. On n'a pas d'approche globale, je l'ai déjà dit, ni du pôle de Roissy, ni de la gare de Roissy. Aujourd'hui, en 2020, en 2030 et franchement le dossier, il ne suffit pas, il n'y a pas besoin d'aller très loin par des arguments, il suffit de lire le dossier de saisine, tout est dedans et sont contraires. Et, on se pose une question, est-ce que pour y arriver, on n'a pas divisé pour régner ? C'est la question qu'on se pose, parce que très franchement, on aurait voulu faire passer un projet en disant : « Ecoutez, vous n'êtes pas capable d'être d'accord, donc on va choisir pour vous », bingo on a trouvé la méthode. C'est vraiment le sentiment que j'aie. On aurait voulu arriver à cette conclusion. On aurait organisé ce débat, cette confrontation entre les bons Picards et les méchants Val-d'Oisiens. En matière de développement durable, je ne sais plus qui s'est prononcé tout à l'heure, mon collègue Marcus, je le remercie de ne pas m'avoir cité dans les acteurs qui travaillent, mais ce n'est pas grave. Je vois qu'il a une mémoire sélective et il a une façon de travailler avec certains par affinité sans doute, je le remercie vivement pour cette courtoisie d'au moins je ne fais pas preuve. Donc, le développement durable, cela aussi, cela prend en compte l'argent, la dimension économique, c'est le coût. Franchement, l'autre jour, Monsieur Placé, on nous a présenté au STIF en catastrophe l'état du Barreau du Gonesse, du BHNS et éventuellement du raccord, j'ai bien noté, et tous ceux qui étaient là, pôle position, qui a varié en cours de réunion devant la bronca que vous avez déclenchée. Mais ce que j'ai surtout noté, c'est le montant du Barreau de Gonesse uniquement entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expo pour faire plaisir à la Chambre de Commerce de Paris. Le montant de la variante 3^e, 340 millions d'euros hors taxes valeur janvier 2006. Franchement, 340 millions hors taxes valeur 2006 sans débranchement venant du Nord, sans la prolongation par le RER B, c'est plus de 500 millions. Le projet Paris-Creil avec les travaux sous-estimés dans la gare TGV, parce qu'aller faire des travaux sous exploitation, vous allez doubler au moins

le montant prévu. Très clairement, ces deux projets, au jour d'aujourd'hui s'ils étaient faits, c'est 500 millions pièce, c'est-à-dire un milliard et le milliard, c'est ce qui nous manque sur la ligne D du RER pour la remettre à niveau. Vous n'empêcherez pas les habitants de se poser des questions sur la priorité des priorités, vous ne les empêcherez pas de se poser la question. Et vous ne les empêcherez pas de penser, et d'ailleurs, beaucoup d'élus le pensent, qu'on n'aura jamais les moyens de financer les deux. Jamais nous ne trouverons un milliard d'euros pour faire les deux barreaux, ce n'est pas possible. Alors, qu'est-ce qui est proposé ? J'ai donné, aujourd'hui, le dernier épisode de mes pérégrinations avec le débat public numéro 3. Ce qui est en débat depuis le début, c'est une ambiguïté, c'est-à-dire que RFF a une vision et c'est son boulot, ferroviaire. Comment faire marcher mes rails, mes systèmes ? Et donc, ils ont une vision stratégique et, ensuite, ils se demandent qui va payer. Supposez la question : Pourquoi on en est là ? Pourquoi maintenant ? La première étude de Creil-Paris, Creil-Roissy, c'est la conclusion 1993, c'est-à-dire que cela date de 1990. C'est dans le rapport, dans votre document page 11. Bien ! 93, cela chemine, cela prend un temps fou. C'est là où nous nous rencontrons en 97 au Conseil Général. Je m'occupe des transports à l'époque, j'étais administrateur du STP. Dès le début, on dit, nous, le Barreau de Gonesse, c'est notre priorité. Dès le début, on dit, on veut un débranchement Nord, on veut prolonger jusqu'à la gare B du TGV, de la gare TGV de CDG. Rien à faire ! Cela fait 13 ans qu'on tient cette position, cela fait 13 ans que, circulez, il n'y a rien à voir. Est-ce que c'est acceptable ? Alors, évidemment, les élus qui résistent un peu aux vagues électorales, on a là un peu de mémoire, de la mémoire longue. Donc, après, on nous dit : « Faites-nous confiance ». Je me suis posé la question : Qu'est-ce qu'il y a derrière la tête des gens de RFF ? Qu'est-ce qu'ils nous concoctent ? Parce que tout cela n'est pas raisonnable. Pourquoi aujourd'hui, pourquoi maintenant d'un seul coup, il est urgent de parler de Picardie-Roissy, il est indispensable de faire un barreau ferré ? Pourquoi le faire quelques mois avant le débat public du Grand Paris ? Pourquoi le faire alors que le Barreau de Gonesse n'est pas entériné, qu'il n'y a pas eu de concertation ? Moi, je suis partant pour qu'il n'y ait pas de débat public à une condition. C'est qu'on mette techniquement le débranchement de Paris-Creil et qu'on prolonge par le RER B et qu'on regarde l'arrêt du RER B au PEX. Je l'ai dit aux gens de RFF, je souhaite... Je ne suis pas partisan qu'on dépense l'argent public, un débat public comme celui-là payé en partie par le Conseil Régional d'Ile-de-France, cela coûte cher. Cela coûte cher pour tout le monde et je pense que si on peut s'économiser un autre débat à condition d'avoir un projet qui tienne la route, on le prend. Alors, je me suis demandé : Qu'est-ce qu'il y avait derrière la tête des décideurs ? Honnêtement, ma religion n'est pas définitivement faite, Monsieur le Président, mais j'ai deux petites idées, trois petites idées. D'abord, un contexte, un effet de contexte, ouverture à la concurrence des grandes

lignes internationales depuis le 13 décembre 2009, besoin de RFF de répondre à des demandes d'opérateurs alternatifs à la SNCF sur les lignes LGV, c'est la loi, c'est la directive européenne, besoin de pouvoir répondre, par exemple, à une liaison Francfort-Londres s'arrêtant à Roissy. C'est la loi faite par la Deutsche Bahn. Besoin d'imaginer, deuxièmement, de répondre aux demandes d'Eurostar qui sont dans la presse, qui sont sur Internet. Et, d'ailleurs, le PDG de cette filiale s'appelle Guillaume Pépy, Président de la SNCF, de faire de Londres-Roissy avec arrêt à Roissy. Ce qui suppose de refaire la gare puisque quand vous arrivez de Londres, vous n'êtes pas dans un espace Schengen, il faut modifier les quais, il faut mettre des systèmes de douane. Donc, je me suis posé la question un peu naïvement. Et puis, je me suis posé la question, cela figure dans mon premier cahier d'acteurs, quid de la Normandie qui veut, nous le savons, venir en Ile-de-France, à Saint-Lazare comme aujourd'hui, mais plus vite, à mon avis, ils ne vont pas gagner grand-chose, que cela sera du pendulaire, aller à la Défense, d'où mon cahier d'acteurs à la Défense, et aller à Roissy. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, il y a des missions, un aller et retour par jour Normandie qu'en Rouen, Cherbourg, même Cherbourg, Roissy, Strasbourg. Pareil, on cabote pendant 300, 400 kilomètres, on arrive à Roissy, on bouffe des sillons du fret sur la grande ceinture, on fait un aller-retour au Bourget, on reprend Stains Pierrefitte et on se rebranche ensuite par le Triangle de Vémars. Cela, c'est la réalité. RFF est dans son rôle lorsqu'il se dit : « Mince ! L'ouverture de la concurrence, demande d'Eurostar, demande de la concurrence, commission européenne. Il faut que j' imagine un système où je puisse accueillir des quais à quais des trains dans la gare en cul-de-sac ». Cela fait partie des descriptions d'ailleurs dans votre document d'acteurs. « Il faut que je puisse aussi stocker des rames TGV des différents opérateurs. Ils verront qu'il faut que je fasse du remisage ». Là aussi, cela figure dans votre document d'acteurs et cela figure dans la contribution que j'ai remis à la Commission Particulière du Débat Public de ce soir, 14 pages avec des contre-propositions de remisage des rames. C'était un des arguments de mon numéro 2 du cahier d'acteurs où je disais qu'il y a deux ans, RFF nous présentait avoir des besoins de remisage de rames et penser les mettre à Creil. Donc, voilà, moi, les billets que j'ai. Est-ce que derrière tout cela, derrière ce happening, pendant des mois, ne se cacheraient pas d'autres raisons tout aussi louables, tout aussi justifiables, l'ouverture à la concurrence des directives européennes, de besoin de satisfaire d'autres régions, en trouvant des gens qui achètent le produit. Mais moi, je crois que c'est cela la réponse. J'ai une redoutable impression que la réponse, elle est là. Et pendant des années, on nous a expliqué que mixer des TGV et des TER, cela ne marchait pas. Vous nous l'avez expliqué. Et là, par magie, on va faire arriver des TGV et des TER dans la gare TGV alors que dans votre document public, vous dites, je crois de mémoire à la page 74 : « En 2020, on est saturé ». Qu'à cela ne tienne, on fait

même arriver des TER bien que cela soit saturé. Ce n'est pas crédible, cela n'est pas crédible. Comment voulez-vous faire venir des TER culs-de-sac dans une gare qui sera saturée ? Et vous savez très bien, c'est écrit dans votre document également, il suffit de le lire et d'être constant, je crois que c'est vers les pages 90. Vous dites également que le barreau entre Roissy et Chessy à 2020, il est saturé avec 8 trains/heure. Comment vendre aux gens d'Amiens des dessertes nouvelles qui prendront l'interconnexion 1, celle qui passera à Chessy ? Je me pose des questions. Tout le monde doit pouvoir se poser ces questions-là. Donc, je le dis très franchement, je ne suis pas satisfait de ce débat. Je ne suis pas satisfait de la façon dont il a été engagé, je ne suis pas satisfait du calendrier choisi qui n'est pas bon, je ne suis pas satisfait par la méthode d'origine, je ne suis pas satisfait, Monsieur le Président, je vous l'ai écrit par la production, c'est une nouveauté du maître d'ouvrage qui se permet, sans concertation aucune et je vais y revenir, de faire un additif qui, en gros, est un document anti-Paternotte. Ah ! Cela, au moins, cela a le mérite d'être clair. Il a tort, ce n'est pas bien. Tout cela ne va pas bien. Circulez, il n'y a rien à voir. Je voudrai dire publiquement que les 14 pages que je remets ce soir ont été faites par un bureau concurrent d'INGEROP. Je voudrai dire que ce cabinet travaille pour RFF. Et je voudrai donc dire que RFF est capable d'utiliser des bureaux qui racontent n'importe quoi. La démonstration est faite. Pourquoi le vôtre détiendrait la vérité et celui qui travaille parfois pour vous, qui a travaillé avec moi, raconterait des histoires ? Peut-être que des fois, vous lui demandez de vous raconter des histoires. Et permettez-moi de vous dire que j'ai de sérieux doutes sur la façon dont ce débat est présenté et mené et que je ne supporte pas, au mois de mai, le 30 mai, lorsque Monsieur le Président, nous nous sommes vus à Fosses, les gens de RFF, ils ont dû me voir en me disant : « Ecoutez, voilà. On a une proposition à vous faire, on se voit, on expertise tout, on essaie de trouver des voies d'accord ». Moi, j'ai dit : « OK ! » J'ai même sorti mes 14 pages devant des témoins de la Commission du débat public. Vous m'avez dit : « Donnez-les nous ». J'ai dit : « Non. Je vous les remets lorsqu'on se rencontre ». Or, le document que vous publiez manifestement à la page 3, il est écrit : « Analyse du bureau d'études INGEROP à la demande de RFF, mai 2010 ». Cela montre une part de duplicité dans votre démarche, c'est-à-dire que le 30 mai, vous m'expliquez qu'il faut qu'on se voie pour trouver un document d'accord, et vous avez déjà cela sous presse pour me flinguer. Ce ne sont pas des méthodes. Ce ne sont pas des méthodes et dans une démocratie, la confiance et le respect doivent faire partie de la démarche, et vis-à-vis d'un élu national, vous devez encore prendre beaucoup plus d'attention. Et donc, si vous me méprisez à ce point, si vous avez un mépris des élus à ce point, que penser de ce que vous pensez des populations qui souffrent et qui attendent des solutions ? J'en ai fini.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien ! Je voudrais simplement faire deux ou trois mises au point concernant le rôle de la commission, Monsieur le Président. D'abord, vous avez dit que vous êtes déçu qu'il n'y ait pas d'orientation et de conclusion. Vous allez être déçu jusqu'au bout, il n'y en aura pas car si nous nous... la réponse est adressée à tout le monde, monsieur. Si vous voulez, je peux vous donner la parole. Si vous demandez la parole, je vous la donnerai tout à l'heure, mais j'ai besoin... Monsieur, je vous donnerai la parole dans deux minutes. Voilà ! Alors, après effectivement, ce monsieur qui l'a demandée, effectivement, que j'ai vu avant vous, alors, un instant. Nous avons tout notre temps. Je voudrai simplement rappeler à Monsieur Paternotte que la commission... Ce sont des méthodes qui ne sont pas très convenables, monsieur, je vous demanderais de changer de méthodes. Si nous voulons parler, il ne faut pas que nous parlions tous en même temps, sinon, c'est un brouillamini. Alors, je vais simplement dire que la commission n'a pas à donner de conclusion ou d'orientation. Elle a à faire une photographie, un tableau aussi précis que possible, aussi fidèle que possible de ce qui s'est dit. Ce qui nous intéresse, ce n'est pas ce que nous pensons, nous, petite équipe de cinq personnes honorables mais sans aucune légitimité. Monsieur le Député, nous ne sommes pas une mission parlementaire, nous ne sommes pas une mission d'inspection générale, nous sommes simplement cinq observateurs et nous allons vous dire ce que nous avons observé, point. Donc, il n'y aura pas de conclusion et d'orientation. Deuxièmement, vous avez cité et vous me l'avez dit d'ailleurs au téléphone, vous vous en êtes ouvert à moi très simplement, vous avez cité votre mécontentement devant le document qui a été diffusé émanant de RFF. Mais un débat public, c'est un dialogue. Et donc, quand le maître d'ouvrage rassemble un certain nombre de questions fréquentes qui n'étaient pas principalement traitées dans le dossier initial, il est tout à fait normal qu'il fasse un document d'informations complémentaire qui se présente comme une réponse. Cela, c'est la dialectique du débat, c'est tout à fait normal. Et je vous ai dit que, en tout cas, dans l'esprit de la commission qui l'a publié, il n'y avait aucune tentative désagréable à votre égard ni, bien entendu, mépris. Et quoi donc, pour un parlementaire, mépris, ce serait trahir notre mission. Donc, ce que nous faisons, c'est que nous disons à tout le monde : « Exprimez-vous, dans le débat ». Je vous ai dit d'ailleurs au téléphone, vous serez à Gonesse, vous pourrez dire ce que vous en pensez, ce que vous avez fait. Je rappelle d'ailleurs que dans notre mission, nous ne sommes dépendants que de la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante dont les interventions ont été réglées par une loi et un décret de 2002. D'ailleurs, il est intéressant de voir que c'est une loi qui a été votée en

février 2002 et dont les décrets d'application ont été pris en novembre 2002. Ce qui dénote tout de même une certaine cohérence dans la pensée au travers des changements de majorité politique. C'est, simplement, je voulais signaler que c'est notre dépendance. Est-ce que RFF souhaite dire un mot puisqu'il a tout de même été un peu mis en cause ? Puis après, on donnera la parole aux uns et aux autres, chacun à son tour.

Yves JOUANIQUE

Ecoutez ! On va dire deux mots, effectivement. Moi, je voulais assurer Monsieur le Député Paternotte, et évidemment tout le monde, que nous avons le plus grand respect pour chacune et chacun de ceux qui s'expriment dans le débat, qui s'expriment au travers des contributions. Si nous avons donné une impression qui est autre, j'en suis sincèrement navré parce que cela n'est pas du tout notre intention. Alors, les contributions qui se répondent peut-être sont des contributions sur les arguments. Nous ne livrons pas combat, nous livrons un débat, il y a des questions, il y a des argumentations, il y a des contre-argumentations, il y a des questions et des réponses. Cela me paraît plutôt un hommage à l'intérêt des contributions et, des fois, il y a des contre-propositions qui ont pu être formulées, que l'on y attache intérêt et que l'on argumente par rapport à ces contributions. Alors, dans les éléments que vous avez évoqué, Monsieur le Député, vous avez évoqué les questions de capacité du réseau à grande vitesse, vous avez abordé les questions de remisage de trains. Tout cela, ce sont des questions intéressantes qui ne sont pas des arrière-pensées et que nous avons exprimées dans le dossier en parlant notamment de la capacité de la LGV Nord et des intérêts que nous semblaient présenter notre projet par rapport à cette préservation des capacités de la LGV Nord. Alors, je ne sais pas s'il faut revenir sur la question qu'a évoqué aussi Monsieur Blazy de la possibilité de mutualiser ou non, parce qu'au fond, c'est autour de cela qu'on tourne depuis pas mal de temps et sur lequel on débat, mutualisation, Barreau de Gonesse, Roissy-Picardie. Est-ce qu'un seul projet peut répondre, est-ce qu'un projet peut répondre à tant de questions ? Donc, vous me répondez là, in vivo, je peux dire que non, un projet... On est d'accord, me semble-t-il, là dessus, un seul projet, que cela soit Roissy-Picardie qui est un raccordement Sud éventuellement, ou le Barreau de Gonesse avec un raccordement Nord que vous avez évoqué, ne peut répondre à l'ensemble des questions d'accès à la grande vitesse pour la Picardie et d'accès à Roissy aussi bien pour les populations du Nord, donc des Picards, et les populations du Sud. Alors, Monsieur Marcus, on est au nord et au sud de quelqu'un. Donc, nous, l'option que nous appelons au sud, elle au sud par rapport à l'option centrale, elle n'est pas au sud par rapport à Roissy, bien entendu. Donc, la réponse qui m'a semblé se dégager des échanges que nous avons pu avoir, c'est, non, il faut deux projets. Alors, notre proposition, le projet Roissy-Picardie qui

est le projet essentiellement tourné vers des fonctionnalités picardes, nous en convenons parfaitement, donc, accès à la grande vitesse et accès à Roissy pour les Picards. Le Barreau de Gonesse qui est un projet qui est piloté par le STIF, auquel nous contribuons et nous faisons nos meilleurs efforts pour que les études, nous étions au comité de suivi qu'on évoquait tout à l'heure, ce comité de suivi qui s'est tenu il y a une quinzaine de jours, et nous menons les études sur la solution ferroviaire du Barreau de Gonesse dans l'espoir que tout cela avance et débouche le mieux possible. Alors, le Barreau de Gonesse, donc, accès à Roissy, essentiellement tourné vers l'Île-de-France et le Val-d'Oise. Ce qui est proposé dans l'alternative, la contre-proposition, ce sont toujours deux projets, un projet qui répondrait à la question de l'accès à grande vitesse, donc, qui est le Barreau de Chaulnes, donc, Chaulnes qui est à l'intersection entre la LGV et la ligne Amiens-Saint-Quentin ; donc, cela, cela serait la réponse à la fonction grande vitesse ; et puis, une mutualisation de la fonction accès à Roissy, donc, qui serait le Barreau de Gonesse à la fois pour les Picards et pour les Val-d'Oisiens. Alors, voilà, nous exposons les choses telles que nous les comprenons. Cette proposition-là qui est faite, nous pensons qu'il y a des objections fortes. Alors, objections fortes, c'est que partant d'un projet Roissy-Picardie qui a un fort soutien des Picards, le Barreau de Gonesse qui a un fort soutien des Val-d'Oisiens, on propose deux projets, donc, un projet, Barreau de Chaulnes, dont moi, je comprends qu'il n'a pas un très fort soutien en Picardie, et puis, un Barreau de Gonesse mutualisé dont je comprends qu'il ne déclenche pas non plus d'enthousiasme chez les Picards et que, par contre, moi, j'ai bien entendu tout ce qui a été dit sur le RER D, ses régularités qui, par contre, fait courir un risque non négligeable sur la régularité du RER D qui n'a pas besoin de cela, puisqu'on mêlerait des circulations TER venant de Picardie et des RER D, tout cela dans un système avec une branche sur le RER D. Je ne sais pas, Pierre-Yves Biet, si vous voulez donner des explications plus techniques. Mais en gros, voilà ce que nous disons. Alors, quand nous disons cela, nous ne voulons attaquer personne, nous avons le plus grand respect pour les uns et les autres. Mais nous disons, la solution qui est proposée ne nous paraît pas, ne nous paraît pas convenir.

Claude BERNET

Je vais essayer de donner la parole à la droite de la salle. Là, il y avait le monsieur devant. On va lui donner un micro, s'il vous plaît. Voilà !

Monsieur GREGOIRE

Monsieur le Président, Monsieur le Sous-Préfet, chers amis.

Claude BERNET

Vous vous présentez peut-être, Monsieur pour que ce soit plus...

Monsieur GREGOIRE

Monsieur Grégoire, élu de Gonesse, depuis 38 ans et qui a eu à mener de nombreuses luttes avec les usagers, les cheminots ; hier, la SNCF, aujourd'hui, RFF mais toujours même politique. Moi, je mets en accusation ces structures qui sont en train de nous rouler depuis des dizaines d'années et qui continuent. Par exemple, lorsque la population qui avait signé des pétitions s'est rendue à la Gare du Nord, il y a quelques années, demandant qu'un tunnel soit fait pour ne pas mélanger les lignes des... Ce sont nos collègues de SIEVO qui quittent la salle, ils en ont pris la décision tout à l'heure. Le SIEVO, c'est le syndicat de 25 communes de la Région qui mène la bataille depuis des années également pour ce Barreau de Gonesse. Oui, je disais, donc, qu'on nous a dit à l'époque : Ce n'est pas possible un tunnel sous la Gare du Nord, cela coûte trop cher. J'ai conduit d'autres délégations demandant à ce qu'on prenne un certain nombre de mesures pour renforcer le trafic. Pourquoi ? Tous ces gens qui prennent les trains sur la ligne D du RER se retrouvent tous à la Gare du Nord, une fois s'ils vont à Roissy, une deuxième fois. Ils encombrant la Gare du Nord, ils surchargent la Gare du Nord, et la SNCF n'a jamais voulu entendre, c'est tout. Aujourd'hui se repose le même problème. Les villes ont doublé, triplé les populations, beaucoup vont travailler, des salariés, à Roissy. Mais pour aller à Roissy, il faut d'abord aller à la Gare du Nord, changer de quai, grimper dans un autre train et repartir vers Roissy, c'est-à-dire qu'on encombre la Gare du Nord et on allonge les temps de trafic. Cela, ce sont des réalités. Mais il en est d'autres lorsque les autobus partent de l'Opéra. Aujourd'hui, il y a un autobus toutes les vingt minutes et on a été plus loin, on a fait des autobus à rallonge, ils sont deux maintenant. Moi, je regarde passer ces autobus, la plupart du temps, vides. Un habitant de Gonesse, d'Arnouville, de Garges n'a pas le droit de grimper dans ces autobus, il n'a qu'un seul droit : les regarder passer, vides, ou alors pour quelques bourgeois qui prennent l'autobus à l'Opéra. C'est-à-dire que tout a été toujours fait pour empêcher le simple usager de la SNCF de pouvoir voyager tranquillement, de pouvoir voyager tout en permettant une bonne qualité du service public. Moi, j'accuse la SNCF et, aujourd'hui, RFF de conduire toujours cette même politique. C'est-à-dire que les gens de la ligne D du RER...

(Applaudissements)

Monsieur GREGOIRE

... ce sont des gens qui ne sont pas respectés, ce sont des salariés. Nous ne voulons pas que la même situation se reproduise pour les travailleurs de Picardie. Et le Barreau de Gonesse est certainement la solution qui entraîne une réponse positive à tous ceux qui ont besoin d'utiliser le train et pour Roissy en premier lieu. Lorsque le Picard prendra son train pour aller au travail, il pourra prendre le Barreau de Gonesse pour aller à Roissy. Si les travailleurs picards, on en rencontre, nous, beaucoup dans nos entreprises de la Région, ils ne vont pas à Roissy, ils vont à la Gare du Nord, et là, ils prennent les métros pour se rendre dans les différents lieux de travail. Et bien que la proposition que nous faisons d'un Barreau de Gonesse desservant Roissy mais permettant d'aller dans une nouvelle gare sur le barreau et avec, je l'espère, la reconnaissance du métro, tout n'est pas rejeté et tout semble même être en bonne voie. Permettons à un travailleur picard de descendre et de prendre le métro, se rendre à la défense et se rendre ailleurs. C'est-à-dire que c'est notre proposition qui permet de défendre les intérêts et des salariés français qui, chaque jour, souffrent sur la ligne D du RER et des travailleurs picards qui sont encombrés dans des recherches de circuits nouveaux quand ils sont à Roissy, parce qu'il n'y a pas que des aviateurs qui viennent de Picardie, il y a aussi des travailleurs dans les usines de la métallurgie, dans les commerces, et cela, votre proposition ne répond pas à leur besoin.

(Applaudissements)

Monsieur GREGOIRE : Celle que nous défendons, du Barreau de Gonesse, répond aux besoins et des gens de la ligne D du RER et des gens de Picardie ; tout ce monde allant à Roissy, allant dans les usines, bureaux, commerces de l'ensemble de la Région parisienne, nous leur offrons la possibilité de pouvoir répondre à leur besoin. Comment se fait-il que des administrations aussi aguerries que sont la SNCF et RFF ne peuvent pas comprendre ce problème simplement humain et n'ont pas de matériels, de voies mais qui soient une solution valable pour tous ? Le Barreau de Gonesse... Hier était inaugurée la Chambre de Commerce et de l'Industrie, quinze ateliers locatifs dans la ZAC des Tulipes. Moi, j'ai été heureux d'entendre les industriels qui venaient s'installer, qui trouvaient le secteur beau, dégagé. Ils étaient heureux de venir s'installer là, mais il leur faudra les moyens de transport et c'est pourquoi le Barreau de Gonesse, avec sa gare, son métro Express, offre une possibilité de pouvoir répondre aux besoins et des Picards et des Val-d'Oisiens que je défends et qui sont beaucoup oubliés dans vos propositions. Par conséquent, oui, le Barreau de Gonesse est notre solution.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, il y avait un monsieur au fond qui souhaitait s'exprimer. Voilà ! C'est bon, allez-y !

Cédric SABOURET

D'accord ! Cédric Sabouret, Conseiller municipal de Gonesse. Moi, je voulais défendre une vision un peu équilibrée mais quand même exigeante, et puis, aussi apporter mon point de vue d'usager puisque, moi, je suis un usager quotidien du RER, donc, je n'ai pas une expertise sur les transports, mais j'ai le vécu, je dirais, de l'usager. D'abord, en préalable, je pense qu'il faut qu'on poursuive dans le cadre de ces débats l'intérêt général et pas qu'on se laisse aller à un certain nombre d'effets de manche, et cetera. Moi, il me semble que... d'abord, il y a un préalable aussi à poser, c'est qu'il y a un droit égal des Picards et des Franciliens et des habitants de l'Est du Val-d'Oise à avoir des transports de qualité, à accéder à la plate-forme de Roissy, à Paris, en tout cas, à pouvoir se déplacer. Le droit au déplacement, il n'est pas supérieur d'un côté ou d'un autre de la frontière régionale. Alors, moi, je suis en désaccord, Monsieur le Président, avec l'idée que vous avez émise qui consiste à dire que les dossiers du Barreau de Gonesse et le dossier de la liaison qu'on est en train d'examiner aujourd'hui sont déliés. Moi, il me semble que ce sont des dossiers totalement complémentaires car la problématique est couplée. Alors, dans le point A du grand cadre du dossier, on peut relever quand même une contradiction. Cette contradiction, c'est la suivante. C'est qu'on nous dit qu'il n'est pas souhaitable de mutualiser, pour éliminer le Barreau de Gonesse, qu'il n'est pas souhaitable de mutualiser, vous l'avez répété tout à l'heure, du TER et du RER. Or, le projet tel qu'il se présente, c'est quand même de la mutualisation d'un TGV et d'un TER. Or, comme cela a été dit tout à l'heure par monsieur, c'est sûr qu'ils ne vont pas à la même vitesse. Donc, je ne comprends pas pourquoi, dans un cas, on élimine la mutualisation et dans l'autre, on la soutient. Deuxième point, moi, il me semble qu'en réalité, la priorité des priorités, c'est moins le TER que la ligne à grande vitesse, qui ne me semble pas à ce stade présenter un intérêt à soi seul. Donc, moi, je pense qu'il faut aussi que vous réfléchissiez à ce que les liaisons TER depuis la Picardie jusqu'à la plate-forme de Roissy soient des liaisons qui satisfassent les usagers. Donc, moi, mon point de vue d'usager que je vais vous apporter, c'est que, ce qui est important, c'est d'arriver effectivement rapidement sur son lieu de travail. Mais ce qui est important, c'est d'avoir de la régularité et d'avoir de la fréquence. Et là, en tant qu'usager du RER D, je peux vous dire que, pour moi, c'est ce qui est le plus important, c'est avoir de la fréquence puisqu'on ne sait pas exactement quand est-ce qu'on va partir, et cetera. Et il me semble que le RER et le

TER répondent à ce même objectif de fréquence et de régularité bien sûr, mais surtout de fréquence. Donc, moi, cela m'amène à dire que la question du double débranchement est parfaitement légitime puisqu'il y en aura un qui pourrait être consacré à la ligne à grande vitesse et l'autre à de la liaison pendulaire pour aller travailler. Par ailleurs, je rajoute une chose, là, je rejoins aussi ce qui a été dit tout à l'heure, c'est que votre TER, il va quand même répondre à quelques besoins des Picards, mais pas les besoins de tous les Picards qui travaillent sur la plate-forme, la plate-forme c'est la patrie des horaires décalés. On ne va pas mettre un TER qui fonctionnera à 2 heures ou à 3 heures du matin. Deuxième élément, quand on arrive en plein cœur de Roissy, on peut mettre une demi-heure pour rejoindre son lieu de travail. Donc, pareil, je pense que réfléchir simplement en termes de délai et dire que lorsqu'on a 15 minutes de trajet en plus, cela élimine une solution, en l'occurrence, celle du Barreau de Gonesse parce qu'il est trop au Sud, je pense que ce n'est pas prendre en compte la demi-heure de trajet, peut-être que la personne aura à faire pour aller à son travail, à son poste de travail sur la plate-forme de Roissy. Donc, voilà. Moi, je souhaite effectivement que si, comme vous disiez tout à l'heure, il y a des objections fortes à l'hypothèse du barreau, que ces objections fortes donc, pour l'utilisation par les Picards, ces objections qu'on les évalue vraiment sérieusement. Je crois que c'est cela qui est très important.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie tout particulièrement. Si j'ai laissé entendre que je pensais que les deux projets étaient déliés, ils ne le sont pas du tout sur le fond, simplement ils le sont dans la procédure administrative, mais on sait bien que ce n'est rien la procédure administrative. Alors, j'ai énormément de demandes de parole. D'abord, Monsieur Arnal, puis Monsieur le Maire de Creil, puis Monsieur-là derrière, puis Madame, puis Monsieur le Maire de Villeron, puis... enfin, voilà. Cela fait une longue séquence. Soyez brefs ! Monsieur Jouanique, est-ce que vous souhaitez répondre à un certain nombre de questions techniques intéressantes de ce sujet.

Yves JOUANIQUE

Monsieur Pierre-Yves Biet va dire quelques mots sur la mutualisation.

Pierre-Yves BIET

Pour ne pas prendre trop de temps, je me concentrerai sur un aspect qui a été évoqué à deux reprises lors de cette réunion, c'est la mixité. Alors, la mixité, de quoi on parle ? La mixité, c'est la circulation de trains avec des services différents sur des mêmes voies. Cette mixité, si on prend l'exemple de ce qui se passe aujourd'hui, Gare du Nord, qu'est-ce qu'on voit ? On voit une mixité entre des TGV, au départ de Paris-Nord, des Corails Intercités vers la Picardie, et des TER vers la Picardie sur les seize premiers kilomètres au départ de la Gare du Nord jusqu'au débranchement de la bifurcation de Gonesse, c'est-à-dire l'entrée des TGV sur la ligne à grande vitesse. Et cette mixité-là, elle fonctionne, car les trains vont à la même vitesse. L'ensemble de ces trains Corails Intercités, TER et TGV, ne s'arrêtent pas, et donc, leurs marches, ils ne se gênent pas l'un et l'autre. Et on constate également sur ce faisceau de Paris-Nord qu'à côté des voies utilisées en commun par les TGV, les TER et les Corails Intercités, on a deux voies qui sont dédiées spécifiquement à la ligne du RER D. Et pourquoi ils sont dédiés à cette ligne du RER D ces deux voies ? C'est parce que le RER D, il a justement un parcours totalement différent, puisque lui dessert l'ensemble des gares du parcours, et permet effectivement de ne pas être gêné par les circulations de TGV et, inversement, de ne pas gêner les circulations de TGV. Et sur Roissy-Picardie, comme sur notre analyse vis-à-vis de la mutualisation sur le barreau de Gonesse, c'est le même principe. Sur Roissy-Picardie, c'est vrai que le scénario TGV + TER prévoit la circulation sur la ligne nouvelle dont il est question et sur quelques kilomètres au Nord de Roissy sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion, la circulation de TGV et de TER. Et c'est possible... Les études montrent que c'est possible, parce que ces trains, comme sur les seize premiers kilomètres au départ de Paris-Nord, iront à la même vitesse, de l'ordre de 160 km/h, et n'auront pas d'arrêt. De la même manière que sur le barreau d'interconnexion, la question de la capacité a été évoquée, Roissy-Picardie permet justement aux trains de s'échapper du réseau à grande vitesse, et donc ces trains TGV Roissy-Picardie, ou également les TER, pourraient s'intercaler entre les TGV qui, eux, ont vocation à rentrer ou à sortir sur la LGV Nord. En revanche, sur le barreau de Gonesse, si on incluait des circulations de TER au milieu des circulations de RER avec, là aussi, des politiques d'arrêt qui seraient différentes, c'est là qu'on retombe dans ce que... à l'échelle de l'Ile-de-France, compte tenu de la densité du trafic, on essaye absolument d'éviter, c'est-à-dire qu'on essaye, et c'est le sens des politiques de transport en Ile-de-France, de dédier des voies pour les services à haute fréquence que sont les RER, c'est le cas en particulier des travaux sur le RER B. Ce sont également les réflexions sur la ligne C du RER au Sud. Et c'est vrai que, on a du mal à imaginer, et on ne souhaite pas, c'est le sens de notre analyse, que sur le projet de barreau de Gonesse, projet neuf, d'emblée, on envisage cette mixité qui risquerait ultérieurement de

poser des véritables problèmes de régularité, et cela a été encore dit à plusieurs reprises ce soir, cet enjeu de régularité sur le RER D, c'est un élément qui est essentiel.

Claude BERNET

Très bien. Monsieur Arnal, Président du Conseil général.

Didier ARNAL

Merci. Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Monsieur le Sous-préfet, quelques mots après une heure avancée sur ce débat fort intéressant, même si l'essentiel de notre contribution, celle du Conseil général a été faite par écrit. D'abord, on s'intéresse à nos territoires, et sur un sujet... quand on a entendu s'exprimer le Maire de Gonesse, mais aussi le Député, mais aussi les élus de ce secteur, on s'intéresse à nos territoires sur une thématique qu'on qualifie comme prioritaire, indispensable, nécessaire, trop longtemps oubliée sur ces territoires. Les déplacements, comment ne pas s'y intéresser, ne pas y trouver un intérêt particulier ? Mais là, pour ce qui est du Val-d'Oise, j'ai vu dans votre rapport, Monsieur le Président, l'opposition du Val-d'Oise. Je nuancerais un peu la position. Une opposition peut-être forte d'élus, de parlementaires, mais je la nuancerais. Pour dire quand même, pourquoi cette interrogation sur le Val-d'Oise ? Nous avons, dans la période et depuis des années, souvent abordé un certain nombre de sujets sur ce territoire... sur ces territoires, et avec, quand même, plus qu'un sentiment, cela a été rappelé par quelques interventions, notamment celle de notre cher ami Grégoire, souvent le sentiment d'être oublié. Et une nouvelle fois, on avait... et on a un grand débat qui va démarrer dans quelques semaines sur le Grand Paris, je n'insisterais pas. Mais là aussi, plus qu'un sentiment, j'entendais avec intérêt Yanick Paternotte tout à l'heure s'exprimer sur la situation de l'existant, et notamment du RER D. On peut être, effectivement, regretté ce qui a été dit sur cette réalité du RER D. Mais est-ce que c'est dans le cadre du débat sur la liaison avec nos voisins, ou est-ce que c'est dans le cadre du Grand Paris que ce sujet-là devrait être traité avec un peu plus de sérieux et d'intérêt ? Ce n'est le cas actuellement, mais je ne doute pas que le débat public, auquel nous serons nombreux à participer dans quelques semaines, fera avancer ce sujet-là.

Intervenant : (Inaudible)

Claude BERNET

N'interrompez pas l'orateur.

Didier ARNAL

Je continue donc sur cette situation-là. Sur le deuxième aspect, bien sûr que, en termes de développement, en termes d'attractivité, en termes d'enjeu pour nos territoires, on peut comprendre et nos amis Picards ont raison, bien sûr que dans ce débat qui a été initié ou qui a démarré autour du Grand Paris, mais on voit bien qu'il s'empare au-delà du périmètre du Grand Paris, et c'est tout à fait normal et depuis de longue date, de très longue date, puisqu'il y a des projets qui ressortent des cartons un peu modifiés, un peu améliorés, mais on sait bien qu'ils y sont depuis... ou en tout cas, ils ont été préparés depuis très longtemps. Donc, là encore, la nécessité, on peut comprendre la démarche de nos voisins Picards, la volonté également sur cet équipement qui est un équipement d'enjeu national, cet aéroport de Roissy que chacun ait envie... que cet intérêt national se traduise concrètement en termes d'emploi, en termes de retombée, en termes d'intérêt territorial. Mais là où le débat ou en tout cas la méthode, et vous l'avez rappelé, Monsieur le Président, actuellement, que nous, on se limite au sujet, à notre cahier des charges, notre cahier des charges, c'est la liaison Creil-Roissy. Mais on voit bien que dans la méthode retenue, pour engager ce débat autour des enjeux de l'Île-de-France et au-delà de l'Île-de-France, cela manque de coordination. Cela manque de regard à la fois précis, comme celui-là, mais aussi un regard un peu plus large, cela a été évoqué. Il y a le sujet ce soir qui nous intéresse, il y a le sujet du Grand Paris avec un enjeu également fort sur les déplacements et les transports. Il y a le débat autour de la LGV Normandie-Paris, cela a été évoqué également. On voit bien l'enjeu autour des déplacements qui nécessite non pas uniquement le focus qu'on est en train de vivre dans ce débat-là, mais également une approche globale et générale. Et peut-être qu'un certain nombre de sujets ou de points regardés à cette échelle-là pourraient être traités ou abordés différemment. J'en viens juste à ma conclusion, puisque j'ai compris qu'il y avait beaucoup d'intervenants, qu'on dispose de cinq minutes. Je crois qu'il y a deux choses dans ce débat sur lequel, en tout cas, le Val-d'Oise et les élus du Val-d'Oise ne transigeront pas, c'est certes l'enjeu et l'intérêt de Roissy, et qu'il doit effectivement être un équipement national qui doit profiter à des territoires, et peut-être avoir aussi un souci de solidarité avec les Picards et le Nord de la France, bien évidemment. Mais c'est, une nouvelle fois, de ne pas passer à côté, pour nos territoires, pour l'Est du département, d'équipements majeurs reconnus et indispensables. Toutes les études, alors peut-être pas les études techniques faites par les spécialistes du déplacement et des transports en commun, mais toutes les études sociologiques, économiques, de développement sur ce secteur-là montrent bien l'intérêt de la nécessité du barreau de Gonesse. Donc, ce sera ma conclusion dans cette affaire que ces deux projets, j'ai bien entendu la préoccupation sur, notamment dans le contexte actuel, la préoccupation des moyens financiers nécessaires et à mobiliser sur ces

opérations. Mais, je crois que ces deux projets ont leur intérêt, ont certainement pour les territoires leur nécessité. Ce qu'il faut, c'est les envisager, envisager en tout cas ces deux projets et, peut-être, si on doit établir une hiérarchie, mais ce n'est pas notre affaire, ce n'est pas la mienne, mais le territoire du Val-d'Oise, une nouvelle fois, n'acceptera pas de passer à côté à la fois de décisions fortes et de l'enjeu du barreau de Gonesse.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie. On va peut-être passer justement de l'enjeu départemental à l'enjeu régional en demandant à Monsieur Placé de venir s'exprimer. On excuse auprès d'un certain nombre de gens, mais je crois que c'est bien maintenant d'avoir Monsieur... Micro ! Alors ? Micro !

Intervenant

Sabotage ? Ah non ?

Claude BERNET

Ah !

Jean-Vincent PLACE

Monsieur le Président, Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Député, Monsieur le Président du Conseil Général, Monsieur le Maire, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, vous dire le plaisir qui est le mien d'être là ce soir parce que, comme j'ai pris mes fonctions de Vice-président, il y a peu, eh bien, c'est mon premier débat. Donc, je vois l'intérêt d'ailleurs, je le savais bien sûr, mais je vois la richesse des interventions, la maîtrise des dossiers, le souci de l'intérêt général qui anime l'ensemble des interventions, et je m'en réjouis particulièrement. Je crois que c'est extrêmement important, ces phases de concertation et de discussion entre les différents acteurs, qu'ils soient élus, acteurs socio-économiques, usagers, riverains, citoyens tout simplement, et c'est vraiment extrêmement positif. Alors, ces débats, ils sont généraux, ils sont aussi particuliers. Cela peut être un arrêt mal situé, cela peut être un site environnemental exemplaire à protéger qu'on ne connaît pas, cela peut être l'ensemble d'ailleurs du projet, comme on l'entend, qui peut être évidemment critiqué, et l'ensemble de ces impacts, qu'ils soient sociaux, environnementaux, ou économiques, doivent être finement évalués, et c'est extrêmement positif que nous ayons ces discussions. Alors aussi, et c'est, je crois, un moment, une attente des populations et

des acteurs, c'est qu'il faut faire cette concertation, il faut savoir aussi un moment l'arrêter, parce qu'il faut décider, il faut prendre des décisions, faire des choix. Et c'est vrai qu'en tant qu'élu, je suis autant attaché à ces concertations exemplaires, autant je suis attaché à un moment aussi à ce que les choses se réalisent. Et c'est vrai que dans une région comme la nôtre qui, depuis quand même plusieurs dizaines d'années, il faut le dire, je crois que les torts sont très partagés, on a pris beaucoup de retard en matière de transports collectifs, et il faut aller aujourd'hui plus vite. Cette concertation, alors, évidemment, le sujet c'est Creil-Roissy. Manifestement, ce n'est pas que cela. Et donc, nous, au niveau de la région Ile-de-France, nous écoutons ce qui est dit, même si... il ne faut pas non plus tomber dans des discours où sont... même si j'ai bien entendu la qualité d'intervention et les qualités d'orateurs également du député Paternotte, il ne faut pas non plus, à un moment, désespérer Billancourt, et dire que rien n'est possible. A un moment, j'avais compris que le discours, c'était ensemble, tout est possible. Là parfois, j'ai l'impression que tout seul, rien n'est possible. Voilà, c'est cela certains sens de discours. Non, non, mais... Voilà. Et donc là, je crois que les citoyens du Val-d'Oise, ils attendent des réalisations. Voilà. Et c'est vrai que ce débat sur Creil-Roissy, il peut devenir rapidement le débat Picard contre Val-d'Oise, Creil-Roissy contre le barreau de Gonesse. Et c'est facile de faire ces débats-là. J'entends, y compris Monsieur Paternotte quand vous nous avez dit que derrière les interventions même de RFF, des différents acteurs, il y avait la privatisation qui guettait très sincèrement pour un parlementaire qui soutient ce gouvernement, je pense que c'est particulièrement décalé. Voilà, voilà. (Chahut) Vous savez, l'avantage de ce débat, c'est qu'on y dit ce qu'on veut, et moi, je ne suis pas venu avec une claque pour avoir des supporteurs ou des supportrices dans cette salle, je veux dire des choses, et essaie de faire avancer les dossiers avec la parole de la région Ile-de-France qui, d'ailleurs, finance tout cela. Alors, ces deux dossiers, parlons du premier puisque cela intéresse le plus manifestement le barreau de Gonesse. Eh bien, on va dire très clairement les choses. Voilà. Et c'est pour cela qu'il ne faut pas non plus dénaturer les prises de position qui ont eu lieu lors de cette réunion à laquelle vous participiez Monsieur le Député, le 17 juin au Syndicat des Transports d'Ile-de-France. Vous n'avez quand même pas reproché qu'après le débat y compris la position de la région a évolué. Nous avons dit une chose très simple. La priorité de la région, c'est le barreau de Gonesse, c'est clair ! (Applaudissements) Et aujourd'hui, tous les financements nécessaires sont en place, c'est clair aussi. (Applaudissements) Et je l'ai dit le 17 juin au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, il y avait d'ailleurs des élus locaux, il y avait le Vice-président, Dominique Lesparre, qui était là, vous étiez là également, différents élus dont Jean-Pierre Blazy. Nous avons dit que ces engagements ont été pris sur le calendrier d'études et de réalisation, et nous tiendrons le calendrier et nous tiendrons la réalisation. Alors, j'ai entendu

des montants fantasmagoriques aussi. Ce barreau, c'est 350 millions d'euros, c'est 350 millions d'euros. Le dossier qui permettra la concertation, le DOCP... même moi, j'ai découvert tout cela il y a deux mois, je n'ai pas vu autant de sigles dans la profession. Le DOCP sera présenté aux élus à l'automne. Je souhaite, c'est la volonté du Président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, il l'a dit très clairement, que les études seraient achevées avant 2013, pour que les travaux puissent être réalisés au prochain contrat de projet Etat-Région vers 2017, maximum. Voilà, c'est très clair ! Et c'est la position du Président de la région Ile-de-France et de la Région Ile-de-France. Et nous avons décidé, vous le savez aussi, Monsieur le Député, et j'informe l'ensemble de la salle, c'est que nous avons également décidé de préfigurer cet engagement de la région par deux projets de bus en site propre, avec une forte fréquence, le fameux BHNS, c'est encore un autre sigle. L'un partira... d'ailleurs, c'est, je crois... la volonté est partagée par de nombreux élus du Val-d'Oise, de la gare de Villiers-le-Bel, et ira à Gonesse et à Arnouville, et l'autre ira de Garges vers le parc des expositions de Villepinte. Chacun de ces deux projets a ses avantages, et nous aurons l'occasion d'en discuter. Comme pour le barreau ferroviaire, ces études seront présentées par le STIF aux élus locaux à l'automne. Vous voyez, je ne suis pas venu faire des grands discours, je suis venu vous dire ce qui va se réaliser pour essayer de faire en sorte que les problèmes soient résolus. Mon objectif est clair, je souhaite que ces BHNS soient mis en place dès 2013 ; 2013, il y aura le BHNS, 2017, il y aura le barreau de Gonesse. Voilà la région Ile-de-France et son travail. (Applaudissements) Nous discutons en ce moment la **revoyure** du contrat de projet, du contrat particulier, et le financement de ces trois projets est prévu. Voilà. Ce ne sont pas des paroles en l'air, ce sont des prévisions qui seront bientôt des réalisations. Alors, revenons au débat qui nous importe, parce que je crois que ces réserves levées, nous pouvons parler plus tranquillement, je crois, et de façon moins passionnée, mais en plus, je comprends ! Je comprends, parce que cela fait longtemps que vous attendez. Et donc, c'est bien légitime qu'à un moment, ce type d'intervention et ce type de discussion puissent avoir lieu. Alors, là, pour le coup, je parlerai aux Picards, je crois que le Maire de Creil est là, j'ai entendu une intervention d'un élu de l'agglomération d'Amiens que je salue. Je tiens à dire aussi, au nom de la région Ile-de-France, et c'est pour cela qu'il ne faut pas mettre les uns contre les autres. Ce n'est pas comme cela qu'on peut faire, c'est comme on... c'est la formule de Newton qui est bien connu, c'est que les hommes passent leur temps à créer des murs, alors que nous avons besoin de ponts. Voilà la réalité. Et cette réalité, c'est que, oui, il n'y a pas de concurrence entre les deux projets : barreau de Gonesse et Roissy-Picardie, même si nous avons dit, au niveau de la région, et vous venez de l'entendre, qu'il y a une priorisation du projet barreau de Gonesse. Mais ce n'est pas antinomique. Cela n'a rien à voir ! Roissy-Picardie, tout en

étant moins prioritaire pour Ile-de-France, je le dis aussi très sincèrement pour que les choses soient claires, eh bien, c'est un projet important auquel nous sommes attachés, et c'est aussi une autre fonction de région capitale d'avoir une ouverture sur la coopération interrégionale, une ouverture nationale, une ouverture européenne. Il s'agit d'un projet national, qui sera financé majoritairement par l'Etat et par RFF. Et je le dis aussi très clairement à nos amis Picards, c'est que quand nous investissons sur un projet type barreau de Gonesse, la Région Ile-de-France, elle met 70 % de l'investissement. Là, cela n'aura rien à voir, je le dis aussi très clairement. Donc, nous ne sommes pas dans cet ordre de grandeur par rapport au dossier Picard, d'où cette priorisation que je viens d'indiquer et le souci que nous avons de réaliser au plus vite et immédiatement le barreau de Gonesse. Et cette liaison, et c'est bien qu'on puisse en discuter, d'Amiens, de la Picardie au réseau LGV, c'est un vrai enjeu d'aménagement du territoire, on le sait bien, vous le savez mieux que moi d'ailleurs, ici, moi je suis de l'Essonne, vous, vous êtes d'ici. Et quand je sais que 90 % des milliers d'employés de Roissy viennent en voiture, dont 15 000 viennent de Picardie, le besoin de transport en commun, c'est une réalité, c'est une réalité écologique, vous comprendrez que je sois attaché à cette question, c'est une réalité économique et sociale aussi, et l'ensemble est lié au fond. Alors, après en plus, j'ai vu, on sait... peut-être une petite boutade pour la soirée, c'est que j'ai vu qu'on avait prévu d'augmenter le trafic vers Roissy de 75 % d'ici 2030. Moi, je n'y crois pas, mais je ne veux pas minorer ces éléments d'analyse, parce que je vois le Directeur général de l'EPA Plaine de France qui me regarde avec des grands yeux. Mais c'est vrai que sur l'ensemble de ces objectifs, et je pense que c'est bien que les acteurs locaux sont ambitieux, je pense aussi qu'il faut avoir de l'équilibre et de la raison. Au-delà de Roissy, ce sont toutes les villes alentour et sur le tracé qui vont bénéficier de ce double projet, mais à terme, parce que pour le coût, c'est vrai que la ligne Picardie-Roissy, elle est plus lointaine évidemment que ce que nous venons de dire sur le barreau de Gonesse. Pour que les choses soient claires aussi, et parce que j'ai l'impression qu'il y a des gens qui font semblant de découvrir, le projet Roissy-Picardie, il est inscrit au contrat de projet Etat-région, il est dans le contrat de projet Etat-région, la Région Ile-de-France, pour que les parlementaires de la Région... eh bien, ils doivent le savoir, ils doivent savoir que ce projet-là était débattu avec l'Etat, avec le Gouvernement, et c'est inscrit au contrat de projet Etat-Région, c'était inscrit d'ailleurs avant moi, il y a 4 ans. Il figure dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France, que le Gouvernement a souhaité transmettre au Conseil d'Etat, et donc ce dossier va avancer. Il faut évidemment que nous continuions à associer pour l'élaboration de ce projet l'ensemble des acteurs, qu'ils soient socio-économiques, riverains, usagers, associations, citoyens. Parce que nous avons un sujet aussi, ce sont les questions qui ont été posées, je crois que de temps en temps, c'est bien

qu'on y réponde, et qu'on voit la question de la pertinence au niveau local, national, européen de ces sujets. Alors, je voudrais, sur le dossier qui nous interroge ce soir, rappeler la vigilance de la Région Ile-de-France, la mienne, sur trois points particuliers. Les contraintes environnementales doivent être prises en compte très fortement. Alors, on en parlera après sur les tracés, il y a une vraie problématique. La ligne traversera... Je vois que vous êtes plus patients lorsque les idées correspondent aux vôtres. La ligne traversera des sites particulièrement exemplaires sur le plan de la biodiversité, et nous sommes extrêmement attachés à la question et à la contrainte environnementale. Il y a un sujet aussi sur le fonctionnement du réseau ferroviaire, le RER D, vous l'avez dit, alors ce n'est pas non plus les chiffres qu'on a dit, ce n'est pas les 3-4 milliards, il y a un projet jusqu'à 2020, ce sont 500 millions d'euros que nous avons l'intention d'investir. Je sais, c'est trop long, ce n'est pas suffisant probablement, en nous faisant des gros efforts. Il y a un sujet sur la capacité en gare de Roissy, qui est important, cela a été dit, et c'est vrai que cela mérite de s'interroger très fortement sur cet aspect-là qui est tout à fait réel. Enfin, il y a, et le Président du Conseil général du Val-d'Oise est très soucieux de cela, il me l'a redit dernièrement : c'est le passage de cette desserte par le Val-d'Oise. C'est extrêmement important. Et, par exemple, la ville de Louvres met en œuvre aujourd'hui un projet de développement ambitieux avec des milliers de logements, et il est évidemment logique, je dirais même indispensable qu'il puisse y avoir une gare desservant le Nord du Val-d'Oise. Alors, bien sûr, on peut aborder d'autres sujets, mais je sens qu'il faut que j'accélère, et je veux le faire sur la dimension complémentarité avec les autres infrastructures de transport, sur l'interconnexion LGV, sur les roades ferroviaires. Nous sommes attachés à ce que le projet ait une dimension TER et pas uniquement TGV, afin que ce projet profite aux Val-d'Oisiens. Par ailleurs, les problématiques du bruit, la protection du paysage, la biodiversité, les aspects hydrauliques également devront être examinés avec le plus grand soin. Sur la question du tracé, et pour conclure, le tracé Nord ne permet pas d'arrêt en Val-d'Oise, ce qui est à nos yeux rédhibitoire. Il pourrait de plus impacter le PNR Oise-Pays de France, et la limite d'une zone Natura 2000, ce n'est pas un bon tracé, et je le dis très clairement, nous ne souhaitons même pas qu'on l'étudie. Le tracé Sud, certes plus coûteux, semble plus intéressant aussi, deux arrêts en Ile-de-France, un impact moindre sur les terres agricoles, et effectivement une problématique de temps allongé pour les Picards, donc effectivement cela doit aussi être analysé froidement et justement, c'est d'ailleurs le sens de ce débat. Il faut essayer de voir l'ensemble des arguments, et les partager pour pouvoir trouver des solutions consensuelles et communes. Le tracé central, lui, permet de minimiser la consommation d'espace, et semble moins onéreux même s'il exige... car justement il exige un linéaire plus restreint. C'est donc entre ces deux derniers tracés, pour nous, la région Ile-de-France, que

le débat doit s'ouvrir, mais nous souhaitons et nous l'indiquons que le débat s'ouvre justement pour que nous puissions choisir. Alors, voilà, je tiens avec ces conclusions que je viens de vous indiquer, avec cette intervention certes un peu longue, mais je voulais quand même vous dire très clairement la position de la région tant vis-à-vis du barreau de Gonesse, tant que vis-à-vis des OCP sur les deux lignes de BHNS qui nous importent, vous dire la volonté que nous avons que ces débats soient dépassionnés. Parce que très sincèrement aujourd'hui, je crois que le choix des transports collectifs est un choix très partagé par l'ensemble des Français, des Franciliens en particulier, et des Val-d'Oisiens. Et, franchement, cela fait 40 ans que nous, toutes et tous, moi je suis dans l'Essonne en grande couronne aussi, donc je connais cette réalité-là, de l'absence des transports collectifs et de leur insuffisance. Et très sincèrement, et je le dis à l'ensemble des acteurs ici, ce sont ni les viva, ni les sifflets qui vont faire avancer nos trains, je crois que c'est le fait que nous soyons capables, au-delà des querelles politiciennes, au-delà des enjeux stricto sensu locaux qui, parfois... je suis désolé, sont parfois un peu cloche merde eh bien moi, je vous le dis, c'est tous ensemble qu'on pourra faire que les transports collectifs en Ile-de-France, ils s'améliorent, ils soient plus réguliers, et soient au service de la population. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, Monsieur le Maire de Creil, dans un premier temps. Voilà !

Jean-Claude VILLEMMAIN

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, Monsieur le Sous-préfet, cela fait chaud au cœur d'entendre certaines interventions, celle de Jean-Vincent Placé tout de suite, celle de tout à l'heure, du Président du Conseil général, Président Arnal, celle en ouverture de Jean-Pierre Blazy. Cela fait chaud au cœur parce que, tous les élus n'ont pas voulu mettre en concurrence les territoires, et je l'ai dit lors de plusieurs réunions, nous sommes les mêmes territoires, même nos noms se ressemblent, nous avons la même caractéristique de population. Quand vous allez dans les forêts, vous venez chez nous, quand on va faire des courses, on va à Ikea chez vous, voilà, c'est cela, on s'échange, on prend les mêmes trains. Et moi, je voudrais vous féliciter, Monsieur le Président et toute votre Commission, pour la clarté de la synthèse que vous avez tout à l'heure produite, elle est claire, et vous avez même mis dans cette synthèse des éléments qui n'ont pas figuré dans le débat proprement dit, mais vous les avez pris en compte pour justement montrer que ces territoires n'étaient pas en concurrence, mais qu'au contraire, ils étaient bien liés sur le terrain pour une même

population. Et, comme vous, habitant du Val-d'Oise, les Picards ne souhaitent pas avoir des trajets trop longs, ils ne souhaitent pas avoir des trajets trop chronophages, ils ne souhaitent pas avoir des trajets avec des ruptures de charge, et ils ne souhaitent pas non plus qu'on leur montre qu'il y a d'autres projets mais qui ne sont pas dans la même temporalité. Et parler des projets, tout à l'heure, Paternotte s'il a dit une seule vérité, c'est celle de 1990, avec un aboutissement du dossier en 1993, donc vous voyez cela fait 20 ans, c'est rien quand on est jeune, mais à nos âges, j'ai attendu quand même, et j'ai travaillé à Paris. Et donc, je crois qu'il faut maintenant avancer. Il faut avancer ces deux projets, tout le monde ou beaucoup de monde l'ont dit vont servir un même territoire, une même population. Et, j'étais venu, moi, dans ces débats, j'ai fait beaucoup, la ville de Creil était présente dans tous les débats. J'en ai fait huit, et j'ai fait tous ceux qui sont passés dans le Val-d'Oise. Et je l'ai dit à Tremblay, je le redis ici : j'étais venu avec deux objectifs, non pas vous convaincre, non pas vous écouter pour être convaincu, mais simplement pour se comprendre, échanger nos arguments, et se comprendre pourquoi nous voulions cette liaison ferroviaire, pourquoi vous vouliez ce barreau ? Voilà. C'est simple. Et je crois que ce débat a fait avancer ces dix réunions maintenant, ou onze... ou dix... et donc, onze demain... Je n'ai plus de micro, si, merci. On fait avancer cette compréhension mutuelle. Les discours se sont un peu, j'allais dire, d'abord arrondis, et ensuite ils se sont entremêlés. Et j'ai remis tout à l'heure... pour faire court, faire en sorte que la moyenne entre Jean-Vincent Placé et moi, même si on n'appartient pas au même parti, soit une bonne moyenne... j'ai remis tout à l'heure à Jean-Pierre Blazy une lettre, la copie au Président, une lettre qu'il pourrait utiliser quand il voudra, parce que l'en-tête, elle est blanche, je n'ai pas mis le destinataire. Or, je ne savais pas que les trucs étaient... les débats, nos discours commençaient à s'entremêler, je vais vous la lire : « Depuis bientôt trois mois, un processus de débat public s'est engagé à l'initiative de Réseau Ferré de France et par le biais de la Commission Nationale du Débat Public, afin de juger de l'opportunité de réaliser la liaison ferroviaire par Picardie-Roissy. Avec les élus de Creil, j'ai participé à toutes les réunions du Val-d'Oise et à la grande majorité des réunions picardes. Au cours de ces débats, j'ai participé à développer les arguments de soutien au projet. Je crois toujours que c'est un projet d'aménagement du territoire essentiel, et que sa réalisation est indispensable au développement de la Picardie et du bassin creillois en particulier, excusez-moi d'être un peu égoïste. Mais au cours de ces réunions, j'ai aussi eu l'occasion d'entendre les arguments de mes collègues du Val-d'Oise. J'ai entendu leur revendication légitime de maîtriser, en collaboration avec RFF, le tracé pour protéger leur géographie. J'ai entendu leurs craintes et leurs amertumes, le sentiment qu'ils ont d'une provocation. J'ai entendu surtout le besoin réel et urgent du barreau BD, dit barreau de Gonesse, qui est un projet utile également au désenclavement de la plate-forme de Roissy,

et donc complémentaire de notre future liaison ferroviaire. Par ce courrier et au nom de la Municipalité de Creil, je soutiens le projet du barreau de Gonesse, afin qu'il soit réalisé dans les délais les plus courts possibles en parallèle du projet ferroviaire Picardie-Roissy », signé Solidaire avec le Val-d'Oise, Jean-Claude Villemain. (Applaudissements) Voilà. Voilà la lettre que j'ai remise pour qu'elle figure dans le débat de notre... de ce débat public. Et on a même été plus loin, et j'ai demandé à mon directeur de cabinet, ici présent, s'il le fallait... de fabriquer des pancartes où les deux noms seraient mêlés, Creil... excusez-moi, je retarde de vingt ans, Picardie-Roissy et barreau de Gonesse sur une même pancarte, cela ne fait pas mal.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. On va donner la parole à Monsieur Nahon, Maire de Villeron qui l'attend depuis un moment.

Christian NAHON

Bien. Monsieur le Président, tout d'abord je voudrais apporter une petite correction à votre conclusion non concluante que vous avez évoquée tout à l'heure. J'aimerais simplement que vous ayez dans votre équipe quelqu'un qui s'occupe aussi, parce que vous vous occupiez des batraciens, vous vous occupiez des cervidés, ce qui serait bien c'est que vous vous occupiez des Villeronnais. Ce ne serait pas mal que vous ayez... (Applaudissements) Cela, c'est la première chose, mais je pense que c'est quelque chose qui vous a un peu échappé dans vos propos, et je vous en donne tout de suite mon pardon. Ceci dit, j'apprends ce soir où sont nos amis Villeronnais, où sont nos ennemis. Moi, je pensais plutôt que nos ennemis étaient du côté des courants politiques que j'évoquais. Je m'aperçois quelque part que nos amis sont plutôt en face. Donc, dans la vie, il faut mieux ne pas avoir de parti, mais avoir quelque chose d'ailleurs qui en fait partie. Je suis désolé de cette rivalité, mais quelque part, à un moment donné, cela commence à nous fatiguer. Mes collègues du SIEVO tout à l'heure sont partis, et je tiens à dire ici pourquoi, c'est parce qu'ils en ont assez d'entendre le même discours de monologue de RFF qui ne fait absolument pas... qui n'écoute absolument pas ce que l'on dit, qui ne tient absolument pas compte de nos projets, et qui avance toujours sur sa problématique sans s'occuper du reste. Moi, je suis persuadé, malgré tout ce qui a été dit aujourd'hui, et je vous fiche mon billet que cela sera cela, cela sera le tracé intermédiaire qui sera pris en compte, cela veut dire que c'est le tracé qui passe sur ma commune et qui, quelque part, va dénaturer nos projets d'agrandissement, qui va permettre la fermeture de

l'école, et qui, à terme, certainement, verra la mort de notre école et la mort de notre village. Alors, j'ai bien noté que le Conseil régional soutenait les projets picards, mais il s'occupait peu de celui de la Picardie, je pense que nous saurons nous en occuper au moment des élections, malgré que cela ne soit pas le moment mais quelque part... (Applaudissements) Parce que je crois avoir compris qu'au Conseil régional, ce ne sont pas les élus qui gouvernaient, ce sont les fonctionnaires, et quelque part, les fonctionnaires, quand ils reviennent sur la parole d'un Président, cela la fout mal, mais cela, cela ne regarde que le Conseil régional. Quant au Conseil du Val-d'Oise, je suis aussi désolé, et on saura aussi s'en souvenir au moment des élections, mais je peux vous garantir que quelque part, même si on n'est pas beaucoup dans la commune, cela pèsera dans le débat, parce que je commence à en avoir assez de ce Conseil général qui est à l'autre bout du département qui ne s'est jamais occupé de l'Est, sauf maintenant qu'il y a Roissy, et qui commence à s'y intéresser, et qui, quelque part, au lieu de s'occuper de la défense de ses concitoyens, s'occupe plutôt des projets picards qui sont en cours. Donc, voilà ce que je voulais dire, et je suis quelque part... Il faut... c'est vrai que tout le monde accède au travail, simplement je souhaite bonne chance à mes collègues picards qui, aujourd'hui, prennent le train, le TGV à la gare de Haute-Picardie, parce que je pense que le jour où il y aura des problèmes, RFF mettra des sillons à Amiens, et supprimera ceux qui sont aujourd'hui bien occupés pour libérer de la place. Cela veut dire que les gens qui aujourd'hui prennent le train en Haute-Normandie iront prendre le train à Amiens. Et cela, je leur souhaite bonne chance, j'espère que les parkings sont assez grands. Voilà. Bonne soirée ! Sur ce, nous, on s'en va.

(Applaudissements)

Claude BERNET

La parole est à Monsieur Briffaut.

Franck BRIFFAUT

Oui, bonsoir ! Donc, Monsieur Briffaut, Conseiller régional de Picardie. Et je suis très heureux d'avoir entendu tout à l'heure le Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France qui... je pense que si son intervention avait été faite plus en amont dans le débat public, on aurait probablement évité bien des confrontations qui n'auraient certainement pas eu autant d'échos. Je pense que les annonces faites sur le barreau de Gonesse, pour notre part en Picardie, les choses étaient claires, nous sommes à la fois favorables à Roissy-Picardie, puisque c'est comme cela qu'il s'appelle aujourd'hui, et bien évidemment au barreau de Gonesse, parce que nous pensons quand on fait véritablement de l'aménagement du

territoire, personne ne peut croire raisonnablement qu'une plate-forme aéroportuaire de la taille de Roissy ne peut se satisfaire que d'une seule infrastructure. Je dirais donc que nous avons des intérêts communs avec l'Île-de-France, et ils l'ont bien compris, ne serait-ce que pour d'ailleurs une seule raison : pour que le barreau de Gonesse fonctionne, parce que le fait qu'il soit construit pour ma part, je n'ai pas de doute, les choses ont été clairement exposées lors des différentes réunions, mais pour qu'ils fonctionnent, il faut bien évidemment qu'ils soient affranchis de tout autre courant de trafic qui viendrait polluer la desserte de la ligne B, parce que je connais le problème, je suis à la fois Picard, Conseiller régional et utilisateur quotidien de la ligne B et des trains vers Paris. Donc, je sais de quoi je parle, et je connais un petit peu la technique ferroviaire, ce qui me permet d'éviter de dire beaucoup d'âneries. Alors, donc le barreau de Gonesse doit se faire, et surtout il doit être viable. Les usagers des lignes B et D du RER ne nous pardonneraient jamais d'avoir laissé les TER picards venir polluer leur desserte, alors qu'ils sont déjà victimes de superposition de différents courants de trafic, notamment depuis la mise en commun du D et du B entre Châtelet et Gare du Nord. Voilà. Donc, il faudrait que cette question technique... il faudra peut-être la démontrer avec des animations, des dessins animés à certains qui s'obstinent à ne pas vouloir le comprendre. En ce qui concerne la Picardie, le projet qui nous est présenté aujourd'hui doit... je l'ai déjà dit dans les autres réunions auxquelles je participe, j'en ai loupé que deux sur le total, donc j'ai entendu beaucoup de gens. Le projet doit impérativement satisfaire simultanément à deux enjeux. Et s'il ne répond pas simultanément aux deux enjeux, effectivement, nous ne pensons pas qu'il est raisonnable de le réaliser. Il doit effectivement permettre de brancher la Picardie à l'ensemble du réseau TGV national, c'est-à-dire à permettre à l'une des deux seules régions qui n'est actuellement pas encore connectée au réseau TGV, l'autre c'est la région Auvergne avec Clermont-Ferrand, de pouvoir accéder au réseau TGV. Il est évident que cet objectif seul ne suffirait pas à justifier Roissy-Picardie, mais il doit également permettre effectivement aux Picards de pouvoir accéder à la plate-forme aéroportuaire, c'est-à-dire donc de bénéficier d'une desserte du type TER qui, par nature, est différente et ne touche pas le même public. J'ai entendu dans les interventions de Monsieur Paternotte souvent des confusions entre les deux publics, ce ne sont pas du tout les mêmes usagers. Nous avons besoin des deux et... la seule infrastructure qui peut réaliser simultanément ces deux objectifs sans venir polluer les dessertes d'Île-de-France. Alors, je voudrais également préciser... tout à l'heure, dans ce qui avait été avancé, j'ai entendu qu'il y avait quelques réserves en Picardie, notamment au sujet de la gare d'Ablaincourt-Pressoir. Non, il n'y a pas de réserve, il y avait certainement des... il y avait des questionnements qui ont été d'ailleurs, qui ont reçu des réponses, et on peut dire que la quasi-totalité des acteurs picards et des Picards comprennent aujourd'hui, et

ne remettent pas en cause Roissy-Picardie. La gare d'Ablaincourt-Pressoir, et pour répondre à une affirmation qui vient d'être faite, je signale que les TGV qui passent à Ablaincourt-Pressoir ne sont pas des TGV qui viennent de Picardie, ce sont des TGV qui viennent de Lille Europe, qui viennent du Benelux, qui viennent d'au-delà. Donc, les courants de trafic qui desservent la gare d'Ablaincourt-Pressoir n'ont pas à voir directement avec ceux qui seront amorcés à Amiens. Donc, les deux gares, les deux projets ne sont pas non plus en concurrence. Et puis, je voudrais également me faire... Nous, en Picardie, nous avons une notion de l'aménagement du territoire qui fait que nous regardons également les avantages que cela apporte à nos voisins. Et comme je l'ai dit à Beauvais, les porte-parole du Val-d'Oise ne doivent pas oublier qu'il y a aussi la totalité du Val-d'Oise. Il y a aussi des Val-d'Oisiens qui habitent sur l'axe Pontoise-Creil par exemple, par Persan-Beaumont, qui seront très contents d'avoir des trains qui peuvent leur permettre d'accéder à Creil, de ne pas être obligés d'aller à Paris Nord pour prendre le TGV. Ceux-là, certains élus du Val-d'Oise ont oublié, semble-t-il, de leur poser la question si cela pourrait éventuellement ne pas les intéresser. Ils peuvent même prendre à Creil des TER picards pour les emmener beaucoup plus rapidement sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Donc, quand on fait l'aménagement du territoire, et quand en plus on est un élu national, on ne se restreint pas à un canton ou une circonscription, on essaie d'avoir une vision un peu surélevée de cette notion d'aménagement du territoire, et on ne cherche pas des projets qui ne tiennent pas, que ce soit par le raccordement de Chaulnes, qui met complètement Creil à l'écart, personne ne croit un seul instant que la SNCF mettra sept TGV par jour pour ne desservir qu'Amiens. Il faut que Creil soit desservi, autrement il n'y aura pas de TGV. Commercialement, ce serait une hérésie. D'un autre côté, utiliser le barreau de Gonesse, je l'ai dit tout à l'heure, c'est venir polluer la ligne D, et c'est superposer sur un axe qui a notamment une vocation val-d'oisienne indispensable, et il faut la laisser aux Val-d'Oisiens.

Claude BERNET

Bien, mais je crois que... Alors, il y a encore peut-être une dernière intervention après... encore quelques-unes.

Antoine VANDELET

Bonsoir, Monsieur le Président.

Claude BERNET

Oui !

Antoine VANDELET

Bonsoir Monsieur le Préfet, bonsoir mesdames, messieurs de la Commission. Je me présente, vandelet Antoine de l'association départementale AFCEL, et je représente donc des citoyens, mais alors... tout à l'heure, j'ai entendu un intervenant qui disait, oui : « Pourquoi ne pas prendre en considération tout simplement l'avis du citoyen ? ». Mais je m'excuse, je crois qu'il faudrait prendre en priorité l'avis du citoyen, c'est... La base de notre société, il me semble que c'est le citoyen. Et le citoyen, dans ce plan, dans ce débat, c'est celui qui va souffrir le plus. Il va subir une souffrance extrême, il est actuellement martyrisé par ce projet, il est peu considéré. La ville de Gonesse et les environs sont une région de relégation, notamment au point de vue des transports. Alors, pour défendre et apporter ma pierre à la contribution, pour défendre la position des gens qui n'ont pas de voix, je voudrais réaffirmer la colère des habitants de Gonesse et des environs. Nous allons subir, qu'on le veuille ou pas, indirectement des nouvelles pollutions. Le TGV Amiens-Paris, nous ne sommes pas contre le développement de la région Picardie, mais nous allons subir, quoique nous fassions, indirectement des pollutions, et nous allons subir des souffrances supplémentaires. Or, on ne prend pas en considération la situation du Val-d'Oise, notamment de Sarcelles, Villiers-le-Bel et Gonesse. Donc, en conclusion, je voudrais donc reprendre, malgré les promesses de Monsieur le Président de la région Ile-de-France, la situation actuelle n'est pas satisfaisante pour toutes les personnes de la région, de cette partie du Val-d'Oise. Donc, nous demandons donc que soient prises en considération ces souffrances, et j'insisterais particulièrement sur ces souffrances, et j'insiste sur ce point-là, parce que je voudrais qu'il soit inscrit dans votre document. Je vous remercie beaucoup.

Claude BERNET

Je peux m'engager à employer le mot souffrance, parce que je l'ai entendu, de vous et de beaucoup d'autres. Alors, Monsieur qui est... voilà, micro numéro un.

Michel VAMPOUILLE

Michel Vampouille, habitant du Val-d'Oise...

Claude BERNET

Il est grand ce monsieur, il a besoin qu'on lui remonte le micro, voilà !

Michel VAMPOUILLE

Michel Vampouille, habitant du Val-d'Oise aujourd'hui, mais de l'Ouest du Val-d'Oise, mais aussi avec un RER qui a des problèmes et ancien vice-président de la région, et né dans le

Nord-pas-de-Calais avec de la famille qui, autour de Creil, très régionaliste et qui a envie de dire un moment si la décentralisation s'aboutit à ce qu'on crée des frontières entre les Franciliens et les Picards, revenons à l'Etat unique, parce que c'est quand même assez désagréable. Donc, voilà ! D'abord, je pense que... déjà, probablement qu'un certain nombre de Picards... enfin, appelés Picards qui prendront le train, sont peut-être des Franciliens qui sont partis vivre en Picardie, parce que le prix des terrains était trop cher en Ile-de-France, donc arrêtons cette bagarre entre Picards et Franciliens, cela n'a vraiment strictement aucun sens. Je pense que la position de la région, moi, évidemment, comme j'y étais, il n'y a pas très longtemps, mais je pense qu'elle est effectivement la bonne, j'ajouterais que... je peux le dire, puisque je ne suis plus élu aujourd'hui... je pense que la région Ile-de-France doit aller plus loin dans sa coopération interrégionale, sur laquelle elle est un peu au ralenti dans les dernières années, parce que effectivement, il y a une cohérence territoriale beaucoup plus vaste, et si j'avais envie de reprendre une proposition de Balladur que je ne reprendrais pas du tout, parce que je ne suis pas du tout proche de Monsieur Balladur, mais qui considérait presque dans le fond la région Picardie n'aurait pas dû exister, et presque la moitié Sud de la Picardie devrait être en Ile-de-France. Dans ce cas, on n'aurait pas ce débat puisqu'on sait tous Franciliens... je pense que cela ne sera jamais, mais pour dire que, voilà, nous, nous créons pas non plus des fausses oppositions. Je vais dire aussi un mot sur la Commission nationale du débat public, parce qu'en tant que vice-président de la région, j'en ai suivi quelques-unes sur d'autres sujets, mais Monsieur Paternotte n'est plus là. Ce n'est effectivement pas à la Commission à émettre un avis, c'est à assumer et à organiser le débat public pour que chacun exprime son avis. Si la Commission donnait un avis, elle irait au-delà de sa fonction, elle dénaturerait l'idée même du débat public, je pense que c'est très important. On est dans un pays où on n'a pas encore une culture très forte du débat public, mais il faut bien tenir sur cette option-là, la Commission organise le débat, n'exprime pas des positions. Quelques points qui n'ont pas forcément été abordés... tout le monde l'a un peu d'ailleurs la tête, mais qu'on peut un peu oublier. Un des objectifs aussi d'aménagement, c'est de rapprocher le domicile de l'emploi, ce qui ne veut pas dire que les gens ne se déplaceront pas, mais de rapprocher le domicile de l'emploi. C'est aussi que, et donc d'éviter les grandes distances, mais viennent sur la plate-forme de Roissy des Franciliens qui viennent éventuellement de l'autre bout de l'Ile-de-France, donc qui viennent de beaucoup plus loin que Creil, alors les distances, ce n'est pas des distances entre régions, ce sont des distances en kilomètres, et quand on vient du Sud de l'Ile-de-France, on parcourt beaucoup plus de distances que si on vient de Creil. Donc la logique, l'intérêt d'une liaison vers la Picardie dépasse l'échelle régionale. Ensuite, ce problème de... il ne faudrait pas, du fait de la difficulté des déplacements en Ile-de-France qu'on connaît, qui est une histoire de, je

dirais qui date de 35 ans d'héritage d'insuffisance de décision politique sur les transports collectifs qui prend du temps à se résorber, il ne faudrait pas que ce sujet, difficile en Ile-de-France, aboutisse à ce qu'on freine tous les dossiers interrégionaux, parce qu'effectivement, on n'irait que dans une aggravation. Mais, je voulais dire aussi à Monsieur Paternotte, mais il est parti aussi, mais aussi à Jean-Claude Marcus, mais il n'est plus là aussi, mais je lui dirais : je n'apprécie pas dans les débats publics quand les élus ou quand les associations dénigrent les gens des entreprises ou de la fonction publique. Parce que d'une certaine manière, c'est trop facile, puisqu'un élu dans le fond a la liberté de parole, et puis, il peut dire tout ce qu'il veut, il peut sortir éventuellement toutes les calomnies qu'il veut, alors que des fonctionnaires, des gens des entreprises, qui ne sont pas forcément les présidents, ont eux un certain devoir de réserve, et je n'aime pas du tout cette disparité entre les élus qui se permettent tout, et puis des gens des entreprises qui ont une certaine réserve. Pour terminer, n'oublions pas que le problème en Ile-de-France, il est vrai sur les RER aussi comme sur tous les autres, c'est un problème d'insuffisance de liaison transversale, or on n'en a pas beaucoup parlé ce soir, et tous les sujets qu'on évoque sont quand même beaucoup, notamment sur les lignes de bus qu'a évoqué Jean-Vincent Placé, sont des liaisons, je dirais, radiales, du centre vers la périphérie. Je pense, et là je suis d'accord avec Jean-Claude Marcus, qu'on a besoin dans ce débat qui ne peut pas se limiter strictement à Roissy-Picardie, mais qui doit prendre la desserte, même si ce n'est pas forcément dans le cadre de ce débat public, mais dans un cadre plus général et peut-être du Grand Paris, qui doit prendre globalement la desserte ou de la zone aéroportuaire de Roissy, on a besoin effectivement aussi de beaucoup plus de lignes de bus transversales avec, si possible, des carburants propres puisque, aujourd'hui, il n'y a pas de raison de ne pas le faire, alors qu'on le fait partout en Europe... On a besoin de beaucoup plus de lignes de bus qui permettent aussi des dessertes extrêmement fines des populations, et qui permettent, même avec quelques travaux routiers, d'avoir des fréquences éventuellement plus élevées que les trains, d'avoir des fréquences... et donc, une qualité de service qui peut être un excellent complément aux trains, puisque notre objectif, ce n'est pas dans le fond de prendre des gens dans le train, les mettre dans le bus, ou de prendre des gens des bus pour les mettre dans les trains, c'est de réduire la circulation automobile, et que pour réduire la circulation automobile, il faut à la fois plus de trains, plus de bus, plus de tramways, et qu'il n'y a pas du tout d'antinomie entre le fait de vouloir une liaison vers la Picardie, un barreau de Gonesse et puis des lignes de bus qui desservent plus finement l'ensemble du territoire.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Peut-être monsieur, effectivement, puis ensuite... Voilà !

ABRIALI : Oui ! Bonsoir ,je suis habitant de Goussainville, militant associatif. En fait, j'avais posé une question à la Commission particulière de débat public, puisqu'en tant qu'usagers, nous sommes, disons, victimes de contrainte à savoir la mobilité entre l'Est du Val-d'Oise et la zone aéroportuaire de Roissy, et dans ma question, j'ai insisté sur le fait de favoriser le rapprochement parce que nous sommes à l'opposé de la métropole départementale qu'est Roissy, et qu'effectivement, la circulation n'est pas facile entre ces deux extrémités. Dans votre réponse, vous me disiez que ce n'est pas inscrit au débat, mais je crois que... heureusement que le Vice-président du Conseil régional a insisté sur le fait que nous devons avoir une vision globale de l'aménagement du territoire en matière d'offre de service de transport et, effectivement, c'est utile de voir quelles sont les possibilités pour multiplier les possibilités d'amélioration du transport. Le Président de l'association ADHEVO a fait des suggestions entre Goussainville et la plate-forme de Roissy, c'est très intéressant, mais il y a aussi toutes les communes alentours, et il faudrait aussi voir où peuvent se situer aussi les goulots d'étranglement, parce qu'en fait, cela nécessitera aussi des aménagements de parking pour permettre aux populations plus lointaines de pouvoir accéder à la zone d'aérogare de bus pour s'acheminer vers Roissy. Donc, voilà un petit peu une contribution au débat, mais en tout cas il est important d'intégrer la nécessité du barreau de Gonesse avec les liaisons Nord Roissy vers le nord de la France. Merci.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Merci aussi de votre contribution écrite dont je me souviens d'ailleurs. Au micro du fond.

Thierry BROCHOT

Oui, bonsoir Monsieur le Président. Je m'appelle Thierry Brochot. Je suis Conseiller régional écologiste de Picardie, mais ce n'est pas à ce titre-là que je vais intervenir sinon j'aurais mis un costume-cravate comme le Vice-président Placé. J'interviens en tant que secrétaire des Verts de l'Oise, et donc coauteur du cahier d'acteurs numéro 15 que vous distribuez cette semaine. Je me suis fait accompagner, parce que c'est un cahier d'acteurs commun entre les Verts de Picardie et d'Ile-de-France, de mon camarade Bernard Lou, qui est déjà intervenu dans le débat public, et qui aura quelques mots à ajouter à la fin de mon intervention. L'intérêt de s'exprimer en fin de réunion, c'est que beaucoup de choses ont été dites, et il suffirait presque de dire avec qui on est d'accord, avec qui on n'est pas d'accord. Il

y a deux, trois choses malgré tout qui n'ont pas été dites ce soir et qu'on voulait rappeler sans paraphraser notre cahier d'acteurs. La première, c'est que les écologistes ne sont pas absolument fans du modèle de développement qui génère 90 000 emplois sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Ils ne sont pas fans surtout du transport aérien de masse qui nous semble être une impasse à la fois économique, sociale et climatique. Il fallait que cela soit dit. Néanmoins, nous sommes confrontés à un principe de réalité. C'est que les 90 000 emplois sont pourvus par des gens qui viennent d'assez loin. Nous sommes pour la relocalisation de l'économie, nous sommes pour les circuits courts, nous sommes pour rapprocher la production et la consommation. Néanmoins, nous vivons dans la vraie vie. Et dans la vraie vie, il y a, sur ces 90 000 personnes, 15 à 20 000 personnes, cela dépend des estimations qui viennent du Sud de la Picardie, pour travailler sur la plate-forme. Ces gens-là le font aujourd'hui à 99 %, en utilisant les transports individuels. Ils passent par l'autoroute, ils passent par la route et, de toute façon, les écologistes sont pour favoriser, dans le cadre de l'aménagement du territoire, l'utilisation des transports ferroviaires plutôt que routiers. C'est une évidence écologique, c'est une évidence environnementale, et plutôt pour favoriser les transports en commun plutôt que les transports individuels. Nous avons regardé d'assez près les simulations qui sont dans le cahier du maître d'ouvrage, il semblerait qu'une possibilité à travers le scénario TGV + TER, pour l'option TER seul d'un report modal de l'ordre de 1 200 000 voyages par an... 1 200 000, si vous multipliez par la distance moyenne qui est de l'ordre de 40 km, cela fait, en gros, en termes de rejet de CO₂ épargné, pour seulement 25 % des gens qui utiliseraient le train plutôt que la voiture, quelque chose comme 12 000 tonnes de CO₂ par an... 12 000 tonnes pour vous fixer les ordres de grandeur parce que c'est difficile à mesurer, c'est à peu près 1 % des rejets de CO₂ de l'industrie pour toute l'activité picarde. C'est quelque chose de très significatif. Ensuite, quelque chose qui est oublié parfois dans le débat, c'est, et là, je parle sous le contrôle de Monsieur le Maire de Creil dont je suis un des administrés, c'est que quand on a fait Creil-Roissy, on n'est pas au bout de la route. Creil, c'est l'étoile ferroviaire la plus importante au Nord de Paris, c'est la première gare au Nord de Paris, et c'est une étoile à 5 branches qui va d'un côté vers Paris, vers Amiens, on l'a dit, vers Persan-Beaumont, Cergy-Pontoise, vers Beauvais, vers Compiègne et Saint-Quentin, c'est-à-dire cela n'est pas un service à l'usage uniquement des gens de l'agglomération creilloise. C'est un usage aussi de gens qui ont la possibilité de venir via Creil, de Compiègne, de Beauvais à travers des transports en commun qui sont contrairement à la voiture non polluants, mais aussi confortables, mais aussi moins accidentogènes, et qui présentent beaucoup de vertus en plus du fait d'être plus économiques, compte tenu du prix qu'a atteint le litre d'essence. C'étaient ces éléments-là que je voulais apporter au débat. Il y en a un dernier, c'est parce que comme je l'ai dit, je

suis Creillois, vous voyez, j'accumule pas mal de tares ici à Gonesse. Je voulais dire que je ne désespère pas que mon agglomération, celle dans laquelle je vis et qui connaît effectivement une désindustrialisation extrêmement préoccupante depuis des dizaines d'années, soit revitalisée, et que cela soit des gens qui habitent le Val-d'Oise qui utilisent le barreau Picardie-Roissy pour venir travailler dans l'agglomération où je vis. Voilà ! Maintenant, je vais laisser la parole à Bernard qui a quelques mots à ajouter. Merci de m'avoir écouté.

(Applaudissements)

Bernard LOUP

Oui, Monsieur le Président, si vous le permettez, je voudrais intervenir sur l'après-débat public. Au début de ce débat public, j'ai entendu un certain nombre d'interventions qui s'inquiétaient très fortement, et qui opposaient les deux projets « liaison Picardie-Roissy » et « barreau de Gonesse », sur le fait que le débat public n'apportait que sur la liaison Picardie-Roissy et que, pour le barreau de Gonesse, il n'avait pas été prévu de décider le débat public. Ce soir, j'ai entendu dans quelques interventions dire : « Bof ! Le barreau de Gonesse, il pourra peut-être se dispenser du débat public ». Je tiens à dire que nous souhaitons aussi que sur le barreau de Gonesse, il y ait le débat public. Nous savons, il semble ici qu'il y a eu dans la salle des personnes qui ne connaissaient pas la loi sur le débat public, nous la connaissons, nous espérons que Réseau Ferré de France soumettra le dossier à la Commission nationale du débat public, nous savons qu'elle ne nommera pas forcément une commission particulière du débat public, étant donné que le barreau de Gonesse a une dimension départementale, voire régionale, mais pas nationale, et que c'est la condition indispensable pour que soit nommée une Commission particulière du débat public, ce qui n'empêche pas, comme sur d'autres projets, il y en a dans le Val-d'Oise, comme l'Avenue du Parisis, que la Commission nationale du débat public demande qu'un débat soit organisé par les instances compétentes du Val-d'Oise ou de l'Ile-de-France. Alors, nous souhaitons que sur le barreau de Gonesse, il y ait aussi le débat public, qu'il n'est pas un obstacle à franchir, et qui retarde les projets. J'ai en mémoire ce qui a été dit en 2006 par le Conseil général du Val-d'Oise, qui s'était offusqué que la décision qui avait été prise par la CNDP, c'est quand même une constante dans le Val-d'Oise de contester la CNDP quand elle avait décidé d'organiser, de nommer une Commission particulière du débat public pour le prolongement de l'autoroute A16. Heureusement que ce débat public a été organisé. Concernant la liaison Picardie-Roissy, les Verts avaient souhaité qu'il y ait, pour pouvoir avancer sur les options de passage, et en particulier sur... d'imaginer des tracés possibles

qui tiennent compte des contraintes de différentes options, le débat n'a pas pu... cette visite ne va plus avoir lieu, pour l'instant on n'a pas eu de réponse, mais vu la date à laquelle on est, on pense qu'elle ne sera pas organisée. Nous souhaitons que la concertation, après le débat public, puisque dans la salle nous sommes quand même un certain nombre à souhaiter que ce projet se poursuive, que la concertation avec les acteurs qui ont participé au débat public ait lieu, et en particulier ceux du Val-d'Oise qui sont concernés par les décisions sur les options de passage et les tracés. Que la concertation se poursuive, et qu'elle ne soit pas simplement décidée dans quelques bureaux avec simplement quelques élus. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie. Comme d'habitude, vos interventions suscitent des prises de notes abondantes. Bon, écoutez ! Il y a tout de même une institution qui ne s'est pas encore beaucoup exprimée. Voulez-vous réintervenir ?

Antoine

En deux secondes. Voilà. Tout à l'heure, j'ai conclu un peu rapidement sur la souffrance. Il y a certes la souffrance, mais arrivés à ce niveau du débat, puisque tout le monde a exprimé son point de vue, maintenant il semblerait qu'il suffirait de choisir quel intervenant nous convient ou pas, et à ce niveau aussi du débat, j'ai l'impression qu'on a tendance à se dire : « Tout le monde est beau, tout le monde est joli, et que l'affaire est enveloppée, et qu'elle sera conclue comme le veut RFF ». Donc, je m'adresserais plus particulièrement à RFF, parce que tout à l'heure, quelqu'un de RFF a dit : « On prend en considération les citoyens, et cetera ». Alors là, permettez-moi d'avoir un doute. J'ai franchement un doute quand je vois ce qui se passe sur les RER D, j'ai mon fils qui prend le RER D tous les jours, vraiment, je vous assure, il ne se sent pas du tout considéré. Ceci étant, maintenant, à ce niveau du débat, il faut commencer à dire : quels sont les orateurs qui nous ont convaincus ou pas ? Alors, maintenant, je crois que je peux dire fermement que l'intervention de Monsieur Blazy, qui souhaite la mutualisation du barreau de Gonesse avec le TGV Amiens-Roissy, bien qu'il ait été critiqué, et qu'on dise qu'il est difficile à réaliser, je voudrais insister sur cette mutualisation et soutenir l'intervention de Monsieur Blazy. Par ailleurs, je voudrais soutenir l'intervention de Monsieur Paternotte, qui est intervenu d'une part sur le barreau de Gonesse et sur la gare dans le triangle de Gonesse... le triangle de Gonesse, et également une voie de chemin de fer Est-ouest passant au Nord de Sarcelles, et cetera.

Claude BERNET

Vous avez déjà exprimé longuement, monsieur. Si vous voulez bien conclure.

Antoine

Bon, d'accord. Je vous remercie. Je conclurais là-dessus. Donc, j'insiste sur le soutien que j'apporte à Monsieur Blazy et à Monsieur Paternotte, et j'espère qu'il en sera tenu compte dans votre compte-rendu. Merci beaucoup.

Claude BERNET

Très bien. Merci beaucoup ! Je crois qu'on l'avait compris dans votre première intervention. Mais enfin, c'est très bien d'avoir mis les points sur les i. Alors, on va demander à RFF de dire un peu rapidement ici ce qu'il retire de cette soirée. Monsieur Jouanique, vous avez la parole.

Yves JOUANIQUE

Merci, monsieur le Président. Oui, ce que nous retirons de cette soirée, sans qu'il soit bien sûr question de conclure à ce stade, ce que nous retirons de l'ensemble des débats qui se sont tenus, pas de conclusion parce qu'elle serait évidemment prématurée à ce stade. La décision que RFF sera amenée à prendre sur le projet, le projet Roissy-Picardie interviendra vers la fin de l'année après l'achèvement du débat public qui se poursuit jusqu'à la fin juillet, et à la lumière évidemment du compte rendu des débats que fera la Commission particulière du débat public. Nous, nous pouvons recenser les interrogations et interpellations de celles et ceux qui ont voulu participer au débat. Nous avons pu rappeler aussi les argumentations que nous avons développées, il restera évidemment à les croiser, à les compléter par l'ensemble des contributions, que ce soit les cahiers d'acteurs, que ce soit les propos qui seront tenus à la prochaine réunion publique de Chantilly, ou que ce soit les suggestions qui seront adressées via le site Internet de la CPDP. Et ces contributions, nous le savons, continueront à être fournies jusqu'à la fin du débat public, jusqu'à la fin du mois de juillet. A ce stade du débat, Réseau Ferré de France a entendu un certain nombre d'expressions des uns et des autres, donc des expressions sur les questions qu'il avait souhaitées, que RFF avait souhaitées porter au débat, et puis, évidemment, et c'est bien naturel, des questions que RFF n'avait pas spécifiquement souhaitées porter au débat, mais sur lesquelles le public s'est exprimé et nous a interpellés. Globalement, même si nous avons pu entendre des mots assez vifs, je voulais dire que nous avons apprécié l'expression de celles et de ceux qui ont bien voulu écouter, qui ont bien voulu argumenter, développer leurs points de vue, et

s'opposer parfois, c'est le débat, car en général, ils l'ont fait avec une grande hauteur de vue et un esprit d'ouverture. Donc, nous voulons les remercier pour cela. Au titre des expressions du public, deux thématiques essentielles : celle de l'amélioration, et le dernier orateur l'a encore dit, celle de l'amélioration souhaitée du service ferroviaire dans les territoires du débat public concernant d'autres liaisons que celle de Roissy-Picardie, c'est notamment le cas du RER D, et c'est aussi le cas du RER B qui a été évoqué dans d'autres réunions publiques. RFF s'est efforcé d'apporter un certain nombre d'éléments de réponse sur les projets qui sont en cours, ou à venir sur ces lignes. En Ile-de-France, évidemment, la problématique du barreau de Gonesse est la problématique de l'accès à Roissy depuis le Val-d'Oise. L'hypothèse de la mutualisation des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse, le sujet a fait l'objet de nombreuses prises de position, et nous avons été amenés, compte tenu de l'importance des débats qui se sont déroulés sur ce sujet, et qui ont continué à se dérouler ce soir, à produire un petit document complémentaire qui traite, pas seulement, mais qui traite particulièrement de cette question de la mutualisation des deux projets. S'agissant des questions que nous avons voulu porter au débat, celles de l'opportunité, celles des scénarios de service, celles des options de passage, nous avons... mais comme la commission, Monsieur le Président l'a dit en introduction, nous avons observé un clivage assez marqué sur l'opportunité du projet Roissy-Picardie entre une quasi-unanimité en Picardie vis-à-vis du projet et les interrogations nombreuses, les craintes, les oppositions qu'on puisse manifester en Val-d'Oise, même si ce soir, nous avons entendu des choses un petit peu différentes. Donc, il faudra continuer à écouter jusqu'à la fin du débat public. Ce qui nous paraît assez remarquable dans ce débat quand même, c'est la compréhension mutuelle des enjeux, globalement, entre les acteurs et les intervenants des différents territoires, compréhension par la plupart des Franciliens du souhait des Picards d'accéder à la grande vitesse, et compréhension par les Picards de l'impatience du Val-d'Oise quant à l'accès à Roissy. Monsieur le Maire de Creil a renforcé encore, cela que j'avais écrit avant le débat de ce soir, mais tout cela confirme tout à fait ma petite note. Les propositions alternatives à Roissy-Picardie se sont attachées à répondre à ces deux objectifs, et je trouve, là encore, c'est assez remarquable que, dans des contre-propositions, on prenne le soin de bien prendre en considération l'ensemble des objectifs, l'ensemble des attentes des territoires concernés, même si, bien sûr, sur ces propositions alternatives, nous avons encore argumenté, nous avons débattu, nous ne sommes pas forcément d'accord à ce stade. Les Picards ont insisté et insistent toujours fortement sur le fait que pour eux, l'accès à la grande vitesse ferroviaire doit concerner la plus grande partie du territoire régional. A cet égard, les habitants de l'Aisne et de la Sommes insistent sur la nécessité de bien articuler les dessertes grande vitesse autorisées par le projet Roissy-Picardie et par la gare Haute-

Picardie. Sur les scénarii de service, un intérêt très fort en Picardie pour le scénario complet, TGV + TER, mais le souhait de plusieurs acteurs que RFF, cela a encore été redit ce soir, le souhait particulier que RFF veille à la compatibilité entre les trafics nouveaux que générerait Roissy-Picardie, s'ils se réalisaient, et les circulations ferroviaires existantes, aussi bien s'agissant du RER D en Ile-de-France que sur la ligne Paris-Creil, la compatibilité avec la circulation des TER et des trains Intercités. A noter, en Seine-et-Marne, une demande d'étude de prolongement éventuel du scénario TER jusqu'à Marne-la-Vallée. Sur les options de passage du côté picard, évidemment, une assez large préférence pour l'option centrale, mais la conscience que les territoires concernés sont en Val-d'Oise, et qu'il est particulièrement nécessaire et important, et cela a été dit par les orateurs qui sont intervenus en fin de réunion, d'écouter les acteurs locaux, et si le projet se continue, de poursuivre les échanges sur ce sujet. RFF a été rappelé, par les acteurs locaux, que les enjeux d'insertion concernaient à la fois l'espace urbain, l'espace agricole, les espaces naturels, mais que dans tous les cas, ce sont des personnes, dont il s'agit des personnes qui sont attachées à leur cadre de vie, à leur outil de travail. La profession agricole en particulier insiste beaucoup sur ce point, qui a fait l'objet d'une réunion spécifique à Louvres, et elle nous a expliqué que les problématiques agricoles du Val-d'Oise étaient tout à fait spécifiques, et que nous devrions en tenir compte si le projet se poursuivait. Voici sommairement résumé ce que nous avons pu, à ce stade du débat qui se poursuit encore une fois, retirer de ce qui s'est dit, de ce qui s'est écrit, d'autres cahiers d'acteurs vont arriver, d'autres opinions et d'autres éléments vont arriver pendant le mois de juillet pour la poursuite de ce débat, et puis, bien entendu, il nous faudra lire tout à fait attentivement le compte-rendu que la CPDP établira à l'issue de ce débat. Ce que je voudrais dire enfin, c'est que RFF, qui est un établissement national, ne privilégie pas un territoire par rapport à un autre, un projet par rapport à un autre, mais que sa mission, elle devrait à l'amélioration des déplacements de toutes celles et tous ceux, quels qu'ils soient, qui ont besoin de se déplacer pour leur travail ou pour leurs autres activités. Nous savons qu'il y a encore beaucoup de travail à faire dans ce domaine, et nous comptons nous y atteler au travers de l'éventuelle poursuite de ce projet, au travers des projets, des études que nous menons actuellement sur le barreau de Gonesse pour le compte de la région et du STIF, et puis des projets de développement du RER D, d'amélioration du RER D, du projet de la Tangentielle Nord, ou du projet RER B Nord+, et plein d'autres projets encore, car les besoins en Ile-de-France sont assez immenses, et nous le savons. Merci.

Claude BERNET

Voilà. Mais écoutez, on va se quitter, parce que tout a une fin. Je voudrais simplement remercier pour leur longue patience ceux qui sont restés, et surtout remercier tous les intervenants de la très grande clarté de ce qu'ils ont dit, ce qui va beaucoup faire avancer notre compte-rendu pour le débat public. Merci beaucoup.