

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

**Mercredi 7 juillet 2010
Chantilly, Espace Bouteiller
19h - 22h**

Eric WOERTH

... le plaisir également de recevoir Olivier Jardé, Christian Patria, bien sûr, Monsieur le Préfet de l'Oise, Monsieur le Président du Conseil régional, bienvenue à Chantilly. Cela fait plaisir de vous voir dans notre ville, vous y passez de temps en temps, Monsieur le Maire de Creil, Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Creil, mesdames et messieurs les élus, Monsieur le Président de la Commission du débat public, et chers amis, chers élus, je vois beaucoup d'élus dans la salle de la Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne comme d'autres territoires, chers amis. Moi je tiens évidemment d'abord à vous saluer, à vous souhaiter la bienvenue à Chantilly, ville, ô combien ! concernée par ce sujet, comme Creil. Nous sommes des villes vraiment totalement reliées à ce sujet, et je suis évidemment très heureux que ce soit une des réunions de synthèse, la réunion de synthèse qui permet de clôturer, Monsieur le Président, une série de réunions très importantes, vous en avez tenu je ne sais pas combien, mais beaucoup, une dizaine, une bonne dizaine, donc, c'est un travail considérable. Le débat, en France, c'est quelque chose d'important, et nous tenons donc ce soir la onzième réunion. Les précédentes rencontres ont été, je crois, je lis d'autant plus que je n'y étais pas, donc, ont été riches, on ne peut pas dire le contraire, en tous les cas, riches en échange. Cela attire du monde visiblement et c'était une bonne chose parce qu'on parle de ce sujet, Claude Gewerc, depuis... cela ne me rajeunit pas, mais au

Conseil régional depuis une bonne... François Ferrieux le sait aussi, depuis une bonne vingtaine d'années, enfin, quand on prend les choses et c'est très important de se dire que ce débat est un débat qui nous permettra, je l'espère en tout cas, et qui permettront aux différents acteurs de trancher cette question importante et dans le consensus. N'oublions pas non plus que l'achèvement de ce débat, donc entamé il y a trois mois, marque un tournant en réalité donc dans ce projet quasiment en discussion depuis 20 ans. Nous engagerons, je l'espère, très profondément une étape nouvelle dans ce projet Picardie-Roissy, Roissy-Picardie, enfin qu'importe le sens, de toute façon on a besoin des deux sens, en rentrant dans une décennie majeure, c'est-à-dire celle, je pense que la plupart des élus sont d'accord avec cela, avec donc la période de réalisation, enfin passer à la réalisation de ce barreau de liaison avec l'un des plus grands aéroports du monde et d'une plate-forme d'emploi tout à fait considérable. Ici, je vais rappeler l'importance du projet pour notre territoire prendre évidemment parti, puisqu'on est là pour prendre parti dans un débat, très positivement, plus que positivement pour ce projet qui nous importe beaucoup dans le sud de notre département quelle que soit la qualité ou la nature de nos territoires grâce à une ligne d'environ 10 kilomètres, donc, ce n'est pas quelque chose de gigantesque à faire, encore que pas si simple, annexée au réseau ferré préexistant, il s'agit d'une volonté de maillage qui repose sur la réalisation donc d'un vrai barreau ferroviaire avec évidemment un certain nombre de fuseaux qui restent encore en discussion et dont nous pourrions, et bien évidemment, discuter sauf que les fuseaux qui sont les plus lointains sont les moins intéressants pour le sud picard par principe. Il s'agit d'abord de réduire le temps de parcours de nos concitoyens et nos concitoyens qui habitent dans cette partie de l'Oise, nous en avons besoin, et moi-même qui ai beaucoup, cela au moins depuis trois ans, mais pendant 25 ans, j'ai fait des allers et retours quotidiens entre Paris et la Picardie et Chantilly ou Creil, c'est évidemment une nécessité absolue à un moment donné de pouvoir se relier à une plate-forme dans laquelle sur 150 000 emplois, il y a au moins 15 à 20 000 personnes habitant dans nos territoires et soit ils ont le choix entre la voiture, éventuellement le bus mais c'est compliqué, c'est toujours plus compliqué à faire, ou tout simplement pour certains d'aller à la gare du nord que de remonter, ce qui, là, évidemment, devient totalement compliqué à vivre sur le plan familial et sur le plan professionnel. Le projet apporte des réponses en termes de modernisation et d'accessibilité aux voyageurs et nous ne citons plus, je reprends à témoin le Président Gewerc puisqu'on se connaît depuis longtemps au Conseil régional, le projet n'est plus du tout... enfin, à une époque, l'idée c'était qu'il fallait contigenter le développement de la région parisienne, qu'il fallait mettre des sacs de sable et mettre des murs de béton pour éviter que... pas de béton, le Président du Parc naturel va m'en vouloir mais il fallait mettre des murs pour éviter que les gens... éviter la pression en

réalité de la région parisienne et on avait le sentiment que toute liaison était en fait une banlieurisation. Et puis en même temps, à Amiens, on avait encore l'idée d'une voie directe, d'un TGV Paris-Londres, donc, cela faisait beaucoup d'oppositions entre, d'un côté, un sud de l'Oise qui se cherchait un peu et qui se disait au fond « Le développement dans ces conditions-là n'est pas celui qu'on veut », je n'ai jamais eu cette opposition-là mais je l'entendais beaucoup, et puis, deuxième point, de l'autre côté, au nord Picardie, une position absolument inverse. Tout cela maintenant est derrière nous, totalement derrière nous et c'est pour cela évidemment qu'on peut avancer là, droite et gauche, dans un élan consensuel qu'on aimerait avoir d'ailleurs plus souvent. Mais cela ce n'est pas dans le débat public. Je voudrais aussi dire que cette ligne Picardie-Roissy, elle relève aussi d'un enjeu économique, ce n'est pas uniquement de faciliter le transport de nos concitoyens. C'est un transport pour le travail, c'est aussi évidemment de faciliter le développement de notre territoire quand on se branche directement avec une zone aussi avec autant de potentiel de développement qu'est cette zone de Roissy, c'est évidemment à un moment donné, il n'y a pas d'un côté des gens qui fournissent de la main-d'œuvre et puis de l'autre des entreprises, tout cela travaille ensemble, et c'est évidemment un moteur, je pense, très important pour le développement de notre territoire du sud picard. C'est aussi, selon les formules qui seront employées, c'est-à-dire TGV, TGV plus rame de train, de TER, et je pense que c'est la meilleure solution, il faut du TER, il faut du TGV. C'est évidemment aussi la capacité à permettre à nos habitants au-delà même des transports professionnels, c'est évidemment la capacité d'aller, à partir de gare comme Creil, d'aller plus loin et de traverser la France d'ailleurs, voilà, d'être là et aussi relier plus directement sur le réseau TGV. Voilà beaucoup beaucoup de raisons qui font que c'est un beau projet et il n'y en a pas si souvent que cela des projets comme cela en fait, des projets aussi structurants. On s'en rend compte tous les jours. C'est compliqué les projets d'infrastructure et je pense que là, on est en face d'un très, très beau projet à un coût, si je peux dire à RFF, à un coût qui reste un coût raisonnable par rapport aux avantages qu'il procure, puisque souvent on a des projets avec des coûts déraisonnables par rapport aux avantages qu'il propose. Voilà pour une fois on a un coût, puisque c'est beaucoup, 2 ou 300 millions d'euros, je ne sais pas comment on calcule entre l'infrastructure, le matériel et tout cela, mais c'est quand même un coût qui reste raisonnable par rapport aux enjeux et par rapport au PIB finalement généré à l'intérieur de cette zone. Je pense aussi que tout cela peut être fait en respectant l'environnement, je le pense réellement, et je sais que, ici, par principe, mais tout le monde y est très sensible et que cela devrait évidemment être le cas. On a souvent dit : « Ah oui, mais des TGV passeront... » Encore récemment des amis cantiliens : « Les TGV passeront là et cela va faire un bruit infernal. On doit aussi répondre à toutes questions. » Je ne le crois pas. Moi, je me suis

renseigné depuis sur le bruit des TGV, sur la vitesse à laquelle il passerait en gare de Chantilly ou en gare de Creil, enfin, en gare de Creil, il s'arrêterait, en gare de Chantilly aussi d'ailleurs peut-être, c'est dans une desserte, mais quand il s'arrête, il fait moins de bruit, il faut bien l'admettre mais il passerait pas à 300 à l'heure, quoi. Ce n'est pas les TGV que vous voyez passer à toute vitesse, cela fait effectivement du bruit. A Chantilly comme à Creil, on est quand même un peu habitué aussi au bruit du train. Moi cela m'a bercé dans mon enfance, j'ai habité en face de la gare de Creil. Donc, aujourd'hui, je n'habite pas tout à fait en face de la gare de Chantilly mais les quartiers autour de la gare de Chantilly sont quand même nombreux, et je n'ai jamais entendu vraiment des gens se plaindre du train parce que c'est un... Cela dit, il faut bien regarder les choses mais là aussi, il faudra évidemment des réponses. Voilà ! Je vais peut-être m'arrêter là et je pourrai être beaucoup plus long mais je voulais apporter le soutien de notre communauté de communes, de la ville de Chantilly, la communauté de communes, d'ailleurs, le Conseil, je remercie mes collègues du Conseil, a voté un vœu à l'unanimité la semaine dernière en faveur de cela et c'est également un sujet qui était abordé aux Assises du transport du pays du sud de l'Oise dans les mêmes conditions. Je pense qu'il n'y a que des avantages à ce projet pour notre territoire. Merci à vous.

(Applaudissements)

Eric WOERTH

... vous me pardonnez de ne pas rester. Vous me pardonnez de ne pas rester, c'est tout simplement parce que j'ai un débat à l'Assemblée nationale sur la représentativité syndicale dans les petites entreprises, donc, je devrais partir en cours du débat sinon je serai resté jusqu'à la fin.

Claude BERNET

Bien ! Monsieur le Ministre, Maire de Chantilly, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président du Conseil régional, mesdames et messieurs les Maires, les élus, mesdames et messieurs, nous arrivons, effectivement, vous l'avez souligné, au terme de ce débat, c'est la onzième réunion, et le moment est venu de faire la synthèse, ce qui fait que notre réunion d'aujourd'hui aura une nature un peu différente de celle des neuf premières réunions. C'est-à-dire que RFF ne sera pas invité à exposer son projet. Je crois que tout le monde le connaît bien, et par écrit et par oral, mais RFF sera invité en fin de session et Madame Vanlaecke, Directrice interrégionale Nord-Pas-de-Calais Picardie de RFF le fera avec ses collègues. RFF sera invité à donner un petit peu sa réaction après que moi-même j'ai exposé la

synthèse que la Commission fait aujourd'hui des débats et que vous ayez pu, chacun d'entre vous le pourra, donner votre avis ou poser d'autres questions. Donc, ce débat a été bien suivi. C'est la première constatation qu'on peut faire et s'interroger lorsqu'on a lancé ce débat l'automne dernier, par exemple, sur la notoriété du projet. Ce projet était bien connu des élus, je dirais même que, effectivement, connu depuis longtemps, depuis 1993, inscrit dans les contrats de plan, et cetera. Ce projet était-il aussi bien connu du grand public ? Sans doute beaucoup moins. Et le premier problème que nous avons, c'était le problème de la notoriété du projet qui nous a amené, bien entendu, à déployer les moyens de communication qui sont ceux du débat public au milieu d'autres communications. Mais nous avons, par exemple, organisé une synergie entre l'envoi de documentation. On avait envoyé 800 000 exemplaires, non pas du dossier complet, ce qui aurait été une folie, mais d'un résumé fait par RFF. C'est toujours très difficile de résumer en six pages un dossier de 115 pages, ainsi d'ailleurs qu'un document émanant de la Commission indiquant les modes d'emploi du débat, afin que chacun sache comment il pouvait, soit par Internet, soit par courrier, soit en venant aux réunions publiques, donner son avis. Nous avons aussi donc 800 000 dossiers, dont 650 000 en Picardie et 150 000 en Ile-de-France. Et on estime, ce que vont vous expliquer les gris gris sur mon slide qu'un dossier... enfin, le boîtage représente 2,5. C'est-à-dire qu'en réalité, pour une boîte à lettres, il y a deux lecteurs et demi potentiels. Nous espérons que cela a été le cas. Documentation, donc envoi de documentation. Deuxièmement, appui sur la presse écrite, radiotélévisée, Internet. Aujourd'hui, nous comptons plus de 180 articles et sujets qui ont été faits de ce point de vue-là. Je ne dis pas cela par basse flatterie pour la presse qui est, sans doute, ici présente mais, honnêtement, c'est un résultat qui montre que la presse s'est intéressée au sujet. Ainsi d'ailleurs qu'une campagne d'affichage est sans doute vue dans chacune des villes où nous avons réalisé une campagne d'affichage, une petite campagne d'affichage, compte tenu des moyens du débat mais, tout de même, une campagne permettant de sensibiliser les personnes. Au total, donc, certainement 2 500 participants, on n'a pas les comptes précis aujourd'hui, mais, sans doute, 2 500 participants, 9 000 connexions, 1 100 avis et questions, c'est-à-dire qu'il y a au moins 1 100 personnes qui ont pris la peine de nous écrire ou de nous passer un message sur Internet. Il y aura, sans doute, 40 cahiers d'acteurs, il y en a 24 qui sont aujourd'hui imprimés et distribués, que vous trouvez à la porte de cette salle, mais il y en aura, sans doute, 40 à la fin. C'est-à-dire que nous avons assisté à une véritable mobilisation locale. Et là-dessus, je dois dire qu'il faut remercier les élus qui, dans l'ensemble de l'aire du débat, pas seulement d'ailleurs en Picardie mais très particulièrement en Picardie, ont mobilisé de façon à relayer ce message de la Commission du débat public. Alors, les questions qui étaient en débat, je les rappelle simplement pour le principe, la

question de principe : Faut-il construire cette voie, dont vous rappelez à l'instant Monsieur le Ministre que c'était une voie de quelques kilomètres, entre 7 et 11 kilomètres, reliant le réseau TGV à la ligne Paris-Creil-Amiens ? Quelle finalité lui donner ? Est-ce que c'est simplement une finalité TGV ou une double finalité avec les TER ? Sur quel couloir de passage ? Avec quelle précaution environnementale ? Et éventuellement aussi, parce que ce projet n'est pas seul au monde, avec quelles incidences sur d'autres projets, sur d'autres lignes ? Ils se posaient des questions aussi bien d'ailleurs en Picardie qu'en Val-d'Oise à ce sujet. Ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est qu'il existe bien entendu un contraste évident, mais cela, on le savait dès le début, entre la perception de ce projet en Picardie et sa perception en Val-d'Oise. On peut dire qu'en Picardie le projet est considéré comme un outil d'aménagement du territoire et qu'il est très impatiemment attendu. Je dirais que la Commission, en examinant l'ensemble des messages et contributions qu'elle a reçus des simples particuliers, si j'ose dire, comme des institutions, a constaté une assez forte unanimité politique et sociale. Beaucoup d'élus se sont prononcés, beaucoup de collectivités se sont prononcées. Le Conseil régional à l'unanimité, vous rappelez tout à l'heure... problème d'unanimité. Le Conseil régional à l'unanimité et, je dirais, nous avons reçu des messages aussi d'institutions aussi différentes que les Chambres de commerce, la CGT, la CFTC, les... un certain nombre d'associations créées notamment autour du Medef, l'Université Jules Verne, effectivement, vous rappelez à l'instant, la Communauté d'agglomération de Chantilly qui est effectivement... il y a déjà quelques semaines nous a adressé ce message. La Communauté de communes de Chantilly, pardon. Et donc, très clairement, ce projet est vu comme un espoir de développement économique et d'emploi avec, bien entendu, un contexte qui est le contexte de la crise qu'un certain nombre de collectivités ont subi d'une façon particulièrement spectaculaire. Je pense, par exemple, à Compiègne ou à Beauvais ou à Amiens et donc, dans l'argumentaire qui est fourni, nous essayerons de le développer dans le compte-rendu, c'est très souvent un argumentaire d'ouverture économique. Il rappelle d'ailleurs ... Ils font une citation là-dessus parce que c'est impossible de ne pas le faire, que nous avons eu une intervention d'une dame chinoise à Amiens, vous vous en souvenez, dont le métier... c'est une Chinoise habitant à Amiens et sa spécialité, c'est de faire de la liaison économique, elle essaie d'ouvrir un petit peu la Chine aux activités économiques picardes et, en même temps, elle accueille des délégations chinoises, et elle nous a dit, son langage très imagé, qu'il fallait y aller rapidement. Donc, on a écouté cela comme on a écouté les composantes différentes à Amiens, à Compiègne, à Beauvais. Voilà ! Donc, une composante creilloise très spécifique avec l'idée de la rénovation de l'agglomération et, notamment, des quartiers de la gare. Pour être tout à fait exact et faire un tableau complet, il faut simplement rappeler que du côté de ce qu'on appelle

la Haute-Picardie et notamment le Saint-Quentinois, les avis sont également favorables mais avec, très souvent, un appel à surtout ne pas porter atteinte, c'est un appel qui s'adresse non pas au maître d'ouvrage mais aux opérateurs, et notamment à la SNCF qui a été très présente dans tous les débats et que je remercie, ne pas porter atteinte à l'existant, les Saint-Quentinois, par exemple, sont très attachés au service que rend la gare de Haute-Picardie, et qui... ils tiennent à ce que l'ouverture éventuelle de l'infrastructure ne conduise pas à une dégradation de ce service. Quelques opinions divergentes en nombre limité, on en fera un peu le point dans le compte rendu, fondées quelquefois sur des aspects financiers, une espèce d'inquiétude liée à la crise. On ne peut plus faire ce genre de grands équipements... enfin, des choses qui sont des fois un petit peu inquiétantes à voir, mais qui sont la réalité des choses en nombre limité. Côté maintenant du Val-d'Oise, il faut regarder le tableau dans l'autre sens, la vision du projet est très différente, je rappelle que nous avons fait trois réunions en Val-d'Oise et deux aux limites du Val-d'Oise, enfin l'une en Seine-et-Marne et l'autre en Seine-Saint-Denis où il n'y avait pas mal de participants Val-d'Oisiens, et au fond, là aussi, des personnalités s'engagent très fortement, la mobilisation également était très forte. Mais là, il y a deux catégories d'opposition. L'une qui est une opposition qui est très typique de la partie, enfin d'un quadrilatère qui va de Vémars à Saint-Witz, Survilliers, Epiais-lès-Louvres si on peut dessiner cela comme un quadrilatère, c'est-à-dire la partie Nord de l'aérodrome de Roissy où se situent les couloirs de passage. Et cela c'est une opposition de type « la Plaine de France doit rester rurale et naturelle » et on voit les Maires, les agriculteurs, on a reçu aujourd'hui même le cahier d'acteurs de la chambre interdépartementale d'agriculture qui fédère notamment le Val-d'Oise et qui, avec une certaine fermeté, rappelle que la consommation d'espace agricole a été très forte dans cette région et que, enfin, qui pose la question et qui indique son opposition. Mais également une opposition des Maires, des personnes, des particuliers, on voit par exemple sur l'Internet, on a beaucoup de messages, par exemple, des gens de la commune de Villeron qui considèrent qu'il y a danger pour eux. Deuxième type d'opposition, alors, qui est complètement différente et qui géographiquement, se situe ailleurs, au Sud de la plate-forme notamment, dans la communauté d'agglomération Val de France, Sarcelles, Gonesse. C'est une opposition qui est fondée sur le fait qu'existe depuis sans doute aussi longtemps que... ce qu'on appelait autrefois Creil-Roissy, existe un autre projet qui s'appelle le Barreau de Gonesse et, comme je l'ai rappelé déjà à Gonesse au milieu des gens qui ont beaucoup développé cette position, il y a eu un élément de surprise, de déconvenue, d'injustice, sentiment d'injustice. Pourquoi a-t-on lancé le débat public sur le projet Roissy-Picardie, alors qu'on sait très bien que le débat public, c'est la dernière étape avant des décisions de principe ? Pourquoi a-t-on lancé le débat public sur le projet Roissy-Picardie ? Pourquoi ne

l'a-t-on pas lancé sur le Barreau de Gonesse, alors que les deux projets sont également nécessaires et cetera et cetera ? Cette opposition est très forte, on va voir qu'elle a tout de même évolué depuis quelques semaines. Conscient du fait qu'on ne pouvait pas s'opposer à tout sans faire de contre-proposition, un certain nombre d'élus du Val-d'Oise ont fait des contre-propositions, notamment consistant à relier la Picardie par Chaulnes, c'est-à-dire par un trajet qui remonte le long du TGV Nord et qui permet de relier Amiens, et pour ce qui est de l'aspect TER en proposant que le Barreau de Gonesse soit en fait commun au Sud et au Nord. Ces propositions ont été enfin perçues comme non pertinentes mais exprimées de façon très Quai d'Orsay, par la Picardie, je pense que notamment une intervention du Président du Conseil régional à la réunion de Compiègne et également d'ailleurs, le maître d'ouvrage a indiqué qu'elle ne lui paraissait pas satisfaisantes notamment pour ce qui concerne la première dans la mesure où elle met complètement de côté toute l'agglomération creilloise et qu'en réalité la rentabilité du projet implique que Creil et tout son environnement soit une station de ce TGV. Donc, voilà pour les positions val-d'Oisiennes. Alors, il y a un troisième élément qui vient d'apparaître, alors qui est au fil notamment de..., enfin, de contribution récente et qui est le suivant, que j'ai appelé dans ce stade « la desserte de la plate-forme ». C'est-à-dire qu'un certain nombre d'institutions très différentes, on va voir et c'est cela l'intérêt du débat public, c'est de faire converger des gens qui réagissent différemment. Un certain nombre d'institutions disent : en réalité, il est tout à fait essentiel que la plate-forme aéroportuaire de Roissy soit desservie par des transports en commun et par le Sud et par le Nord. C'est un enjeu fondamental de son développement, c'est un enjeu fondamental du développement de la Picardie et aussi du Nord de l'Ile-de-France et ses institutions. Alors, on fera un petit tableau chronologique, cela a commencé par les Verts de Picardie du Val-d'Oise qui ont fait un communiqué commun avant même le début du débat public, cet hiver, pour dire cela, ils étaient bien seuls à ce moment-là, ils ont été rejoints d'ailleurs par d'autres partis comme, par exemple, les Radicaux de Gauche. Ils ont été rejoints aussi par un certain nombre d'associations d'usagers, si vous savez, ces associations qui se sont constituées à propos d'un grand équipement. Et puis, depuis quelques semaines, ils sont rejoints par, je dirais, un milieu complètement différent qu'on pourra appeler le groupe des employeurs et je pense notamment à la Chambre de Commerce interdépartementale Val-d'Oise, Yvelines, ainsi que par le cahier d'acteurs d'ADP qui indique pourquoi, à leur sens, il faudrait que ce projet soit réalisé. Par ailleurs, c'est un peu le même type d'opposition qu'a pris à Gonesse, donc le 30 juin, le Conseil régional d'Ile-de-France en la personne de son Vice-président chargé des transports qui, parlant au nom du Conseil régional, il a dit très clairement, a donné un calendrier, a indiqué que les financements du barreau ferré de Gonesse étaient prêts, que c'était la première priorité de la

région mais que néanmoins, la région Ile-de-France considèrerait que le projet Roissy-Picardie ait été également un projet justifié notamment sous l'angle de son aspect TER. Cette position fait en sorte qu'aujourd'hui, les deux autorités chargées de l'organisation des transports régionaux dans les deux régions sont sur la même ligne, c'est-à-dire, sont favorables à la réalisation des deux projets, la Commission le constate, elle ne fait que constater et elle le constate. Par ailleurs, le contexte du Grand Paris dont la loi vient d'être promulguée, dont le débat public va commencer le 1^{er} octobre, apporte effectivement un élément nouveau, qui est l'éventualité très forte d'une station entre le Bourget et Villepinte, et quand... il suffit... il n'y a pas besoin d'être un grand clerc, quand on regarde une carte de géographie, on s'aperçoit que cette situation, elle est quelque part à Gonesse. C'est en tout cas ce que les élus de cette région considèrent comme une forte réalité et alors, ceci est quelque chose qui va, évidemment, maintenant, se développer dans le cadre du débat public. Alors, ont été aussi en débat les problèmes de fonctionnalité, les problèmes de couloir, alors je dirais que sur la fonctionnalité, quasiment personne ne soutient la fonctionnalité TGV exclusif, je dirais que si, il y a des gens qui font ou TER exclusif, il est évident que ce projet n'a de sens que si on y combine les deux utilisations. Deuxième sujet technique intéressant qui est notamment mis en valeur par aéroport de Paris, plus encore par le CES, le Comité Economique et Social d'Ile-de-France, c'est la nécessité de bien réfléchir à l'accueil de tous ces trains en gare de Roissy, la gare de Roissy n'a peut-être pas été tout à fait conçue pour un schéma ferroviaire si ambitieux et donc, nécessairement le projet devra, s'il est réalisé, tenir compte de tout cela comme d'ailleurs d'une autre réalité qui est le problème du déplacement des personnes sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy, sachant que c'est en termes de... c'est un tiers de la superficie de la ville de Paris, qu'à peu près 50 à 60 % des emplois sont reliés, RFF nous l'a démontré, par le Val, mais qu'il se pose de problèmes pour d'autres... pour les autres emplois que, par ailleurs, les salariés en question ou les travailleurs en question ont des horaires qui ne sont pas des horaires nine-to-five, et donc, les problèmes seront compliqués. Problème des couloirs de passage, je vais très vite parce que... pour pouvoir vous laisser la parole le plus rapidement possible. Premier couloir de passage, le débat a fait tout de même apparaître que ce qu'on appelle le couloir nord et était tout de même extrêmement contesté à la fois parce qu'il y a des activités qui se sont développées à l'intérieur et que, d'autre part, le Parc naturel régional vient de nous faire une contribution où il s'inquiète tout de même de l'existence de passage d'animaux sur la partie nord de ce couloir nord. Reste le couloir central et le couloir sud, le couloir central et le couloir sud qui présentent des avantages et des inconvénients. RFF s'en est expliqué très, très longuement, il est tout à fait évident que si le projet est mené à bien, il y aura nécessité d'un travail, fin d'analyse, de concertation et cetera que déjà ce qui a été fait par RFF est

utile mais qu'il faudra en tout cas persuader les personnes qui sont concernées dont les habitants de ces deux secteurs, persuader de la possibilité de, par exemple, réaliser des systèmes anti-bruits ou et cetera... Mais c'est vrai que vous rappeliez, Monsieur le Ministre, que, effectivement, il y a beaucoup d'immeubles autour de la gare Chantilly et les gens sont habitués. Dernier sujet... Dernier sujet. Ce que j'ai appelé parole d'usagers parce qu'on a... La Commission a enregistré un certain nombre de prises de position qui sont tout de même très largement liées à l'idée d'abord des fois de préserver l'existant, on sent les gens attachés à une situation existante comme, par exemple, c'est la situation de la Haute-Picardie, préserver et améliorer l'existant. Beaucoup de gens ne nous ont pas répondu tout à fait sur le sujet mais ils ont répondu sur le sujet de la qualité des transports et je crois que ceci doit être pris en compte. Nous avons senti un sentiment d'exaspération dans certains secteurs sur le RER D qui est lié aux difficultés d'exploitation. RFF a montré les travaux qui sont en cours sur cette liaison, et incontestablement, c'est un sujet qui a beaucoup mobilisé et qui d'ailleurs incite surtout à ne pas surcharger ces liaisons du RER D comme semblent proposer un certain nombre de propositions. Un certain nombre de sujets de caractère très technique comme, par exemple, la capacité du segment Survilliers-Creil, il y a une collectivité locale qui a émis un avis extrêmement précis sur la nécessité de réaliser et cetera ; à tout cela, d'ailleurs, il sera répondu par RFF avant la fin du débat. Un rejet renouvelé du projet CDG Express, je passe là-dessus, et aussi de la part des habitants, du Valois et du Soissonnais qui ont été consultés ou qui ont entendu parler du débat, l'idée que, eux aussi ils aimeraient bien avoir des liaisons mieux organisées avec Roissy. Voilà. J'en arrive à la conclusion qui est une conclusion provisoire, je rappelle que le débat n'est pas terminé, que jusqu'au 31 juillet, la Commission accueille les participations par écrit ou par Internet. Donc, nous avons effectivement décidé de ne pas faire de réunions publiques après le 14 juillet parce qu'il nous a paru que c'était tout de même un risque d'essayer de toucher les gens qui ne seraient pas là, tout le monde part en vacances le 14 juillet, mais enfin il y a un certain nombre de gens, et donc, nous avons décidé... Mais le débat se poursuit jusqu'au 31 juillet et donc, il est tout à fait possible de déposer des contributions par tous les moyens d'ici le 31 juillet. Ce que nous constatons aujourd'hui, c'est qu'effectivement ce projet est souhaité par de nombreux participants mais que la Commission note la non-acceptation à ce stade du projet par ses riverains Val-d'Oisiens, le débat donc se poursuit jusqu'au 31 juillet. Je rappelle qu'au-delà, la Commission aura deux mois pour établir son compte-rendu écrit, assorti d'ailleurs d'un commentaire du Président de la Commission nationale ; que tout cela sera présenté vraisemblablement le 23 septembre dans le cadre de conférence de presse, un peu sur le modèle des conférences de presse de lancement, par le Président de la Commission nationale et par moi-même et par la Commission du débat public, et que

s'ouvrira alors la période du maître d'ouvrage, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage, il aura trois mois, c'est-à-dire avant le 31 décembre, pour indiquer par un acte solennel, et d'ailleurs publié, le principe et les conditions de l'éventuelle poursuite du projet. Je vous remercie de votre attention. Et si vous le voulez bien, nous allons lancer le débat public.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je vais peut-être donner la parole à Monsieur le Préfet de région, puis à Monsieur le Président du Conseil régional, puis à Monsieur le Maire de Creil, et puis... Voilà. On est lancé, là, maintenant !

Intervenant

Préfet de département, Monsieur le Président, pas encore Préfet de région.

Claude BERNET

Non, j'ai cru comprendre que vous représentiez Monsieur Delpuech Excusez-moi.

Intervenant

Alors, effectivement, le Préfet de région m'a prié d'exprimer ses regrets pour son absence ce soir, et je voudrais ouvrir ce très bref propos en rappelant ce qu'il avait dit en prenant part au débat d'ouverture sur cette problématique. Il avait exprimé la satisfaction de l'Etat, d'une part, et il avait dit qu'il attendait beaucoup de ce débat. Je crois pouvoir dire ce soir que ce débat a répondu très largement aux attentes placées en lui. Et au moment de conclure, je voudrais, moi, exprimer de la part de l'Etat, la même satisfaction. Je crois que ce débat a montré plusieurs choses. D'abord, il a montré les trois grands enjeux auxquels répondait ce projet. Le premier enjeu, pour l'Oise, c'est un enjeu ferroviaire : c'est un lien entre le réseau LGV et la Picardie, c'est une offre ferroviaire qui s'améliore dans un département où elle n'est pas toujours... que la SNCF me pardonne, où elle n'est pas toujours jugée satisfaisante. A l'évidence, ce barreau développera et améliorera l'offre de transports nouveaux, notamment à travers la nouvelle étoile de Creil jusqu'à Beauvais, jusqu'à Compiègne et jusqu'à Chantilly, c'est le premier enjeu. Il y a un deuxième enjeu, c'est un enjeu en termes d'aménagement et de développement durable. Cet équipement à l'évidence va faciliter la mobilité des Picards ; il va contribuer à développer une offre, un mode de transport alternatif à la route dans un département... dans une région et dans un département très largement engorgé par la circulation routière en améliorant très

sensiblement les conditions de transport de nos concitoyens. Et puis le troisième enjeu, c'est un enjeu en terme économique, à l'évidence c'est un facteur de développement et de rayonnement pour le département, et pour la région de l'Oise à travers l'amélioration des relations avec la plate-forme de Roissy : 60 000 emplois directs, on l'a dit, 100 000, dans un échelon... dans un environnement un peu plus vaste. A l'évidence, ce barreau, c'est une véritable opportunité pour valoriser les atouts de ce département et ce qui est bon pour l'Oise est bon pour la Picardie. C'est le premier motif de satisfaction de l'Etat, c'est que c'est un projet qui répond à un vrai enjeu ; c'est aussi un projet en total concordance avec les priorités de l'Etat et notamment, comme l'avait indiqué le Préfet de région, de l'Etat régional, de l'Etat local, à travers notamment les priorités élaborées conjointement avec le Président du Conseil régional au sein du CPEA. Les priorités de la région Picardie, je parle sous votre contrôle, Monsieur le Président, c'est quoi ? C'est renforcer la compétitivité, c'est améliorer l'accessibilité et c'est s'inscrire dans un développement durable. A l'évidence, ce projet répond aux préoccupations émises conjointement par l'Etat et la Région, à telle enseigne que l'Etat a prévu 60 millions d'euros au titre de ce CPER sur le ferroviaire et 15 millions au titre de l'aménagement de ce barreau, c'est dire que ce n'est pas uniquement des paroles, c'est des faits, c'est des actes et je dois l'honnêteté aussi de dire que ce n'est pas une préoccupation nouvelle pour l'Etat et la région puisque déjà lors du précédent contrat de plan Etat-région, ce barreau était déjà considéré comme structurant. Et puis dernier motif de satisfaction pour l'Etat c'est que ce débat a démontré que ce projet avançait, qu'il avait atteint sa dynamique, qu'il avait même, oserais-je dire, atteint son point de non-retour, cela a été un grand rendez-vous de démocratie participative, cela a été le moment de l'explication de la pédagogie, de la concertation et de la conviction. Alors, je n'ignore pas que des interrogations, des préoccupations existent ailleurs dans une autre région pour autant permettre au Préfet de l'Oise d'émettre lui sa conviction que ce projet est nécessaire, que ce projet est indispensable, c'est en quelque sorte pour nous le chaînon manquant, le cinquième élément, et il y a un élu de l'Oise, Monsieur Ferrieux, je crois qui est là qui a dit, permettez-moi de vous citer, que « c'était un petit barreau pour la SNCF mais un grand pas pour l'Oise », je ne me trompe pas, « ... et la Picardie ». Voilà. Ce petit barreau, ce grand pas, je suis convaincu, qu'ils s'inscriront prochainement dans une réalité. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien, Monsieur le Président du Conseil Régional, est-ce que vous souhaitez... ou peut-être souhaitez-vous avoir un micro-cravate, mais c'est comme vous voulez.

Claude GEWERC

Bien, Monsieur le Président Bernet, je voulais vous remercier pour commencer pour l'excellent travail qui a été réalisé sous votre présidence par vous et l'ensemble des membres de cette commission et y associer Madame Vanlaecke et le travail qui a été effectué par RFF. Je vais faire comme Monsieur le Préfet et puis comme Monsieur le Ministre qui nous a quitté, saluer Monsieur les parlementaires, les élus quel que soit leur lieu de résidence, qu'ils soient du Val-d'Oise ou qu'ils soient de Picardie et vous dire que je voudrais également faire référence à cette première réunion d'Amiens, dans cette première réunion d'Amiens, j'avais insisté en disant que nous avons présenté un projet, c'est une dimension dont on parle peu, qui est un projet de contournement du grand bassin parisien présenté par les 8 régions composant le grand bassin parisien et qu'à l'époque j'avais eu l'honneur de présider, et que ce projet avait été déposé sur le bureau de l'Union Européenne par deux personnes, moi-même qui étais président à l'époque et le Président Huchon et j'avais dit à l'époque également qu'un travail était fait et que le Président Huchon m'avait assuré que le Barreau de Gonesse était une des priorités. Il a fallu attendre la réunion de Gonesse pour que mes propos soient confirmés, tout ce que j'avais dit à Amiens ce jour-là a été confirmé parce que ce projet n'est pas un projet qui arrive comme cela par hasard, c'est un long travail qui a été effectué. Je le rappelais tout à l'heure en aparté à Madame Vanlaecke, il a fallu attendre, il y a moins de trois ans, pour que RFF tout d'un coup dise oui, c'est un projet qui nous convient et auquel on s'associe. Jusqu'à présent, ils étaient un petit peu dans le doute. Cela a été la même chose pour la région Ile-de-France et c'est le travail de ces dernières années qui a permis de débloquent ce projet que Monsieur le Ministre le rappelait. Le Conseil Régional le soutenait depuis 1993, c'est-à-dire que c'est un projet extrêmement récent et on nous parle aujourd'hui de 2020, j'espère que l'interview que vous avez donné Monsieur Bernet au Courrier Picard permettra d'avancer là aussi un petit peu et je ne souhaite pas infirmer Monsieur le Préfet qui vient de parler au nom de l'Etat puisque la décision en reviendra à l'Etat et à RFF au mois de décembre et que j'espère que ce long travail trouvera sa réalisation en respectant les demandes des uns et des autres. Je ne voudrais pas contrarier nos amis du Val-d'Oise, mais je rappellerais que dans le projet de contrat de 2000-2006 qui s'appelait Douzième contrat de plan, le projet Picardie-Roissy y était inscrit en partenariat avec l'Etat et que le projet, et à l'époque, le Maire de Sarcelles s'appelait Dominique Strauss-Kahn et qu'il était sur un projet de Virgule, il m'avait appelé à l'époque, avait été refusé par la région Ile-de-France et par l'Etat. Donc, avoir pris notre projet pour parler du Barreau de Gonesse me semblait une excellente opération puisqu'il apparaîtrait qu'aujourd'hui, elle va se réaliser mais ce n'est pas l'inscription du projet Picard qui avait contrarié cela auparavant, c'était bien une décision de l'Ile-de-France dans sa

négociation avec l'Etat. Nous faire porter grief en la matière me paraît un tout petit peu oublier l'histoire et la réécrire. Je pense que ce projet est un projet structurant. Cela n'a pas été rappelé aujourd'hui mais cela a été rappelé dans tous nos débats parce qu'il y a 203 gares TGV en France et que la Picardie en a une, que la Picardie, c'est l'endroit où pour le TER, le taux de remplissage des TER est le meilleur de France avec 105 passagers en moyenne par train et que, a contrario, pour la LGV, nous sommes l'une des dernières régions avec l'incapacité à faire. Pourquoi ? Parce qu'aucun confort n'existe. Vous avez sorti les chiffres, 73 % des habitants du sud de l'Oise pour prendre la LGV vont dans les gares parisiennes, c'est-à-dire que s'ils prennent le train, ils prennent un train depuis leur gare de départ, ils vont jusqu'à la gare du nord ou la gare de l'est et puis ensuite, ils prennent le métro, et puis ensuite, ils rejoignent une autre gare avec des bagages, des poussettes et ils ne s'engagent pas à prendre le train, alors que pour le reste, avec le travail qui a été fait en partenariat avec la SNCF et RFF sur le TER, là ils prennent le train, on a su faire. Et aujourd'hui ce qui manque, ce barreau, ce chaînon manquant, c'est le contournement de Paris. Pourquoi ? Cela a été beaucoup dit. Ce n'est pas d'aller plus vite à Paris. C'est qu'aujourd'hui, les grandes gares parisiennes sont totalement saturées et qu'il nous faut imaginer les modes de déplacement pour les passagers et pour les marchandises du XXI^e siècle et ce n'est plus l'ancienne étoile où tout allait à Paris mais qui doit contourner Paris pour permettre aux hommes et aux marchandises de se déplacer. Et ce projet est le début, c'est ce que nous avons déposé sur le bureau à Bruxelles, c'est le début d'une nouvelle histoire qui doit inventer un nouveau mode de déplacement. Alors, quand j'entends parler de la gare TGV de Roissy, je vous invite pour tous ceux qui sont passionnés par le train, un jour, aller une fois dans leur vie voir une vraie gare, celle de Berlin, celle dans laquelle les trains rentrent et sortent et vous avez le métro, le RER et les trains grandes lignes, tout se croise dans un seul endroit et là on a résolu les problèmes de déplacement. Messieurs, Mesdames, c'est le vrai projet qu'il faut faire à Roissy. C'est 1 milliard d'euros, mais autrement, on ne traitera pas le problème de Roissy. On ne vous le dit pas mais il faut prendre les chiffres, les chiffres sont têtus, ont une réalité. On avait dit que l'aéroport de Roissy ne devrait pas dépasser les 55 millions de passagers. Il est aujourd'hui à 65 millions de passagers. Et on a dit aujourd'hui, Monsieur, j'aime beaucoup quand je parle, moi quand vous parlez je ne vous interromprai, pas mais en Picardie, nous avons le neuvième aéroport de transport de passagers de France, il s'appelle Beauvais, et nous l'avons, voilà. Et quand vous parlez de faire passer le TGV, j'aimerais qu'on se souvienne, que pour que vous ayez le TGV, c'est la ligne qui traverse complètement la Picardie. On parle des terres fertiles du Val-d'Oise, on oublie les nôtres, considérées comme les plus fertiles de France, là on a su les partager, on a su le faire développer ce secteur et aujourd'hui, on nous dit nous :

« Continuez à regarder passer les trains pour les autres. » Cette région a beaucoup donné. Elle a droit une fois de recevoir. Donc, je le dis, ce projet est un vrai projet qui est soutenu et porté par l'ensemble des Picards quels que soient leur couleur politique et leur lieu de vie. Cela a été dit tout à l'heure par le Président Bernet. Vous savez, moi je suis très étonné parce qu'en même temps que vous me dites, à juste titre qu'à Saint-Quentin, on vous dit : « Nous souhaitons que la gare de Haute-Picardie reste un lieu pertinent », le Sénateur Maire de Saint-Quentin m'écrit en disant : « Président, je pense que quand ce projet aura lieu, vous ferez de Saint-Quentin une gare TGV. » Je vous adresserai ce courrier en copie Président. Vous verrez qu'il y a encore là un double discours mais une seule demande. J'espère que ce débat aura permis d'éclaircir l'ensemble du champ et que la Picardie qui a été une terre traversée et oubliée sera enfin reconnue.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur le Maire de Creil.

Jean-Claude VILLEMAIN

Je vais reprendre les bonnes habitudes du micro. Monsieur le Député... Messieurs les députés, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de Région, chers collègues, mesdames, messieurs, Monsieur le Président, messieurs les membres de Commission, j'ai l'honneur de prendre la parole immédiatement après Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président du Conseil régional pour dire aux membres de la Commission qu'elle a mené les débats d'une excellente affaire, d'une excellente manière. Vous l'avez fait en toute impartialité avec parfois de l'humour, toujours de l'élégance. Et je crois que le travail accompli aussi par les représentants de RFF, qu'il soit du niveau national ou régional, que ce soit ceux de l'Ile-de-France ou ceux de Picardie Nord-Pas-de-Calais, a toujours amené des éléments de réponse aux questions que nous nous posons. Et la synthèse que vous nous avez présentée, Président, pour avoir fait huit des dix réunions du débat public, elle est tout à fait juste et sincère. Et je crois que, là, il faut que vous soyez remerciés pour tout ce travail qui n'a pas été, je le pense, facile, qui par moments a été très, très dur pour vous, parce que dans la salle, il y avait des fois consensus, comme à Beauvais ou à Compiègne, mais parfois il y a avait un peu plus que de remous comme il y a eu il y a quelques minutes, et que parfois, cela a été très, très dur à mener et vous vous en êtes toujours bien sorti. Je voudrais souligner aussi la mobilisation. La mobilisation de la population, vous l'avez dites, il y a toujours eu beaucoup de monde que ce soit en Picardie ou en Ile-de-France. Les élus se

sont mobilisés, vous l'avez souligné. Nous, au niveau de la ville de Creil, nous avons voulu prendre notre place, toute notre place, rien que notre place, puisque c'est le moment de la synthèse, du bilan, autant le dire. Nous avons commis un cahier d'acteurs, nous avons aussi voté une délibération. On a eu un débat en Conseil municipal et puis on a essayé de populariser d'une façon originale ce débat public. Et je pense que, à chaque fois, on a réussi à toucher la cible. Le compte-rendu que vous avez fait, Monsieur le Président, me paraît établir clairement les éléments dont avait besoin RFF pour prendre sa décision en décembre. La Picardie, dans son ensemble et dans la diversité des acteurs concernés, s'est mobilisée pour un projet nécessaire à son développement et raisonnable sur le plan financier et environnemental, et tout cela, à l'échelle de son territoire. L'ensemble des villes ferrées de Picardie travaille désormais ensemble. Et d'ores et déjà, nous préparons les conditions d'une optimisation des gares et de leurs quartiers pour favoriser le développement économique, l'intermodalité et, en particulier, le report modal des voitures. Cette action va trouver naturellement un prolongement dans la mise en œuvre du schéma régional d'aménagement du développement du territoire de Picardie. Dans l'Oise, nous avons la chance d'avoir à nos côtés le SMTCO avec qui nous avons pu travailler à Creil et qui nous accompagne dans ce travail. Alors, je tiens à prévenir, gentiment pour les uns, fermement pour les autres, que nous continuerons à prendre des initiatives pour préparer les choses. Pour faire avancer le débat, nous continuerons à informer, à mobiliser les Picards sur l'importance de ce projet et nous ne manquerons pas de faire parvenir à RFF les résultats de ces mobilisations. Je le disais à Beauvais, nous avons peu de temps pour être prêts à accueillir le TGV, pour préparer nos quartiers, pour mettre en place les nouveaux horaires, adapter les gares, favoriser des arrêts nouveaux. Nous avons encore beaucoup de travail et nous n'attendrons pas la décision de RFF pour commencer à travailler avec eux, avec vous, Madame la Directrice, avec la SNCF, mais aussi avec tous les partenaires sur toutes ces questions de vie quotidienne des Picards. Je voudrais également m'adresser à mes collègues du Val-d'Oise. Si j'ai dû me faire représenter à deux réunions en Picardie par manque de disponibilité, j'ai été présent et j'ai tenu à être présent à toutes les réunions dans le Val-d'Oise. Je tiens à saluer le travail de mes collègues qui ont su, pour la plupart, mettre de côté leur crainte et ceux qui la leur inspiraient pour rentrer dans une logique de travail en commun, dont nous avons vu le résultat il n'y a pas si longtemps à Gonesse. En particulier, je veux souligner et saluer le discours de Jean-Pierre Blazy lors de son mot d'accueil à Gonesse, la semaine dernière. Oui, le sud de l'Oise et le nord-est du Val-d'Oise sont indissociables par bien des aspects. Et je crois que ce débat marquera au moins une étape dans le rapprochement de nos deux territoires. Nous partageons déjà beaucoup de choses, à commencer par le PNR où nous avons fourni et nous fournirons encore des efforts en

commun. D'autres projets peuvent naître de ce débat sur la liaison Picardie-Creil-Roissy. D'autres projets peuvent naître, je l'espère en tout cas, et je ferai mon possible avec l'ensemble des élus de Creil pour que notre rapprochement se consolide en une collaboration de long terme pour le bien de notre population aussi bien dans le sud de l'Oise que le nord-est du Val-d'Oise. Cette dernière séance du débat public va continuer à se dérouler Monsieur le Président. Mais en conclusion, je tenais à vous faire part d'une petite anecdote de vie quotidienne d'élus. Un collègue, à la fin de la semaine dernière, me disait dans mon bureau : « Tiens, je suis en train de lire ou relire plutôt le Journal de Jules Renard. Et j'ai trouvé une phrase qui va bien en conclusion pour ta prochaine intervention, parce que cela a un lien avec la liaison ferroviaire ». Jules Renard écrivait : « Le train, l'automobile du pauvre. Il ne lui manque que de pouvoir aller partout ». Cette phrase, je vous le concède, gens de SNCF et RFF, a bien vieilli depuis son temps. Mais sans vouloir préjuger de votre décision, j'espère surtout que les dix ans qui viennent lui donneront encore un peu moins raison et que la Picardie ne sera plus un de ces partout où l'on ne peut pas aller en TGV. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, tenez, Monsieur le Maire, donnez donc le micro à Monsieur Patria ou... Monsieur Patria, Député de l'Oise.

Christian PATRIA

Oui Président, mesdames, messieurs les élus, je me présente. Je suis Christian Patria, je suis le député local Senlis-Chantilly. Dans quelques instants, Olivier Jardé s'exprimera après moi, je dirais, au nom des parlementaires de Picardie, puisque sur ce dossier, nous sommes tous unanimes. En ce qui concerne notre circonscription, cette région, Senlis-Chantilly, je partage naturellement tous les propos qui ont été dits avant moi et, tout particulièrement, ce qu'a dit Monsieur le Ministre tout à l'heure. Donc, si vous le permettez, je vais prendre ma casquette de Conseiller général du canton de Senlis. Senlis n'a pas de gare et, nous, nous avons, je dirais, trois gares. Nous avons Creil et Chantilly, et puis, pour les grandes lignes, Roissy. Alors, je vais commencer par le problème... sur ce dossier, sur ce barreau qui relierait, je dirais, Picardie, Roissy et, moi, je dirais, plus particulièrement en ce qui concerne ma région, Senlis, c'est surtout ce qui nous intéresse et c'est Creil-Roissy. Il y a un nombre d'emplois important quel que soit le niveau de qualification à Roissy, nous sommes une région où le taux de chômage est relativement faible, le problème des habitants du canton

de Senlis, c'est bien plus difficile de trouver un moyen pour aller à Roissy que de trouver un emploi. Je m'excuse de m'exprimer comme cela, mais c'est notre problème. Donc, ce barreau, je ne suis pas 100 % d'accord, mais 200 % d'accord. Et pour nous, pour le développement de notre Région, c'est vraiment indispensable, je ne dirais même pas pour le développement, pour rendre service aux habitants de cette Région du Sud de l'Oise, parce que, comment cela se passe aujourd'hui ? J'étais 30 ans Maire d'une petite commune rurale qui s'appelait Fontaine-Chaalis, il y avait plus de la moitié des emplois qui est à Roissy et dans les couples maintenant, monsieur et madame travaillent et tout le monde allait avec sa voiture. Et puis également, le Conseil général, il y a quelques années, m'avait désigné pour siéger au Conseil d'administration d'ADP et le problème d'ADP, c'est l'aéroport, je crois que vous le savez tous, c'était un des problèmes, le parking pour les voitures du personnel, parce qu'il n'y avait pas de transport en commun pour y venir. Ce n'est donc que, je dirais, des éléments qui confortent l'idée que ce barreau doit se réaliser, j'ai envie de dire le plus rapidement possible. Moi, je souhaite que les habitants en tout cas de cette région de Senlis, ils puissent, demain soit à Creil, soit à Senlis, venir et pouvoir être en moins de 20 minutes ou en 20 minutes sur leur lieu de travail. Maintenant, je voudrais dire deux mots sur ce que j'appelle les grandes lignes, puisque pour nous, comme on n'a pas de gare, on va ailleurs. Notre gare pour les grandes lignes, c'est à Roissy. La gare de Roissy, et madame nous en parlions l'autre jour, bon, je dirais un gros avantage, il y a des trains pour toutes les destinations françaises, il n'y en pas 50. Je prends l'exemple d'Angers, il y a un train le matin, un train l'après-midi. Mais pour toutes les destinations françaises, il y a un train, mais comment faire pour y aller ? Parce que, si on y va avec sa voiture, si on part deux jours et j'ai gardé, parce que, moi, je ne suis pas là pour vous raconter ma vie. Je suis allé à un mariage ce week-end, j'ai laissé ma voiture à 9 heures à Roissy samedi matin, je me suis pris une journée de bon temps et je suis rentré lundi soir, 90 euros mon ticket de parking. Alors, comme je n'avais pas d'autres solutions ou alors il fallait que je prenne le taxi, vous trouvez quelqu'un pour me faire conduire. Donc, demain, moi je souhaite parce que l'avantage quand on va à Paris, il faut aller à la gare du Nord ; de la gare du Nord, il faut aller à la gare Montparnasse. C'est quand même extrêmement compliqué et vous comprendrez que, pour nous, les habitants de cette Région sur les grandes lignes, notre gare, c'est la gare de Roissy. Mais comme, et là j'espère, j'ai vu dans ce que vous avez dit Monsieur le Président, vous envisagez d'améliorer la gare de Roissy, la connaissant bien, je ne vois pas d'endroit pour y faire un parking. Donc, pour nous demain, je pense que l'idéal, cela sera, grâce à ce barreau pour aller à la gare grande ligne que je l'appelle grande ligne la gare TGV, de laisser notre voiture, soit à Creil, soit à Chantilly. Voilà ! Je m'en arrête là, mais je voulais redire que

pour les habitants de la région de Senlis, ce dossier est d'une importance capitale pour le développement des prochaines années.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Alors, on va donner la parole à Monsieur Jardé, Député de la Somme.

Olivier JARDE

Merci Monsieur le Président, Monsieur le Préfet, messieurs et mesdames les élus, mesdames et messieurs. Le débat était riche et je vous remercie beaucoup Monsieur le Président d'avoir mené ce débat. Ce débat a été riche et mobilisateur. Effectivement, je dirais que toutes les forces vives de notre Région, tous les élus se sont mobilisés pour, et je pense que c'est un élément tout à fait important dans une région un peu coincée entre deux métropoles importantes, l'Île-de-France et Lille, et le désenclavement et l'attractivité dans notre Région est tout à fait primordiale. Alors, je dirais qu'il y a trois éléments importants. Mon ami Patria vient de le dire, un intérêt économique. Effectivement, nous sommes à proximité, et parfois, on a l'impression d'être très loin de cette plate-forme internationale qui est Roissy. Et donc, je dirais le transport, l'emploi, ils sont très liés et relier notre Région à cette plate-forme de Roissy est pour nous tout à fait majeur. Je dirais qu'il y a un deuxième intérêt, un intérêt écologique. Cet intérêt écologique, c'est... J'ai participé aux Grenelles, grenelle 1, grenelle 2, à l'assemblée et effectivement, diminuer, je dirais les transports par les voitures, est un élément important et quand on voit les problématiques pour se rendre de Senlis à Roissy, on peut comprendre que d'Amiens, ce n'est pas plus facile. Et puis, il y a un intérêt qu'on parle peu, qui me paraît aussi important, c'est l'intérêt touristique. Nous sommes dans une région touristique, nous sommes dans une Région avec une côte picarde qui est l'intérêt touristique, qui est important d'être lié à une plate-forme aéroportuaire internationale. Alors, effectivement, à Amiens, c'est l'idée d'un comité de soutien parlementaire. Ce comité de soutien a parfaitement marché, puisque la totalité des parlementaires de l'Oise, de la Somme, y ont adhéré et une grande partie de l'Aisne et je vous rassure, parce que j'ai entendu dire les Saint-Quentinois, pas du tout les Saint-Quentinois ont tous signé au niveau de ce comité de soutien parlementaire. Et puis, il y a quelqu'un qu'on n'attendait pas, qui a absolument demandé à venir, qui n'est ni de notre Région, mais qui est tout à fait proche, c'est Daniel Fasquelle, qui est Député-Maire du Touquet et qui lui, pour un intérêt strictement touristique, a absolument souhaité, faire partie de nos comités de parlementaire de Picardie. Alors, peut-être que vous me direz que la

Picardie, effectivement, historiquement se prolongeait jusqu'à la Côte d'Opale, mais vous voyez qu'il y a une véritable réalité qui est importante. Je ne pense pas d'ailleurs, qui est opposition entre le développement de ce Barreau Roissy-Picardie et le maintien de la gare TGV. L'activité de la gare TGV a une croissance régulière, permanente et je ne le pense pas du tout et je suis même certain du contraire que l'ouverture de ce barreau ne diminuera pas cette attractivité de la Haute-Picardie. Nous l'avons d'ailleurs signalé dans notre contribution qui me paraît, est une chose importante. Et puis, alors, je vous dis franchement, moi, je souhaiterais jouer gagnant-gagnant. Le Barreau Creil-Roissy, j'appelle toujours Creil-Roissy mais en réalité c'est Picardie-Roissy et le Barreau de Gonesse sont pour moi deux projets totalement complémentaires, et je dirais même plus loin. Si par malheur, mais je n'ose même pas l'envisager, si vraiment par malheur, ce projet de Barreau Roissy-Picardie n'était pas retenu, est-ce que cela serait une chance supplémentaire pour le Barreau de Gonesse ? Je n'en suis pas sûr du tout. Et moi, je souhaite et nous souhaitons tous, tous les parlementaires de Picardie souhaitent apporter leur soutien au Barreau de Gonesse et nous soutenons de façon importante le barreau de Roissy-Picardie. Alors, Monsieur le Président, j'ai quand même une petite chose à vous dire, disons c'est long, c'est long, si on pouvait gagner une ou deux années, cela serait quand même une bonne chose, mais sachez que derrière ce projet, l'ensemble et je dis bien l'ensemble des parlementaires, de toute tendance confondue, de tout le territoire sont pour ce projet. Je vous remercie !

(Applaudissements)

François FERRIEUX

François Ferrieux, Président du syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise, mais également représentant du Président du Conseil général de l'Oise, Yves Rome. Je commencerais par dire, à mon collègue Christian Patria, Député et Conseil général, que j'aurais pu lui économiser ces 80 euros facilement. Il aurait suffi qu'il tape sur oise-mobilité.fr et on lui aurait dit : comment aller à Roissy ? Par le car Creil-Senlis-Roissy : 14 par jours, car organisé par la Région et s'il avait habité Crépy-en-Valois, il aurait pu prendre un car, subventionné par le syndicat mixte mais organisé par la Région avec aussi 14 par jour jusqu'à des heures avancées de la nuit, mais il y en a aussi beaucoup dans la journée. Bon, ceci étant dit, c'était l'anecdote people du moment, c'est mal connu, 80 euros, en tout cas économisés. D'abord, au nom du Président du Conseil général de l'Oise, je dirais une chose, nous avons un devoir d'aider à la mobilité des Isariens depuis leur commune jusqu'à la gare. Donc, les rabattements sur gare, cela fait partie de notre conviction intime qu'il faut les développer. Nous avons commencé et nous continuons. Et nous avons sur un deuxième

aspect, nous sommes particulièrement bien placés, je crois, c'est pour aider à tout ce qui concerne l'intermodalité et pour ce faire, nous avons, avec l'aide de nos collègues des autres autorités organisatrices de transport, créé le syndicat mixte des transports justement pour traiter de ces questions de l'intermodalité entre autres. Et donc, nous sommes particulièrement attentifs au fait que dans le projet à venir, dans le projet, pour rester, on est dans le débat, faut-il le faire ou pas mais j'ai l'intime conviction qu'il se fera, dans les années qui nous séparent du moment où démarrera le premier TER-TGV, nous avons le moyen, je crois, de faire que beaucoup de petits ruisseaux viennent alimenter la grande rivière de Creil-Roissy, et ces petits ruisseaux, ce sont, bien sûr, des transports collectifs, genre transport à la demande ; c'est aussi le vélo ; le moins possible, la voiture individuelle. Alors, cela pose le problème des gares, et surtout des parkings autour des gares, et tout cela le syndicat mixte a décidé parce que c'est dans ses statuts de le faire, au passage dans ses statuts, et aussi la liaison avec Roissy. Donc, on peut difficilement ne pas participer à ce débat pour dire que non seulement on est pour mais on propose à toutes les collectivités adhérentes, c'est-à-dire toutes, toute l'Oise et adhérentes du syndicat mixte des transports, qu'on travaille ensemble, à rendre fluide l'ensemble de la chaîne des mobilités autour de ce grand projet fantastique de Picardie-Roissy. Enfin pour terminer et en n'ayant pas dépasser le temps imparti puisque je suis à moins de 3 minutes, je dirais, effectivement comme Monsieur le Préfet pour la deuxième fois m'a cité d'abord à Beauvais puis aujourd'hui, j'ai pris la formule bien connue du cosmonaute arrivant sur la lune : « Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité » parce que j'ai trouvé que le slogan serait facile à vendre et à porter : « Un petit barreau pour RFF, un pas immense pour l'Oise et la Picardie », je crois que cela synthétise tout ce qui s'est dit, en tout cas toute l'Oise et la Picardie le pensent. Devant un tel intérêt et comme le Ministre l'a dit tout à l'heure dans son allocution d'ouverture, il a dit : « Finalement, rapport qualité-prix, rapport avantages-inconvénients, il n'y a pas photo. Vous n'avez pas des centaines de projets comme cela dans la Région où il y a un tel rapport ». Par conséquent, nous soutenons de A jusqu'à Z, mais pas jusqu'au 31 juillet fin du débat public, mais pendant les années à venir jusqu'à 2017, là où partira le premier train, je l'espère, le projet Roissy-Picardie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

On va peut-être donner la parole au micro numéro 1, là, qui l'attend depuis un certain temps.

Jean-paul LEGRAND

Monsieur le Président, mesdames et messieurs, bonsoir.

Claude BERNET

Puis-je vous demander de vous présenter en un mot ?

Jean-paul LEGRAND

Je me présente, bien sûr. Jean-paul Legrand, Président de ADEROISE, l'Association pour le développement de la rivière Oise et également Maire-adjoint de Creil. Nous avons eu l'occasion d'intervenir plusieurs fois dans ce débat, notamment en apportant une contribution écrite mais également lors du débat qui s'est déroulé à Nogent-sur-Oise et à Compiègne. Et je veux témoigner, pour notre association, de la qualité de ce débat, notamment sous votre présidence. On doit dire que ce débat a permis, effectivement, à une population nombreuse de s'intéresser à ce projet. Pour nous, il s'agit de poursuivre, bien sûr, le débat n'est pas clos. Il s'agit de poursuivre parce que, quand il y a un unanimité en parole, il faut qu'il soit suivi d'actes. Et nous verrons, et nous jugerons. Pour nous, qui sommes une association qui milite pour le développement économique, nous pensons que cette liaison ferroviaire à grande vitesse Roissy-Picardie est absolument indispensable : c'est un atout considérable à la fois pour le développement des hommes et le développement économique. Pour le développement des hommes, il est évident que nous ne pouvons pas concevoir seulement un train à grande vitesse qui passera en Picardie, seulement pour y passer. Il faut que cela s'accompagne de synergie qui permette le développement de la Région. Il faut, pour nous, qu'il y ait une amélioration sensible, je dis bien sensible, des transports TER. Beaucoup, beaucoup de salariés en Picardie empruntent ces transports. Il y a du côté de la Région une grande responsabilité. On a parlé ces derniers mois, par exemple, de la gratuité du TER. Certains pensent que cela est démagogique, d'autres pensent que cela est tout à fait possible et raisonnable. Nous profitons, bien sûr, du débat pour rappeler ce type de proposition qui, à notre avis, doit continuer à faire son chemin. Nous souhaitons également attirer l'attention de la population sur le fait que cette ligne à grande vitesse peut permettre un développement économique important de notre Région et notamment du Sud de l'Oise. Nous considérons que cette ligne est en complémentarité avec le futur canal Seine-Nord. Vous le savez, cet ouvrage va permettre la liaison entre le réseau Ile-de-France et tout le réseau Nord de l'Europe ; en terme fluvial, une liaison à grand gabarit qui va permettre à ce qu'on puisse transporter des marchandises qui ne seront pas sur la route mais qui seront sur la rivière. Un progrès considérable ! Cette liaison, pour nous, puisque nous sommes une association qui s'occupe en particulier de la rivière, ce projet, ce grand projet doit réussir.

Nous avons également le souci du développement ferroviaire. Vous savez, je suis Creillois : Creil, Nogent-sur-Oise, toutes leurs histoires, c'est la rivière, le développement industriel et le chemin de fer. Et ce chemin de fer, nous pensons qu'il a beaucoup d'avenir, je pense que RFF ne va pas me démentir, beaucoup d'avenir dans la région creilloise. Et je reviendrai sur ce que j'avais dit à Compiègne : nous avons à Creil le petit terrain, c'est en réflexion. Je sais que c'est en réflexion. Quelle utilisation du petit terrain ? Le petit terrain, en fait, c'est un terrain qui a pour dimension, je pense, 55 ou 56 hectares sur lequel aujourd'hui s'organisent les trains, je ne suis pas un technicien mais il y a du tri, et c'est peut-être aussi un terrain qui pourrait être utilisé à l'avenir puisqu'il s'y trouve nombre de voies ferrées. Peut-être ! C'est à réfléchir, c'est une proposition. Peut-être que nous pourrions y développer le fret à grande vitesse, parce que nous parlons bien sûr de transporter des voyageurs, la grande vitesse qui est une très bonne chose. Mais pour un développement économique, il faut aussi penser aux marchandises. Et là, nous posons la question, point d'interrogation. Pour notre part, nous sommes convaincus qu'il y a une opportunité d'autant que nos amis du Val-d'Oise avec qui d'ailleurs nous ne souhaitons pas du tout polémiquer, car pour nous les deux barreaux ne s'opposent pas, nous l'avons dit. Et Monsieur le Président, nous l'avons dit bien avant les Verts, nous l'avons dit au débat de Nogent-sur-Oise : les deux barreaux ne s'opposent pas. Et par conséquent, nous pensons qu'il faut, aujourd'hui, installer dans notre réflexion la ligne Roissy-Picardie comme un élément, un facteur déterminant d'une stratégie de développement local, interrégional et national. C'est quand on pense les choses de ce point de vue que, justement, on ne met pas en concurrence les territoires. Au contraire, les choses se complètent et on peut se mettre d'accord. Je le disais, avec nos amis du Val-d'Oise, je pense qu'en ce qui concerne notamment le projet CAREX, Cargo-Rail-Express, nous pouvons sans doute trouver un écho par rapport à nos propositions. Et enfin, j'ai entendu ce que disait Monsieur le Président dans le bilan, il y a des personnes, des associations, des élus qui considèrent aujourd'hui que continuer à développer Roissy, c'est un vrai problème. Oui, c'est un vrai problème. Personne ne peut le nier. C'est un vrai problème en termes d'espace, en termes d'environnement, en termes de saturation justement des transports. Est-ce qu'il ne faudrait pas réfléchir à cette proposition qui a été émise il y a quelques années, et on sait pourquoi, cette proposition qui a été mise à la poubelle, d'accueillir en Picardie le troisième aéroport international ? Le troisième aéroport international, et pour quelle raison ? Parce que le troisième aéroport international ce serait une plate-forme multimodale extraordinaire : 50 000 emplois, plus 50 000 emplois induits, 100 000 emplois. Mais cela se justifie tout à fait, car là où il est envisagé, où il était envisagé de l'implanter, c'est au niveau de la gare Haute-Picardie et non loin du futur canal Seine-Nord. Tout se tient. C'est une logique à la fois économique et humaine qui, à notre avis, peut porter ses fruits.

Voilà en quelques mots, parce que je ne veux pas être trop long, voilà en quelques mots la proposition, les propositions que notre association présente. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci. Bon, j'ai Monsieur Leboeuf, ensuite on donnera la parole à Monsieur Marcus. Il y a un groupe... Alors, on va leur demander d'être un petit peu... Alors, Monsieur Leboeuf. Pardon ? Oui, mais, je vous retiens pour après, pas de problème Monsieur le Maire de Saint-Witz. Monsieur Leboeuf.

Michel LEBOEUF

Merci Monsieur le Président. Mesdames et messieurs les parlementaires et élus, mesdames, messieurs, je suis Michel Leboeuf, Directeur de Grands projets et prospective de SNCF-Voyages, c'est-à-dire les grandes lignes de la SNCF. Et c'est le point de vue de cette organisation que je porte ce soir. Le débat public que nous avons suivi pose une question principalement : le projet Roissy-Picardie est-il opportun ? Au nom de la SNCF que je représente ce soir, très clairement, je réponds « oui » à cette question. Il y a de nombreuses raisons qui justifient cette position. Je vais d'abord en citer sept qui ont été partiellement évoquées par vous, messieurs, mesdames les élus. D'abord, premièrement, les gares de Paris se saturent. Les gares qui sont à l'extérieur de Paris, comme Massy, comme Marne-la-Vallée et Roissy bien entendu, évitent que des voyageurs ne viennent à Paris, cela a été dit, et encombrent ses gares. En augmentant le rôle de ces gares ou en augmentant le nombre de ces gares, finalement, nous allons dans le bon sens et nous évitons des investissements qui seraient très coûteux dans les gares de Paris ou si nous ne les évitons pas, en tout cas, nous les différons sérieusement. Deuxième raison, la Région Ile-de-France, j'ose le dire, est très mal desservie par le TGV, c'est presque un paradoxe, mais vous allez comprendre. Si vous y réfléchissez bien, à Paris, il n'y a qu'une seule gare TGV et non pas cinq parce que si vous voulez aller à Bordeaux, vous ne pouvez pas aller à la Gare de l'Est, il faut aller forcément à la gare MontParnasse. Donc, Paris c'est une gare qui est juste éclatée en morceaux mais une gare. Et finalement, en Ile de France, nous avons quatre gares TGV, une à Paris, une à Roissy, une à Marne-la-Vallée et une à Massy pour les gares principales. Quatre gares pour 12 millions d'habitants, c'est très, très insuffisant et c'est mauvais. L'accessibilité du TGV en Ile-de-France est mauvaise. Pour beaucoup de franciliens, cela a été dit, c'est le parcours du combattant pour rejoindre la gare avec la poussette, avec la valise pour reprendre une expression que j'ai déjà entendue. En renforçant le rôle de Roissy,

justement, nous améliorons l'accessibilité au TGV. Troisièmement, si je me place cette fois-ci à l'extérieur de la Région Ile-de-France, nous considérons qu'il y a des zones d'ombre dans le territoire français et la Picardie est dans l'ombre, elle n'a pas accès au TGV. En desservant Amiens et Creil, le projet permettra de surmonter cette difficulté qu'a aujourd'hui la Picardie, raccrochera la Picardie aux réseaux à grande vitesse à un réseau moderne, rapprochera ces deux villes mais aussi, par correspondance, Beauvais, Compiègne et Saint-Quentin. Quatrième raison, Amiens aura des TGV dans un nombre qui sera proportionné à son marché. Mais en fait, Amiens en aura plus parce qu'en accédant à Roissy qui est un hub, Amiens aura des correspondances pour l'Est de la France, pour le Sud-Est de la France, pour le Sud-Ouest de la France, pour l'Ouest de la France, pour le Nord aussi, éventuellement, donc pour la France entière. Cinquième raison, le projet va transformer la gare de Roissy en passant de 4 à 6 voies à quais, et cette transformation rendra possible l'arrêt des Eurostars à Roissy car il faut des quais supplémentaires pour assurer les opérations de police et de sûreté qui caractérisent les Eurostars. Sixième raison, il est très important d'assurer une bonne complémentarité entre le fer et l'air. Le TGV à Roissy et la gare de Roissy ont ce rôle en augmentant le nombre de trains arrivant à Roissy, c'est encore ce rôle qui est à augmenter. Septième raison, le projet permet d'accueillir à Roissy des TER et, bien entendu, cela facilitera grandement les trajets de personnes qui travaillent sur la plate-forme de Roissy, nous en sommes très conscient mais nous ne pensons pas qu'à elle, il y a aussi beaucoup de gens qui vont à Roissy et qui prennent d'autres trains pour les loisirs ou pour des besoins professionnels. Voilà, j'ai cité sept raisons, j'aurai pu en citer huit, les effets sur l'emploi, j'aurai pu en citer neuf avec le bilan Carbone, j'aurai pu en citer dix avec le bilan socio-économique mais je vais m'arrêter là. Je vais simplement dire que la SNCF souscrit pleinement à ce projet, qu'elle supporte Réseau Ferré de France dans sa démarche, que dans le développement du projet, il y aura néanmoins un point de vigilance parce qu'il est clair que nous allons considérablement augmenter le nombre de trains dans la gare de Roissy. Nous en sommes très conscient. Il faut que le TER puisse être origine ou terminus en gare de Roissy, il faut que le TGV continue à traverser la gare de Roissy, il ne faut pas que l'un gêne l'autre. En passant de 4 à 6 voies à quais, cet objectif est normalement rempli. Il faut aussi que le plan de voies soit adéquat pour éviter que lesdits cisaillements entre les trains n'arrivent. Voilà, c'est le point vigilant sur lequel nous insisterons tout au long de ce projet. Mais je veux que vous sachiez que ma conclusion globale, mon mot unique, c'est « oui » pour le projet.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, on a un groupe de jeunes qui font baisser notre moyenne d'âge. On les remercie et on va donc leur donner la parole.

Intervenant

Monsieur le Président, Messieurs, dames, messieurs, dames du public. Donc, nous sommes des jeunes d'Amiens, du Lycée Robert de Luzarches. Donc, nous sommes une partie...

Claude BERNET

Alors, je signale... Je vous interromps un instant.

Intervenant

Oui

Claude BERNET

Je signale à tout le monde qu'il y a sur le site du débat un film qui a été réalisé par les élèves du Lycée Robert de Luzarches. Nous l'avons mis sur le site parce que vraiment, c'est... Je ne voudrais pas être... diminuer la qualité des autres contributions mais je dirai que c'est certainement la contribution qui a demandé le plus de boulot.

Intervenant

Merci.

Claude BERNET

Voilà. Alors, je vous rends la parole. C'était pour signaler à tout le monde le travail que vous avez fait. Je pense que vous allez le présenter.

Intervenant

Oui. Je vais tout même expliquer pourquoi on est là en fait. Donc, nous, on a réalisé un film, un court métrage concernant les difficultés pour accéder à la gare TGV en Picardie. Donc, nous avons réalisé un petit film qu'on va vous remettre puisqu'on n'a pas eu la possibilité de le diffuser pendant le débat, ce n'est pas possible, en fait. Donc, on vous remet le DVD du film, en fait, qui exploite le thème des difficultés et en particulier aussi pour les jeunes d'accéder aux gares TGV du fait du prix, du déplacement aussi. Donc, voilà, merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, on va voir si c'est techniquement possible mais on pourrait peut-être essayer de se le passer quand on aura fini de travailler. Enfin, ce sera notre satisfaction et notre récompense. Merci beaucoup en tout cas. Alors, j'ai Monsieur le Maire de Saint-Witz qui s'était manifesté depuis un moment.

Germain BUCHET

Merci, Monsieur le Président. J'étais à la réunion d'ouverture de cette enquête publique à Amiens. J'avais conclu mon propos en disant... Excusez-moi, je ne me suis pas présenté. Je suis Germain Buchet, maire de Saint-Witz, juste à la bordure. Je suis vice-président du SIEVO qui est le Syndicat de l'aménagement du Val-d'Oise et je suis vice-président de la communauté de communes Roissy Porte de France. Donc, comme je le disais en préambule, j'étais à la première réunion d'ouverture et j'avais conclu mon propos en disant : votre projet, il est très bon, il nous intéresse, nous sommes dans la même position que vous et je vous propose, en fait, de le faire ensemble. Les choses ont mûri, c'est vrai, on l'a vu dans ce que vous avez exposé tout à l'heure. Par contre, il y a une chose qui m'inquiète assez, c'est que, dans ce projet, finalement, on parle du passé, on parle de ce qui pourrait se faire dans cinq ou dix ans, et on oublie, cela était d'ailleurs noté dans certains rapports, certaines contributions, on oublie le fait du grand huit. On ne va pas, dans dix ans, enfin moi, je ne serai plus là, mais on ne va pas rediscuter à nouveau Picardie-Roissy pour avoir accès aux gares du métro automatique du Grand Paris. Je crois que vous l'oubliez trop, vous oubliez cette dimension. Et si nous, nous insistons très fort sur la partie Sud du barreau, c'est également à cause de cette fameuse gare qui va exister. Pensez-y, vous les Picards, pensez-y et pensez également à vos salariés qui ont manifesté à Nogent et ailleurs en disant : « Mais attendez, on ne comprend pas ». Vous voulez arriver à la gare du TGV de Roissy, c'est bien. Mais pour nous qui travaillons dans le Sud de l'aéroport, pour toute la partie développement qui va se faire sur le Sud de l'aéroport, nos problèmes ne seront pas résolus. Pensez-y, pensez-y. Oui, donc. Je ne donne pas la solution puisque vous la donnez vous-même. En fait, passer par le Sud et donc la conclusion, elle vient de se dire, ce n'est pas moi qui l'ai dit mais je vais la répéter : « Il faut donc forcément le Barreau de Gonesse et faisons tout ensemble ». Et je me répète, faisons tout ensemble. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

En tout cas, s'il y a un projet qui a un peu avancé dans ce débat public, c'est le projet d'à-côté. Incontestablement, on a vu un certain nombre de positions se prendre autour du Barreau de Gonesse. Il n'était pas au cœur du débat. C'est la deuxième fois que cela m'arrive dans ma vie de Président de débat public. Dans un autre débat public, on parlait... il y avait un projet dont il ne fallait pas parler mais tout le monde en parlait, finalement. Il est aujourd'hui... Enfin, le Gouvernement vient d'annoncer qu'il serait fait. On est très loin, c'est un projet autoroutier. Alors, je vais peut-être finir par donner la parole à Monsieur Beurdeley, vice-président du Transport du Conseil Régional de Picardie.

Daniel BEURDELEY

Oui, deux minutes. Moi, je voudrai dire combien je suis content de voir l'évolution depuis maintenant des mois de RFF et, bien entendu, de la SNCF. Le Président l'a déjà dit et c'est vrai que cette évolution va dans le bon sens. Bien entendu, nous défendons, enfin, nous sommes à 100 % même à 200 % pour ce barreau mais aussi nous défendons le Barreau de Gonesse. Moi, je voudrai aussi remercier, parce qu'on ne l'a pas encore dit depuis le début, un homme avec qui j'ai collaboré et j'ai travaillé pour que ce projet arrive. Où il est aujourd'hui, c'est... Il était vice-président des transports de l'Ile-de-France, Monsieur Méry, avec qui j'ai travaillé et qui, aussi lui, a porté sa pierre à ce barreau. Je ne pourrai pas oublier non plus les services des deux régions, c'est-à-dire, la Région Ile-de-France et la Région Picardie qui ont énormément travaillé pour apporter des contributions à ce projet bien en amont. Donc, merci à eux parce qu'ils ont bien travaillé pour que RFF ait des éléments pour travailler. Moi, je voudrai dire aussi, c'est vrai que la responsabilité de la Région était fortement engagée mais je pense que depuis longtemps, et surtout depuis 2004, la Région a fait énormément pour TER. Elle a travaillé en amont pour améliorer le réseau même si, je rappelle quand même, que la compétence de la Région, ce n'est pas d'aller sur le réseau, et on va encore y aller pour la liaison Beauvais-Creil où nous allons dans le contrat de plan, la Région va mettre plus de 40 millions d'euros sur 62 millions d'investissement. Donc, c'est un effort quand même important de la Région Picardie pour permettre justement de rabattre sur Creil un maximum d'usagers pour qu'ils puissent prendre soit le TER pour aller sur Roissy ou, bien entendu, le TGV. Donc moi, je tenais aussi Monsieur le Président à vous remercier d'avoir mené les débats comme vous les avez menés ainsi que les membres de la Commission et puis aussi à RFF d'avoir bien travaillé. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

A Monsieur Marcus. Marcus demande la parole depuis un bon moment.

Jean-Claude MARCUS

Oui, bonjour ! Jean-Claude Marcus. Certains d'entre vous m'ont vu à Villiers-le-Bel, à Fosses, à Gonesse. Bon. Je vais faire très bref. Premièrement, je viens au nom des habitants de l'Est du Val-d'Oise, puisque nous sommes l'Association de défense des habitants de l'Est du Val-d'Oise, remercier tous les Picards qui sont ici et tous ceux qui n'y sont pas puisque grâce à vous, nous avons eu la confirmation concernant le Barreau de Gonesse, en tout cas, par notre représentant en Transport de la Région. C'est bien grâce à vous, et je dois notamment remercier Monsieur Bernet qui a accepté que ce débat figure dans le débat. La deuxième chose, c'est que, en contrepartie, je viens vous faire non pas un cadeau mais une offre de travailler ensemble. Monsieur le Maire de Creil l'a dit, beaucoup d'entre vous l'ont dit, dix ans, ce sera long. En attendant, l'association de défense des habitants de l'Est du Val-d'Oise a donné un projet, ce projet, c'est le projet qui figure dans le cahier d'acteurs numéro 20. C'est un projet qui se situe en trois temps. Le premier temps est valable pour toutes les collectivités qui sont ici. Il consiste à méthaniser les déchets fermentés cibles de la plate-forme de Roissy. Ceux-là sont plus faciles à faire que d'autres parce qu'il y a un point de collecte. Avec quoi on peut faire du biogaz, avec quoi on peut faire du GNV avec une épuration. Le deuxième temps est de faire une navette, extrêmement fréquente, irriguant également sur certains de ces trajets l'ensemble de l'aéroport puisque vous l'avez dit, quand on arrive à Roissy, on doit encore se rendre à l'endroit où on travaille. Ce serait donc des navettes qui pourraient démarrer dès 2013. Aujourd'hui, nous parlons de 2020. Ce serait des navettes qui pourraient démarrer dès 2013. J'ai vu à peu près tous les partenaires possibles dans tous les domaines. Donc, aujourd'hui, on est dans la faisabilité. Et donc, je viens demander à mes amis Picards et notamment en toute priorité évidemment à Monsieur le Maire de Creil, que nous travaillons ensemble sur ce sujet qui ne remplacera pas bien évidemment le Barreau de Roissy-Picardie mais qui diminuera les difficultés que connaissent aujourd'hui les gens qui travaillent sur la plate-forme. Je les résume en quelques mots. Si vous avez un bus qui part tous les quarts d'heure, en tout cas, qui est synchronisé à coup sûr avec le RER D, que ce bus met au maximum 20 minutes à atteindre la gare du RER B, c'est-à-dire Roissy II qui est aussi une gare routière et que, par ailleurs, il parcourt un certain nombre de points dont, par exemple, la Grande Crèche sur l'aéroport, à ce moment-là, vous n'avez plus besoin de prendre votre voiture, parce qu'on ne prend pas seulement la voiture parce qu'il n'y a pas de train, on prend aussi la voiture parce qu'on doit aller à un endroit précis, à une heure précise. Ce ne serait donc que des navettes 24 heures

sur 24. Certaines, la nuit, rejoindraient Creil parce qu'il y a une forte demande et je demande à Monsieur le Maire de Creil qu'on travaille ensemble là-dessus avec le Maire de Goussainville, avec le Conseiller Général du Val-d'Oise. Tous les contacts ont été pris. Quelle est la vertu de la chose ? Et je pense que RFF et la SNCF vont nous remercier parce que cela veut que ceux qui sont obligés de prendre le RER D pour aller à la Gare du Nord et de la Gare du Nord de prendre le RER B pour remonter sur Roissy, cela, ils vont pouvoir accéder directement à Roissy à partir de Goussainville. Mais du coup, les trains seront beaucoup plus libres pour ceux qui, y compris picards, ont de bonnes raisons de se rendre sur Paris ou sur la Gare du Nord. Dans l'autre sens, et c'est la même chose le soir, il est évident que le tronçon du RER B qui est occupé par le défaut de liaison transversale, c'est bien pourquoi on parle de barreau, le barreau c'est parce qu'il y a deux montants à l'échelle, en l'occurrence dans ce que je dis, c'est le RER D et le RER B. A partir du moment où nous avons un barreau en navette qui non seulement sont de haut niveau de service, mais sont surtout de haute qualité environnementale, je ferai une incidente quand même sur le problème du gasoil parce que cela a été mal perçu, j'ai entendu parler de bus, donc, je ferai une petite incidente. Donc là, moi, je viens offrir à mes amis picards, dont je suis d'ailleurs natif mais, je viens offrir à mes amis picards un travail en commun sur une solution dès 2013 qui n'obère en rien évidemment les études pour 2020 et qui sera vertueuse pour RFF, meilleur rendement de ses sillons, pour évidemment la RATP mais aussi la SNCF, meilleur emploi de ces trains et puis pour tous ceux qui travaillent, du temps gagné, de la fatigue gagnée, et surtout de la sécurité gagnée par rapport à la voiture. Je vais faire une incidente parce qu'un car n'est pas égal à un car. Aujourd'hui, on s'imagine que des bus au gasoil sont vertueux. Non, ils ne le sont pas pour trois raisons. La première, c'est qu'ils ne le sont pas pour la balance des paiements. La deuxième qui est gravissime sur laquelle aucune communication n'est faite en France. On a inventé un faux pot catalytique, c'est-à-dire qu'on a inventé le fait de passer de particules de 15 microns qui s'arrêtent au niveau du larynx mais qui opacifient et ne permettent pas d'atteindre les normes européennes à des particules de 0,5 micron, c'est-à-dire exactement les mêmes que celles de l'amiante qui provoquent l'asbestose. Mais ces particules-là, elles, elles ne créent pas d'opacité et elles vont donc permettre au moteur diesel de remplir au niveau du pot d'échappement les normes européennes. J'attire votre attention sur un futur scandale de l'amiante qui se prépare là et c'est pourquoi je plaide pour des bus à gaz. Mais c'est valable pour Creil, c'est valable pour chacune de vos collectivités, car la possibilité de faire du biogaz est immense eu égard à tous nos gâchis, à tous nos déchets. Donc, la première chose que je viens faire ici, c'est proposer à nos amis Picards de travailler ensemble sur, dès 2013, une facilité d'accès sur la plate-forme et pas seulement à la plate-forme. Et d'autre part, je mets en

garde sur le fait qu'un bus n'est pas identique à un bus. Voilà. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci. Alors, le Monsieur là au micro numéro... qui attend depuis un moment, voilà, à gauche. Voilà.

Nicolas HUYARD

Je vous remercie. Nicolas Huyard, Chantilly. Moi, j'ai quelques réserves sur le projet. Ce qui m'ennuie, c'est qu'il n'y ait pas de troisième solution, cela aurait été une solution toute TER. Ce qui m'ennuie, c'est qu'on nous propose une solution tout TGV ou alors un mixte TER-TGV, il n'y a pas de solution toute TER. J'aurais juste à rappeler le contexte, c'est... à mon sens, le TGV a des avantages mais il a aussi des inconvénients, c'est notamment la réservation obligatoire des coûts d'infrastructure assez élevés, également. Et pour compenser ces coûts d'infrastructure, les billets sont aussi souvent beaucoup, beaucoup plus chers, c'est-à-dire qu'avec un TER, on sait, en fonction du nombre de kilomètres, combien vous coûtait le billet. Avec un TGV, c'est assez aléatoire, personne n'y comprend rien, on sait seulement que si on part en heure de pointe, cela va coûter très cher. C'est pourquoi j'ai de profondes réserves sur la ligne TGV entre Roissy et Amiens. Il faut rappeler que pour les villes de province, souvent il y avait un Corail, il a été supprimé. Maintenant, on vous conseille de prendre un TGV et ensuite de prendre un TER. A l'arrivée, vous mettez plus de temps, parce qu'il y a une correspondance et cela vous coûte beaucoup plus cher. Enfin, ainsi que le Président du Conseil régional a pu le dire, il y a une... Je pense qu'il y a un orgueil de la Région à vouloir une gare TGV, à vouloir que le TGV arrive à Amiens, il l'a bien exprimé. Il était assez content, donc on est le dix-neuvième aéroport, je crois que c'était... il me semble de tête, c'est ce qu'il a dit « dix-neuvième aéroport de France »... Neuvième, excuse-moi. Et il nous a expliqué qu'il était important que la Région ait sa gare TGV, mais un problème c'est que je ne vois pas ensuite où est-ce que cela va aller. A part à Roissy, pour l'instant, le TGV d'Amiens, même s'il arrive à Amiens, qu'est-ce qu'on va en faire ensuite ? Alors, c'est un... je m'interroge. Enfin, je voudrais... Excusez-moi ! Donc, pour moi, le débat, je le trouve un petit peu tronqué puisqu'il n'y a pas la troisième solution qui aurait peut-être pu dire : on va financer seulement un TER pour l'arc Roissy jusqu'à Orry-la-Ville ou Survilliers, je ne sais pas où est-ce qu'on va le faire arriver, selon qu'il passe au Sud, au Centre ou au Nord, et ensuite, il aurait très bien pu se raccorder sur la ligne TER

existante pour un coût moindre. On nous présente un projet de TGV et moi, ce que je crains, c'est qu'ensuite, pour remplir le TGV, on mette une fréquence inférieure pour le TER entre Amiens et Creil, c'est le risque à mon sens. Ce sont les gens qui habitent à Breteuil-Embranchement ou qui habitent à Clermont à mon sens ont peut-être du souci à se faire, puisque, actuellement, ils peuvent aller directement sur Paris, il est probable que, dans un futur proche, on leur dise : « Vous prenez un TER de Breteuil et vous montez sur Amiens » ou alors les gens de Clermont : « Vous descendez sur Creil et ensuite vous reprenez un autre train à Creil qui vous amène sur Paris ». Il faut juste une chose, c'est... Moi, j'ai un peu peur que dans un futur proche, la SNCF passe un deal avec la Région en disant : « Ecoutez ! Vous nous financez les TER, vous nous subventionnez plutôt les TER pour le fonctionnement, pour le passage des trains et que la Région, par souci d'économie, laisse en fait la SNCF mettre moins de TER mais plus de TGV puisque le tarif est libre sur le TGV, cela coûtera moins cher à la Région mais cela coûtera aussi beaucoup plus cher à la population. C'est un petit peu au niveau national, c'est ce qu'on observe. La désinfection des Corail, en fait, cela coûte beaucoup plus cher à la population. Toute personne qui a voulu partir en vacances en heure de pointe ou pour aller travailler l'a bien compris. Enfin, à mon avis, il y a deux genres... J'envisage deux hypothèses parce que les problématiques à mon avis ne sont pas les mêmes selon qu'on habite à Orry, à Chantilly, à Creil ou alors à Amiens. Alors, on va prendre l'exemple d'une personne qui habite à Amiens. La personne qui habite à Amiens, la Région, on nous a dit aujourd'hui, notamment le Président du Conseil régional, c'est une opportunité pour l'emploi puisque, à Amiens, il y a du chômage, on va aller faire travailler les gens à Roissy. Ce qu'il faut savoir actuellement, c'est que les Corails qui vont sur Paris sont doublement subventionnés par la Région. Ils sont subventionnés, un, pour circuler, et deux, ils sont subventionnés puisque les gens qui prennent le Corail au-delà de 70 km, c'est-à-dire les gens qui vont travailler à Paris sont également subventionnés. Le Conseil régional verse une double subvention. Le risque, à mon sens, c'est que le TGV ensuite qui va faire Amiens-Roissy soit également plus cher en mode de fonctionnement et on ne pourra ensuite pas enlever également les subventions qu'ont les personnes qui vont travailler à Roissy d'Amiens, donc cela va coûter plus cher à la Région sur les deux plans, c'est-à-dire sur le fonctionnement de la rame qui faudra subventionner plus lourdement puisque cela coûte plus cher en TGV et également sur les gens puisque, comme le coût du billet sera plus cher, il faudra plus le subventionner. Donc, moi, je m'inquiète un petit peu du coût à l'arrivée que cela va être pour la Région et c'est pourquoi, on n'aura peut-être pas ces problématiques-là avec un TER. Seconde hypothèse, vous êtes... Pour les gens qui habitent à Chantilly, à Orry, ou à Senlis, enfin dans le Sud de l'Oise, pour eux, le TGV, je ne vois pas très bien. Enfin, il y a assez peu d'intérêt. Prenez quelqu'un qui habite à Creil ou à Chantilly.

Etant donné que le TGV, normalement, il va faire des arrêts tous les 10 km, il y a peu de chance qu'il accélère à 300 km/heure entre deux gares. Donc, à mon sens, pour le Sud de l'Oise, le TER sera largement suffisant. Pour les gens qui habitent dans le Sud de l'Oise, je ne comprends pas... il y a peu d'intérêt, je pense, à avoir un TGV. Et enfin, et j'en aurais fini, là, j'ai traité seulement les gens qui vont travailler donc au quotidien sur Roissy. Pour les déplacements ponctuels, le TGV fera gagner du temps mais ainsi, je voudrais le rappeler, c'est qu'il faudra prendre une réservation. Donc, je pense qu'il faut... Il y a beaucoup de gens qui préféreront peut-être conserver un mode de transport souple comme l'a pu l'être le TER, qui n'est pas cher, quitte à mettre un quart d'euro, 20 minutes de plus. Si c'est pour aller prendre un avion ou si c'est pour aller partir en... ou pour aller en... ensuite, rattraper Roissy pour reprendre un autre TGV, on peut partir 20 minutes avant. Pour les vacances, ce n'est pas très très grave. Enfin, et j'en aurais fini, puisque j'ai entendu tout à l'heure, on nous parle de fret à grande vitesse. Il faut rappeler que le fret, le problème de la SNCF avec les temps de transport et la concurrence de la route, ce n'est pas le problème de la vitesse du fret qui va lentement, c'est le problème des intermodaux. Quand il faut assembler les rames, ensuite quand il faut les désassembler, c'est au niveau des gares de triage que cela perd du temps. On veut faire croire que le fret sera plus vite à destination avec une ligne grande vitesse, ce n'est pas vrai. Et enfin, et j'en aurais fini, et c'est pour cela qu'il a été question du troisième aéroport ici et je trouve que les vocations étaient intéressantes puisque moi, ce débat public, je l'ai trouvé intéressant mais je me dis pourquoi est-ce qu'il n'y a pas la troisième solution ? Et comme on a parlé du grand aéroport, pour ceux qui ont été, c'est ce qu'on appelle communément là-bas « la gare des betteraves », les terrains sont gelés là-bas. Cela fait quinze ans quand la ligne est passée qu'on savait ou qu'on avait projeté de faire un aéroport là-bas. Le débat est apparu, je crois que c'était en 2002 ou 2003, mais cela faisait presque dix ans que la gare était construite et qu'on avait gelé tout le foncier pour réserver pour des entrepôts, pour réserver sans doute pour un aéroport, mais projeter de faire quelque chose. Et c'est pourquoi, là, ce débat, moi, il me semble tronqué. Je pense que cela aurait coûté beaucoup, beaucoup moins cher de faire juste un arc TER qui fait Roissy et qui rejoint Louvres plutôt que d'associer un TGV dont je ne vois vraiment pas l'intérêt. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous en prie. Alors, sachant que le débat public, c'est fait pour poser des questions. Dans vos questions, il y en a un certain nombre qui intéressent directement RFF et donc je vais donner la parole à RFF pour qu'il vous apporte des éléments de réponse.

Pierre-Yves BIET

Merci. Bonsoir ! Peut-être que sur la dernière intervention, la SNCF et la Région souhaiteront compléter. Ce qu'on veut simplement indiquer, c'est que dans ce débat public, RFF a apporté au débat deux scénarios de service, comme, Monsieur, vous l'avez indiqué, le scénario TGV et puis un scénario TGV+TER. Je crois que c'est la solution du deuxième scénario qui ressort, comme l'indique le Président de la Commission, comme étant largement souhaité par les personnes qui ont participé au débat. On est sur deux services qui sont à la fois différents mais complémentaires. Donc, je ne pense pas qu'il y a lieu d'opposer la fonction TGV et la fonction TER. La fonction TGV, clairement, c'est de permettre à la Picardie de se raccorder au réseau à grande vitesse mais principalement de permettre des relations directes entre Amiens-Creil avec correspondance possible vers différentes villes de la Région Picardie vers les grandes capitales régionales. On peut peut-être montrer à l'écran l'image qui est sur l'ordinateur qui est devant moi, qui montre que les TGV dont il est question, voilà, les TGV dont il est question, ne s'arrêtent pas à Roissy. Evidemment, l'enjeu ne serait pas du tout de mettre un TGV qui circulera, si ce projet est réalisé, à une vitesse des trains classiques uniquement entre Amiens, Creil et Roissy, mais bien évidemment que ces TGV poursuivent leurs parcours vers les principales capitales régionales et c'est là que cela permet d'avoir l'effet grande vitesse sur le réseau à grande vitesse et de permettre aux habitants de Picardie ou à l'ensemble des habitants des régions desservies par ces lignes d'aller également en Picardie, là aussi sans changer de train. De l'autre côté, on a le service TER qui, lui aussi, c'est ce qu'a rappelé tout à l'heure Michel Leboeuf, lui aussi, il va permettre d'emmener des gens à la gare TGV pour aller prendre le TGV et avoir accès à l'ensemble des destinations accessibles à partir de la gare CDG-TGV, donc, c'est là que j'entends la dimension complémentaire, et aussi, il va permettre d'autres types de relation, davantage que du quotidien, du domicile-travail, par exemple, ou plus ponctuels, par exemple, pour aller prendre l'avion, et donc, augmenter globalement les dessertes. ce qu'il faut rappeler c'est que dans le scénario TGV+TER que nous proposons, on a bien en tête les 7 TGV aller et retour qui ont été présentés lors du débat. On a souvent dit, au niveau des TER, c'est deux TER par heure en heure de pointe, en heure creuse. Et c'est vrai qu'on a peut-être pas assez donné le nombre total finalement de TER que cela a donné sur une journée qui correspond à 24 allers et retours. Donc, cela donne aussi le

potentiel supplémentaire de transport entre le Sud de la Picardie, avec encore une fois toutes les correspondances possibles à partir de l'étoile de Creil, vers la gare CDG-TGV. Donc, on est bien sur des fonctions qui sont différentes et complémentaires. Je voulais juste profiter que j'ai la parole pour évoquer par rapport à l'intervention de Monsieur le Maire de Senlis, qui a évoqué le débat public ou plutôt le projet Grand Paris, qui va faire l'objet, ce projet métro automatique d'un débat public à partir du 1^{er} octobre. C'est un projet... par rapport à Roissy-Picardie, les deux projets sont distincts, des fonctions différentes. Ils ont un point commun. Néanmoins, c'est justement Roissy et la gare du terminal 2 où arriveraient les trains Roissy-Picardie. Et dans ce que l'on sait aujourd'hui du projet du métro automatique, on sait qu'une branche serait à destination également de Roissy. Donc, pour ce qui concerne les voyageurs Picards qui souhaiteraient, après avoir emprunté le service Roissy-Picardie, avoir une correspondance avec le métro automatique, elle serait opérationnelle en gare CDG-TGV même si, par ailleurs, il y a d'autres arrêts un petit plus au Sud qui sont envisagés mais tout cela le débat le dira. Je pense que c'était nécessaire d'apporter cette précision.

Claude BERNET

Voilà. Alors, merci beaucoup. On va donner la parole au monsieur au micro numéro 3 qui l'attend depuis un bon moment.

Intervenant

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir ! Mesdames, messieurs les membres de la Commission ; mesdames, messieurs les Parlementaires ; mesdames, messieurs. Ce soir, j'apporte la contribution du nouveau centre de la Fédération de l'Oise à ce projet, à laquelle j'excuse notre Présidente Nathalie Lebas qui est retenue à Paris. Le Barreau Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse ne doivent pas être mis en concurrence. Ces deux projets ne répondent pas aux mêmes besoins. La liaison Roissy-Picardie permettra le désenclavement de la Région Picardie. Ce projet représente environ 250 millions d'euros, pour être plus précis 255 millions d'euros. Il s'agit d'un investissement pour l'avenir qui restera modeste par rapport à ce qu'il apportera aux Picards, et nous pensons que cet investissement sera vite rentabilisé. La Picardie raccordée au TGV bénéficiera ainsi de retombées économiques, touristiques, environnementales et pour les usagers des commodités de transport. L'attractivité de notre Région Picardie sera décuplée, pardon. La plate-forme de Roissy étant un pôle économique mondial, cette connexion apportera bien sûr la possibilité aux Picards d'y trouver un travail et de voyager avec plus d'aisance aux entreprises, de faciliter leur échange avec Roissy comme avec les autres agglomérations, ce qui permettra de

développer de nouveaux services et favorisera de nouvelles coopérations. Le passage du barreau par Creil nous semble la meilleure solution car cette réalisation offrira une possibilité de desserte dans toutes les gares de Picardie. Les trajets domicile-travail par le train entre la Picardie et Roissy seront favorisés, ce qui désengorgera le trafic routier autour de Roissy et offrira un gain de sécurité et de temps aux usagers, ce qui correspond au Grenelle de l'environnement. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET : Merci beaucoup. Monsieur, mettez-vous au micro numéro 2. Voilà. On va peut-être entendre un peu le Val-d'Oise.

SERGEANT

Donc, Monsieur Sergent, comment dire, Collectif de défense des paysages de l'Ile-de-France. Alors, j'ai été très dur dans les réunions précédentes. Aujourd'hui, il y a une majorité de Picards, je vais essayer de m'écraser. Et puis, il y a le Maire de Creil que j'adore. On soutient votre projet. C'est vous qui décidez des choix, par exemple, l'électrification du Barreau de Chaulnes. Si vous n'en voulez pas, d'ailleurs, je partagerai cet avis mais mon avis ne compte pas. Le Barreau de Chaulnes manque d'intérêt pour la Picardie, il ne desservirait, en gros, qu'Amiens si j'ai bien compris. Vous n'en voulez pas, cela vous regarde. Moi, je ne vais pas me mêler de votre dossier jusqu'à la frontière de Val-d'Oise parce que, après, cela concerne quand même aussi les Val-d'Oisiens. Alors, il vous a été rappelé en particulier par le Maire de Saint-Witz et par la personne qui a suivi la nécessité des collaborations. Mais comme vous avez des appuis sans doute haut placés, vous semblez, vous contentez d'être entre vous Picards, de vous congratuler les uns les autres, de sortir des tickets de parking, et cetera mais... Bon, on vous a demandé, on vous demande de collaborer, si vous voulez qu'on soit gentil, on vous demande de collaborer et de participer à nos réunions, en particulier, on vous demande de vous intéresser au Grand Paris. Et on pense à vous parce que, comme cela vous a été dit tout à l'heure, le développement de la région parisienne va se faire du côté Ouest, du côté de la Normandie et ce qu'il faut que vous, que les habitants d'Amiens par exemple puissent acquérir, c'est un accès à tous les emplois d'Ile-de-France, par exemple, de la défense. Et donc, même si ce projet est bon pour la connexion sur le Val-d'Oise ou ailleurs dans l'Ile-de-France, on vous demande de continuer à collaborer. On nous dit qu'il y a quelques années, il serait temps qu'on travaille ensemble parce que pour l'instant, c'est de la compréhension. Alors, concernant les barreaux, moi, j'en vois six. Je signalais au Président que quelqu'un m'a

donné une idée qui étant toute nouvelle peut être démolie facilement mais je vais quand même la signaler. Je vois six barreaux. Il y a le Barreau de Chaulnes, supprimé, vous n'en voulez pas et nous, on suit. Et puis après, il y a les trois barreaux, les trois vieux barreaux, on dit que c'est un projet récent mais il a plus de vingt ans. Les trois barreaux dont un qui passe par ma maison et celle du Maire, de ma ville donc le Barreau de Senlis, nous, on l'appelle comme cela. Et puis, il y a deux autres barreaux, les trois qui sont proposés là et puis, il y a le Barreau de Gonesse. Et nous, on propose au niveau du paysage de faire un double Barreau de Gonesse. Mais bon, ce n'est pas développé pour l'instant, c'est-à-dire de tout faire passer, de mettre deux lignes pour que les TGV, les TER et puis aussi les... relier les deux RER et puis surtout, cela, cela ne peut pas être mûr aujourd'hui, cela doit être lié avec l'accessibilité de tous les emplois de l'Ile-de-France. Donc, le Grand Paris qui est en train de changer, c'était une idée d'abord du Maire de Paris, récupérée par le Président de la République, après, cela a fait débat dans les élections, et aujourd'hui, tout le monde travaille ensemble : les élus, le Président, les Parlementaires, je veux dire, on s'en va vers une réflexion vraiment dans l'intérêt général mais que la Picardie en profite. Donc, je renouvelle l'idée de la collaboration et je signale la possibilité d'un double Barreau de Gonesse modifié dans la réflexion sur Grand Paris. On y est trop tôt, je ferais une petite communication là-dessus. En tout cas, il est certain que vous ne pouvez pas, Picards, tout seul décider de la façon de faire un barreau dans le Val-d'Oise parce que, sinon, nous en Val-d'Oise, on va faire une association pour l'installation d'un aéroport d'Amiens à Saint-Quentin. Je veux dire, ce serait indécent de nous mêler de cela mais cela nous arrangerait qu'il y a un aéroport là-bas. Et donc, vous allez peut-être voir débarquer une association formée uniquement de Val-d'Oisiens parce que je vous rappelle que vos premières communications dans ce débat, c'était pour dire « Nous... », je ne sais plus quelle structure, d'ailleurs, je ne veux pas la citer, « Nous, institution picarde, nous sommes pour la deuxième option, c'est-à-dire celle qui passe par Villeron ». Mais, je veux dire « Les Picards, ce n'est pas votre affaire de dire que cela doit passer par Villeron », ou si c'est votre affaire, c'est dans le cadre d'un vrai consensus avec nous dans un travail en commun. Vous voyez ce que je veux dire ? De toute façon, je crois qu'il y a un bon état d'esprit, je peux compter sur le Maire, le Maire de Creil qui est vraiment très constructif, que j'admire et que je n'arrête pas d'embêter. Je compte sur lui, je compte sur Europe écologie mais je compte... Vous aussi, vous allez associer des Maires. Et puis, le Député, le pauvre député qu'on a oublié, dont le projet n'était plus présenté, parce que le projet du député de Monsieur Paternotte, il n'est pas apparu dans votre résumé peut-être qu'il y a eu des... Il y a peut-être des choses que vous ne voulez pas me dire, il y a eu des pressions pour qu'il le retire, je ne sais pas mais... Alors, vous voyez, le projet semble inconnu parce que je pense que même pour... Je n'en sais rien mais même

pour Paternotte, l'électrification de Chaulnes, c'est une boutade, cela ne le regarde pas, ce n'est pas sa solution mais la solution de Paternotte que je ne vais pas défendre parce qu'il n'est pas là et parce que je ne sais pas ce qui se passe, la solution de Paternotte bien centrée, bien sûr, sur les Barreaux de Gonesse il est conseillé de passer par l'Ouest et d'en monter par Beauvais, et cetera. Mais bon puisque Beauvais ne s'intéresse pas à cela, j'espère qu'un jour, vous comprendrez qu'il vous faut un magnifique aéroport du côté d'Amiens, parce que celui de Lille est trop près de Bruxelles et complètement étouffé tandis que celui qui aura un jour, là, près de la gare des betteraves, vous allez voir, cela va être l'avenir, même les Anglais, les Allemands viendront prendre leur avion chez vous. Voilà.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Alors, je voudrais simplement dire monsieur que pour ce qui concerne les contre-projets de Monsieur Paternotte, je les ai, bien entendu, cités dans ma synthèse. J'ai pris le parti, la Commission a pris le parti de, vous le verrez d'ailleurs dans le rapport, de ne pas mettre de nom parce que cela devient un tableau d'honneur. Donc, en réalité, les personnes seront désignées souvent par leur fonction ou leur... un habitant de Louvres, le Député de la IX^e circonscription, le Président du Conseil régional, cela évite d'avoir quelque chose qui ressemble un peu à un tableau de satisfecit. En l'occurrence, moi, j'ai effectivement cité les deux contre-propositions, quand je dis TER-TGV à un certain moment, j'ai cité les deux contre-propositions, elles sont toujours sur la table, elles ont été publiées par la Commission. Et je crois qu'on attend la publication des précisions sur ces propositions. Je n'imagine pas que quelque pression que ce soit ait pu faire changer le Député de la IX^e circonscription du Val-d'Oise dont la fermeté me paraît être une des caractéristiques principales. Et donc, je considère, nous nous considérons, la Commission, qu'il n'a pas changé d'avis par rapport à ce qu'il nous a dit au cours de plusieurs réunions à Amiens, et cetera, auxquelles il a assisté. Alors, par contre, vous avez évoqué un certain nombre de points qui appellent de la part de RFF des précisions et je passe la parole à Madame Vanlaecke.

Lucette VANLAECKE

Bonjour à tous ! Oui, simplement, c'est vrai qu'il faut rappeler un certain nombre de processus qui accompagnent le développement d'un projet. Je pense et je crois que vous m'avez entendu déjà affirmer à quel point nous, Réseau Ferré de France, croyons en l'apport de la concertation sur le développement d'un projet. Je crois que c'est vraiment une démarche assez exemplaire ou du moins nous la souhaitons exemplaire. Il faut simplement

vous préciser qu'à partir du moment où sur un projet, tel que celui-ci, la décision de continuer est prise, elle s'accompagne largement d'une concertation à chaque étape du développement du projet, à chaque nouvelle étude, que ce soit des études d'environnement, elles sont communiquées, le public est régulièrement informé et il est appelé à participer au choix des... dont ce qui est au départ. Là, nous avons des options de passage, cela se transforme en des faisceaux et ces faisceaux, au fur et à mesure que la concertation avance, se transforment en tracé. Donc, à aucun moment, il y a un choix qui est fait sans que la population concernée soit associée et cela, vraiment, nous y tenons beaucoup. Je pense que je... Enfin, je souhaitais vraiment le réaffirmer ce soir.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Oui. Je précise que la Commission dira dans son rapport qu'il lui paraît à ce stade tout à fait indispensable que l'étude complémentaire aboutissant aux faisceaux et au tracé, si le projet doit être réalisé, cela c'est le problème de l'Etat, et je rappelle que ni les Picards ni les Val-d'Oisiens de l'Etat, l'Etat c'est nous tous. Et le débat public a pour but au fond d'éclairer les décideurs. Les décideurs, c'est bien entendu RFF, mais RFF, je pense dans ce type d'affaire, il sera évidemment très proche du Gouvernement, donc d'éclairer sur ces problèmes. La nécessité d'une concertation s'impose à l'évidence, peut-être en un certain nombre d'explications arrivant à démontrer qu'on peut faire passer les trains dans les conditions qui ne sont pas tout à fait celles qu'on imagine au départ. Moi, je me souviens de la réunion de Fosses où il y avait une vision absolument catastrophiste imaginant que le train passerait sur les sites archéologiques, sur la Grange de Vaulerent. Entre parenthèses, il faudra me passer sur le corps à moi pour passer sur la Grange de Vaulerent, parce que c'est un des plus beaux monuments d'architecture industrielle qui existent en France. Elle est d'ailleurs, je pense, classée ou inscrite. J'espère qu'elle est classée. Je vois que Monsieur Patria qui a été Président de l'Assemblée des chambres d'agriculture s'intéresse à cette forme d'agriculture médiévale. Donc, si vous voulez, je crois qu'il est assez important de noter qu'au fond, tout au long du débat, il nous a été rappelé par les riverains éventuels du projet qu'il y avait un problème grave pour ce qui les concerne, d'insertion du projet que ce soit dans l'hypothèse Nord, d'ailleurs, aujourd'hui, que je qualifie d'un peu dépasser l'hypothèse centrale ou l'hypothèse Sud. Incontestablement, ce n'est pas un sujet facile parce qu'on est dans un territoire qui est déjà densifié et qui présente des qualités naturelles, des aspects archéologiques, des aspects historiques, et cetera. Donc, là-dessus, la Commission en tout cas le dira très, très clairement parce qu'elle a pour mission de dire ce

qui s'est dit dans le débat, or cela, elle l'a entendu énormément deux fois, donc elle le dira. Je le dis clairement que soyez rassuré là-dessus et ceci pourra servir dans les négociations ultérieures, dans les concertations ultérieures, notamment, s'il est décidé de... enfin, si la décision de principe qui sera prise à l'issue de tout cela y fait allusion directement. Donc, voilà, je voulais vous le signaler. Alors, il y avait une demande de parole. Alors, à ce micro, monsieur, bonjour, présentez-vous ! Ensuite, on va passer à gauche, puis Monsieur Briffault. Voilà.

Dominique CARPENTIER

Donc, Dominique Carpentier, je suis le premier Vice-président du Conseil économique et social régional de Picardie. Je représente le Président Camine, qui est empêché ce soir, pour vous dire que le CESR de Picardie rassemble 74 Picardes et Picards issus de la société civile qui siège en assemblée. Il représente la diversité régionale en associant les professions libérales, les agriculteurs, les entreprises, les syndicats de salariés, l'enseignement supérieur et de la recherche, les organismes du domaine de la santé et les associations de Picardie. Le CESR constitue la deuxième Assemblée régionale, la première étant celle des élus du Conseil Régional. Déjà présents lors du lancement du débat public le 22 avril dernier et tout au long des réunions organisées dans ce cadre, nous sommes là ce soir pour soutenir une fois encore le projet de liaison Picardie-Roissy. Ce projet n'a cessé de susciter à l'unanimité l'enthousiasme des Conseillers économiques et sociaux. Pour le CESR, la priorité absolue est de renforcer l'attractivité et la compétitivité de la Picardie et de mettre ces villes en réseau avec un rôle moteur pour la capitale régionale. La liaison Picardie-Roissy peut offrir cette chance aux habitants de notre Région grâce à une desserte mixte couplant TGV et TER depuis Creil. Le CESR a pu participer au travers de la conférence des exécutifs picards présidés par Claude Gewerc aux travaux de réflexion commune et voir comment émerger avec vigueur une solidarité régionale forte, prenant à bras-le-corps en une seule voie la destinée de la Picardie. Une telle mobilisation doit en elle-même être saluée ce soir. Le CESR participe à cet élan régional. La réalisation et l'approbation sans faille données par notre assemblée à notre cahier d'acteurs, diffusées au cours du débat public du 10 juin à Saint-Quentin, reflètent l'opposition au pluriel, témoignent notre engagement en faveur de ce projet essentiel pour le devenir de notre Région. Les multiples dimensions du projet ont été prises en compte, sa dimension sociale plus particulièrement a été mise en avant. Cela est essentiel. Nous avons d'ailleurs demandé s'il n'aurait pas fallu insister encore davantage sur ce point. Nous devons revendiquer la dimension sociale du projet car si le TGV nous permettra de bénéficier des relations directes avec les Régions de l'Est, de l'Ouest et du Sud de la France et de disposer un éventail de

destinations plus larges à partir de la gare TGV Roissy-Charles de Gaulle, seule la dimension sociale du projet justifie la mise en place d'un service TER. C'est donc un élément déterminant pour que puisse aboutir le scénario TGV+TER que nous appelons de nos vœux. Notre regret est de ne pas avoir assez entendu les usagers picards, et notamment, les salariés travaillant sur la plateforme de Roissy, au cours des réunions publiques. Leur témoignage vaut tout autant et certainement plus que les discours institutionnels. Il apparaît aujourd'hui déraisonnable de réaliser un projet de transport avec Roissy sans traiter de la question des déplacements des salariés. Ce serait négliger la dimension sociale du projet et occulter des mutations en cours. S'il est évident que cette question très vaste réclame une réponse globale et qu'aucun projet ne pourra solutionner le problème à lui seul, le projet Roissy-Picardie constitue sans doute un premier niveau de réponse. Le débat se termine mais toute une Région reste mobilisée, toute une Région reste en attente d'une décision favorable. Laissons les Picards et les Picardes se déplacer en France et dans le monde. Laissons la France et le monde venir en Picardie. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, au micro numéro... Voilà, monsieur.

Erick DELAMARRE

Bonsoir ! Bonsoir, Mesdames et messieurs ! Donc, Erick Delamarre, je suis élu d'une petite commune qui est tout près ici, qui s'appelle Précy-sur-Oise. Donc, ce que je voulais présenter ce soir, c'est la motion que nous avons adoptée à l'unanimité lors du dernier conseil. Donc, tout d'abord en préalable bien sûr, Précy-sur-Oise, comme les communes du secteur, soutiennent pleinement le projet Picardie-Roissy. Cela va de soi. On le soutient, pourquoi ? Puisque c'est un projet qui est un atout pour le Sud de l'Oise. Toutes nos communes ont connu un développement démographique important. Avec l'attractivité du pôle de Roissy, on a de plus en plus de gens qui viennent s'implanter près de chez nous. Donc, cela me paraît important que ces personnes-là, on puisse leur offrir un service intéressant, que ce soit pour aller vers Paris comme pour aller vers Roissy, et tout cela, sans prendre la voiture. Ce qu'on souhaite ajouter par rapport à cela, c'est également qui nous paraît important pour notre secteur, de privilégier la combinaison TER+TGV parce qu'en fait, il n'y a que comme cela qu'on donnera une solution satisfaisante pour les personnes du secteur de Chantilly Bouvieux. Il faudra qu'on puisse aller aussi bien à Chantilly, à Orry-la-ville qu'à Creil. Il ne faut pas obliger tout le monde forcément de se rendre à Creil. Donc,

l'alternative TGV+TER nous paraît extrêmement intéressante. Voilà en grosse maille, à grosse maille ce que je voudrais dire sur le soutien du projet. Ce qui nous paraît important c'est d'apporter quelques bémols. Donc, c'est vrai que, ce soir, on n'en a pas entendu beaucoup, donc, je vais en apporter quelques-uns puisqu'il nous semble qu'il y a quand même quelques conditions préalables pour que ce projet réussisse pleinement. Le premier point dont je voudrais parler, c'est l'exploitation sur la ligne TER Creil-Paris. On n'en a pas parlé mais en fait l'infrastructure du projet qu'on présente, du TGV, va servir à la fois pour aller de Creil à Paris mais aussi pour relier Amiens à Roissy. Donc, on va partager la liaison entre Creil et Survilliers. Monsieur le Président en a parlé un petit peu tout à l'heure dans son diaporama. Il y a effectivement à notre avis, un problème d'infrastructure entre Creil et Survilliers, parce qu'au fil des années, l'offre de service s'est développée. On voit aujourd'hui, on a le RER, le RER D qui part de Creil, on l'oublie, il part d'Orry-la-ville mais il part aussi parfois de Creil. On a les Corails Intercités, on a les TER de la région Picardie et on a du fret. Chacune de ces offres fonctionne à une vitesse différente et on a fait de plus en plus. Donc, notre quotidien, aujourd'hui pour les Isariens qui se rendent sur Paris, ce sont quand même des difficultés croissantes parce que, pendant ce temps-là, si l'offre de service a évolué, l'infrastructure n'a pas évolué. Et ce qu'on constate c'est que la régularité, aujourd'hui, elle souffre. Donc, il nous paraît important aujourd'hui que le projet vers Roissy complète l'offre vers Paris. Donc, il ne faut pas opposer certains Isariens contre d'autres. Donc, il ne faut pas aborder des dégradations supplémentaires et, au contraire, c'est l'occasion pour le Conseil Régional d'améliorer la situation. Donc, il est nécessaire de prendre en compte cette réalité quotidienne en allant bien au-delà de la simple théorie de dire il y a des sillons où il y a des horaires théoriques. La théorie, c'est bien mais la pratique que l'on vit au quotidien, c'est autre chose. Donc, j'ai plusieurs questions à poser. La première question, c'est qu'il ne nous semble pas raisonnable d'ajouter comme cela, en l'état actuel, un cinquième acteur, j'en ai cité quatre, sur cette liaison, sans adapter les capacités de l'infrastructure en amont de Survilliers, donc entre Creil et Survilliers. Jusqu'à présent, les demandes des usagers, des associations d'usagers ont eu pour réponse : Ah non, non, on ne peut pas développer l'offre de TER parce que, de toute façon, les sillons sont saturés. Bon, ok ! J'en prends acte. Aujourd'hui, il y a peut-être quelque chose à faire. On a une partie des Isariens qui vont continuer, comme je le disais, aller vers Paris, qui vont aller travailler, qui vont aller chercher du travail, qui vont étudier. Donc, il faut leur permettre, à eux aussi, de continuer à remplir leur mission correctement. Et les exemples, ces derniers mois, n'ont pas manqué, avec des pannes de motrices, avec des problèmes d'exploitation. Et comme on n'a qu'une seule voie dans certains endroits, on bloque toute la circulation pendant deux heures. Donc, c'est le constat aujourd'hui. Donc, il suffit d'une panne quelque

part, cela peut arriver pour l'exploitant, on ne peut pas remédier à tout, mais il n'y a pas d'alternative, on bloque tous les trains pendant deux heures. Donc, il a été question par le passé d'augmenter l'infrastructure ferrée entre Chantilly et Creil. Donc, j'aimerais bien que ce point soit à nouveau resoulevé parce que j'ai bien vu dans les réponses qui m'ont été apportées par RFF, on parlait d'augmenter entre Orry et Chantilly, formidable, on va passer 3 à 4 voies, très bien, mais ensuite on n'aura plus que de 2 voies entre Chantilly et Creil. Moi, j'appelle cela, créer un goulot d'étranglement, mais on ne peut pas faire autrement parce que Chantilly n'est pas une étoile, contrairement à Creil, me semble-t-il. Cela, c'est mon premier point. Ma deuxième question, c'est que chaque hiver, dans l'Oise, il fait froid. Donc, et comme il fait froid et comme il y a du gel, on a des problèmes avec les aiguillages qui ne résistent pas au froid. Donc, je me dis, c'est bien, on va mettre des TGV. Mais est-ce que les TGV, eux aussi, vont souffrir par ces problèmes de gel ? Est-ce qu'il ne faudra pas mettre à niveau les aiguillages à cette occasion ? Troisième question : j'ai lu par ailleurs, dans d'autres projets de cohabitation entre les TER et les TGV, que la cohabitation pouvait bien fonctionner à condition que la signalisation soit optimale. Je pose la question : Puisqu'on envisage de faire cohabiter TGV et TER, est-ce que la signalisation dans notre secteur qui n'a pas été mise à niveau depuis au moins 20 ou 30 ans, d'après ce que j'ai pu voir, sera mise à niveau ? Donc, cela c'est le premier thème que je souhaitais aborder. Et le deuxième thème complémentaire que je souhaitais aborder, c'est celui de la liaison Creil-Persan. On n'en a pas parlé encore, mais on a plusieurs petites communes, on a aussi des petites communes, Précý-sur-Oise, Boran-sur-Oise, Saint-Leu-d'Esserent qui ont besoin d'aller à Creil. Et aujourd'hui, sur cette liaison, il n'y a quasiment pas de train. Donc, comment je vais faire pour dire à mes concitoyens : Rendez-vous à Creil pour aller récupérer ou à Chantilly pour aller récupérer le TGV ? J'ai deux, trois trains le matin, au maximum un ou deux le soir, et il n'y a aucune surveillance de faire que ce soit en cohérence avec les correspondances à Creil. Aujourd'hui, très bien, développez les TGV, mais développons aussi les axes capillaires qui tournent autour. On a abordé la question. Là, je vous donne un exemple pratique, Creil-Persan, qu'est-ce qu'on fait ? Donc, est-ce qu'il y a une évolution prévue ? Donc, la synthèse de ce que je voudrais présenter ce soir, nous considérons à la Mairie de Précý-sur-Oise que c'est un projet à fort potentiel pour la Picardie, certes, par cet accès facilité à la plate-forme de Roissy, un accent donné au transport collectif, en développant peut-être des TER si on fait TGV+TER mais quatre questions : l'adaptation du nombre de voies entre Creil et Survilliers pour supprimer les goulots d'étranglement, cela, il faut aussi penser aux gens qui vont à Paris. Question 2 : des aiguillages pour ne plus avoir peur du froid et du gel l'hiver. Question 3 : une signalisation mise à niveau pour permettre la

cohabitation TGV-TER et 4, aménagement de l'offre de service éventuellement de l'infrastructure entre Creil et Persan.

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'est une parole TGV. Je pense que RFF a beaucoup de choses à dire à partir de tout cela. Alors, Monsieur Papin qui est le responsable technique du projet.

Cédric PAPIN

Oui. Bonsoir ! Je vais tâcher de répondre à Monsieur en m'appuyant sur une présentation qu'on voudra bien mettre à l'écran, s'il vous plaît, une présentation à l'écran, s'il vous plaît. Voilà. Super ! Alors, je vais essayer de ne pas être trop long, c'est très technique, on va rentrer un peu dans du rail mais c'est important parce que ce sont des questions qui ont souvent été posées lors des réunions ou sur le système de question réponse sur internet. Alors, sur les aspects d'exploitation, dans ma présentation que j'ai préparée, parce que comme j'ai dit, on a déjà abordé ces questions, quelques petits rappels rapides. Donc, l'axe Creil-Paris dont on parle, vous le voyez à l'écran. Je vais un petit peu me lever peut-être ce sera plus facile. Voilà. Je ne sais pas si on voit très bien le pointeur. Donc, Creil-Paris, c'est un axe très important sur le Nord du Réseau Ferré national, il relie deux grands nœuds donc évidemment la gare du Nord et Creil, le complexe ferroviaire de Creil. Il a deux liaisons ici en violet avec la LGV Nord à la bifurcation dite de Gonesse et aussi une autre liaison moins connue mais très importante dans le système ferroviaire, ici au niveau de la grande ceinture vers Pierrefitte en Seine-Saint-Denis. Donc, du fait de toutes ces liaisons, c'est un axe comme l'a souligné monsieur qui accueille plusieurs types de circulation donc les TGV sur la première section, TGV vers le Nord, Eurostar, Thalys, et cetera, les corails intercités vers Saint-Quentin, Boulogne, le TER Picardie en nombre et aussi le RER D et les trains de fret. Voilà. Alors si... la diapo suivante. En termes de service en fait juste pour très rapidement bien faire comprendre les choses, tous ces trains ne se mélangent pas contrairement un petit peu à ce qu'on peut penser, vous regarderez quand vous prendrez le train comment fonctionne l'axe. Vous avez en vert sur la gauche les trains qu'on appelle les services locaux donc, autrement dit, c'est le RER D, on voit il s'arrête partout. Ce sont des trains omnibus. Alors, sans être péjoratif, on dit que ces trains lents... c'est le service lent. Et de l'autre côté, sur deux autres voies sont situés les trains dits rapides ou directs. Donc, il y a les TGV après ils s'échappent. Il y a tous les TER, les corails et les trains de fret. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que sur la partie au Sud de Survilliers, Monsieur a parlé de Survilliers, les

deux systèmes sont complètement étanches. Donc, ce n'est pas de quatre voies à proprement parler dont il s'agit, c'est finalement de deux voies d'un côté et deux voies de l'autre. Donc, déjà au Sud, tous ces trains circulent ensemble sur deux voies. Ce qui se passe ensuite, c'est que vous avez... c'est un peu petit à l'écran, dans le secteur d'Orry-la-Ville, les trains à destination de Picardie, certains s'arrêtent. Donc là, seulement à ce niveau-là existent des arrêts sur les trains les plus rapides. Et ensuite, aucun train... on va y revenir, aucun train ne s'arrête évidemment entre Chantilly et Creil où est souvent évoquée cette fameuse troisième voie. On va essayer de vous expliquer en quoi pour nous ce n'est pas forcément la solution qu'on met la plus en avant. Alors, diapo suivante. Voilà. Juste pour vous dire que... cela illustre ce que je viens d'expliquer. Vous avez en bas un système à 2x2 voies, le secteur des arrêts et ensuite un système à deux voies. Voilà. Si on poursuit... Cela, on peut passer vite, c'est un schéma technique. Voilà un peu plus en zoomant. Donc, vous connaissez bien la borne blanche Orry, Chantilly et Creil. Et donc, le système que beaucoup présente comme un goulot d'étranglement, quatre plus trois puis deux voies, en fait, ce n'est pas exactement comme cela que cela marche. Il faut comprendre que les quatre voies qu'il y a au Sud, on peut continuer en appuyant sur l'animation, les quatre voies au Sud, je répète, il y en a quatre parce qu'il y a en a deux pour le RER qui est en vert, qui a son terminus à Orry-la-Ville et les deux voies de chaque côté sont tous les trains rapides. Voilà. Vous voyez apparaître ici en mauve. Donc, je répète, les quatre voies, les flux sont complètement séparés. Voilà. Et Orry-la-Ville est clairement un point de séparation du réseau, tout ce qui est en dessous, on a les deux systèmes ; tout ce qui est au-dessus, il n'y a plus qu'un seul type de train, les trains rapides. Voilà. Et évidemment, les Creillois le rappellent à juste titre, il y a des missions du RER D qui sont origine terminus à Creil, mais sont plutôt en heure creuse, et elles empruntent les mêmes voies, donc de ce point de vue là, on ne les considère pas comme gênantes, si on peut le dire, entre guillemets. Voilà. Alors, en revanche, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que ces trains, je vous parlais des trains picards, il y en a qui s'arrêtent, vous le savez à Orry et à Chantilly et d'autres qui sont directs. Alors, qu'est-ce qui se passe ? Les trains directs rapides qui sont en violet-là, vous voyez, ils sont obligés de dépasser les trains qui s'arrêtent. Tout à l'heure, quand je suis venu en train, c'est exactement ce qui s'est passé, c'était très intéressant, j'étais ravi de voir cela in situ. J'ai pris un train donc qui s'est arrêté à Chantilly, et il s'est arrêté sur la voie du milieu, la voie M, qui est en orange, vous voyez, c'est donc une troisième voie. Il s'est arrêté là et il a été dépassé par un train qui était sans arrêt et qui allait en direction de Creil, donc c'était la parfaite illustration. Mais nous, ce qu'on veut bien comprendre, c'est qu'un système à trois voies, c'est bien parce que cela permet des dépassements entre Orry et Chantilly, mais ce n'est pas le mieux, ce n'est pas le top parce que le schéma le montre. En fait, cette

troisième voie, elle est partagée par des trains qui s'arrêtent dans les deux sens, ceux qui viennent du Sud, ceux qui viennent du Nord, donc c'est un peu chacun son tour. Donc, en système ferroviaire, par rapport à ce que vous avez en dessous, les quatre voies, ce n'est pas optimal. Donc, nous, ce qu'on pense, c'est que, l'idée, ce n'est pas forcément de prolonger cette troisième voie jusqu'au Nord, jusqu'à Creil où d'ailleurs, il n'y a aucun arrêt entre Chantilly et Creil, donc personne n'a pas besoin de se dépasser, mais plutôt de prolonger le système à quatre voies qui est au Sud d'Orry, de le prolonger jusqu'à Chantilly inclus. Et ensuite, tous les trains sont à peu près à la même vitesse et il n'y aura pas, même avec les circulations de TGV et de TER Roissy-Picardie, il n'y aura pas a priori de problème entre Chantilly et Creil. Voilà. Un petit exposé un peu technique mais j'espère qu'il a un peu éclairci et répondu aux questions de Monsieur.

Claude BERNET

Voilà. Alors donc, Monsieur... J'avais Monsieur Porquier qui voulait s'exprimer, on va lui passer un micro.

Christophe PORQUIER

Est-il allumé ? Oui. Monsieur le Président, Madame la Directrice régionale de RFF, c'est un débat qui est intéressant parce qu'il a permis de voir de vraies évolutions entre le début, le lancement à Amiens, où un certain nombre d'hypothèses étaient lancées et aujourd'hui un débat qui a permis de progresser et de voir que certaines hypothèses qui étaient lancées initialement et même des hypothèses concurrentes, il faut bien le dire, par des personnes qui ont participé au débat sur la partie TGV ou des hypothèses qui venaient en complémentaire comme le Barreau de Gonesse, on finit par évoluer. Ce débat, on peut dire aujourd'hui, je crois qu'il a été fécond et qu'il a permis de vraiment progresser. Et pour ma part, il faudra participer à un certain nombre de débats publics qui des fois sont restés sur des positions d'affrontement stérile entre les uns et les autres, on peut dire que vraiment c'est un bon débat public auquel nous assistons ici depuis le début qui permet vraiment d'avancer, c'est un peu comme une locomotive diesel qui met très longtemps à démarrer, ce débat, il a mis longtemps à trouver sa place en tant que débat public mais aujourd'hui, il est parti, il est bien parti et on espère qu'il va apporter tous ses fruits demain. Je voulais juste dire un mot sur l'enjeu climatique et l'enjeu aussi pour l'emploi dans notre région. Enjeu climatique parce que le transport est l'un des principaux contributeurs au gaz à effet de serre et consommateurs d'énergie dont le coût demain peut être amené justement à augmenter. C'est une raison majeure pour laquelle il est important d'investir de façon significative dans les transports collectifs et dans le transport ferroviaire pour permettre aux usagers et aux personnes qui

doivent aller travailler à Roissy notamment de pouvoir utiliser le train. De ce point de vue, le schéma de service avec le TER est une réponse qui permet à des personnes de pouvoir, j'espère, pouvoir se libérer de leur voiture, alors qu'aujourd'hui, à une écrasante majorité, ils empruntent leur véhicule individuel pour se rendre, pour aller travailler à la plate-forme de Roissy. Cela, c'est un aspect qui est positif. C'est positif aussi pour le TGV puisqu'il s'agit bien de se connecter à un réseau, c'est un... Tout à l'heure, j'ai entendu que cela n'allait nulle part d'aller à Roissy, mais on se connecte sur un réseau d'ensemble et cela c'est bénéfique pour toute la région. La région, elle investit beaucoup dans le transport ferroviaire. Aujourd'hui, la Picardie est la région qui a investi le plus par habitant dans le transport ferroviaire. Sur le réseau ferré, comme le disait tout à l'heure mon collègue Vice-président au transport, alors que ce n'est pas de la compétence du Conseil régional, sur les équipements de façon, sur le matériel roulant, de façon extrêmement importante et c'est ce qui permet à la Picardie d'avoir une très forte progression du nombre de voyageurs sur l'ensemble de son réseau. C'est aussi sur cette problématique transport, un certain nombre d'efforts qui sont consentis sur la recherche. Il y a un pôle I-trans qui est partagé entre le Nord-Pas-de-Calais et la région Picardie sur la problématique des transports terrestres dont les transports ferroviaires, avec notamment des recherches sur les pantographes, les systèmes d'électricité qui permettent d'alimenter les trains pour faire des économies d'énergie sur ces matériels-là. Mais c'est aussi, et cela, cela rejoint complètement la problématique de Picardie-Roissy, des projets qui sont aujourd'hui à l'étude sur les gares pour réfléchir de nouveaux systèmes d'intermodalité, ce qu'on appelle les « Living Lab » pour les initiés, mais qui permettent justement autour de gares de pouvoir, aujourd'hui... cela, ce qui est à l'étude, de pouvoir étudier la façon dont tous les transports peuvent se connecter, se rejoindre. Et cela, c'est en Picardie que les projets sont en cours et il y a aussi des études en pointe sur d'autres régions, sur les quartiers de gare, en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, auxquelles l'ADM au niveau national accorde un intérêt tout particulier. Donc, cela, c'est en cohérence avec le développement des transports ferroviaires. Si ce n'était qu'une question d'orgueil pour les Amiénois, moi, je suis Amiénois bien qu'étant né tout près de Gonesse et ayant eu mon bac à Creil tout près d'ici, mais ce n'est pas une question d'orgueil pour Amiens d'avoir sa gare TGV. C'est une vraie réponse en terme de développement, c'est une vraie question en terme d'emploi pour notre région et aussi pour des enjeux plus globaux, comme je l'ai dit, qui sont d'ordre planétaire, climatique et énergétique. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous en prie, Monsieur Briffaut.

Franck BRIFFAUT

Monsieur Briffaut, Conseiller Régional du groupe FN en Picardie et Conseiller Municipal de Villers-Cotterêts. Donc, j'ai participé, moi également, à presque toutes les réunions de ce débat public et c'est vrai qu'il est satisfaisant de voir quand même qu'il y a une évolution, ce n'est pas le cas de tous. Et je mets cela d'ailleurs sur le compte du Président Bernet, probablement, je parle de l'animation dans des moments parfois difficiles et qui a certainement permis de dégager un certain nombre d'évolutions malgré parfois une argumentation pas toujours facile à discerner ou même pas toujours très bien étayée chez certains. Simplement, il est clair que le projet est largement soutenu bien au-delà du territoire picard puisque même dans le Val-d'Oise, on trouve des défenseurs. En tout cas, il est soutenu par tous ceux qui ont une véritable vision de l'aménagement du territoire au-delà d'ailleurs des limites administratives. J'ai entendu quelques arguments, il y a une limite entre le Val-d'Oise et l'Oise. Je pense que si les projets d'aménagement du territoire, la vision d'aménagement du territoire s'arrêtent aux limites administratives, alors là, il ne faut pas s'étonner qu'il y en ait quelques-uns qui se hasardent à se lancer dans une recentralisation à marche forcée. Voilà. Donc, c'est une chose que je voulais proposer. Je voudrais répondre également tout à l'heure à des propositions qu'aurait faites Monsieur Paternotte, j'en ai discuté plusieurs fois avec lui. Moi, j'ai vu toutes ses propositions, je ne pense pas qu'il n'y en ait aucune qui n'ait pas été retranscrite par écrit ou avec des cartes. Je dirais simplement que les propositions de Monsieur Paternotte répondent soit à la logique du transport TGV, à la nécessité de connecter la Picardie au TGV, enfin il essaie d'y répondre, soit à la logique du raccordement au réseau TER. Mais aucune des propositions qui nous a été formulées par Monsieur Paternotte et ceux qui le suivent ne répondent aux deux. Et il est évident que la Picardie ne peut pas se satisfaire d'un projet qui ne peut répondre qu'à l'une des deux problématiques. C'est très clair, c'est ressorti durant toute la durée du débat et je pense que c'est pour cela que l'argumentation en contre n'a pas beaucoup, quant à elle, évolué. Alors, je voudrais revenir sur le problème de la connexion de Roissy. Vous avez évoqué tout à l'heure qu'un certain nombre de corps constitués l'ont évoqué. Pour ma part, vous vous souvenez, je l'ai évoqué dès le début du débat. C'est un petit peu le tort de la culture française en matière de débat public. On débat d'une infrastructure l'une derrière l'autre, on parle Roissy-Picardie, on parle Barreau de Gonesse, bien que, là, il a été mis en avant et c'est une très bonne chose. Mais il est évident que lorsqu'il s'agit de connecter un outil comme une base aéroportuaire de la taille de Roissy, il devrait évidemment y avoir un débat

public sur l'ensemble de la problématique de la connectique d'une telle infrastructure sur l'ensemble du tissu. On pense, on travaille un peu à l'envers en France, on débat d'une infrastructure isolée les unes des autres avant d'avoir un débat global. Et je rappelle à certains qui ont parlé tout à l'heure du troisième aéroport, l'une des raisons de l'échec du débat sur ce troisième aéroport, c'est que lorsqu'on a posé la question, et j'y étais à l'époque, des connexions en infrastructure sur le réseau picard et les implications que cela avait, il n'y a eu aucune réponse. Parce que le débat n'avait pas pris le problème sur cet angle-là et on sent bien que certains débats publics calent sur cette nécessité de vision globale. Cela, c'est ce que je voulais préciser. En ce qui concerne le Barreau de Gonesse, je suis pour ma part très satisfait que ce débat public ait abouti à faire comprendre qu'il était évidemment indispensable aux Val-d'Oisiens, aux Franciliens, mais il est également indispensable aux Picards que le Barreau de Gonesse se fasse, tout simplement parce que toute la partie Sud de la plate-forme aéroportuaire, et là, je suis cohérent avec ce que je disais précédemment, et bien évidemment les Picards voudront également y accéder. Je parle notamment de la partie du Parc des Expositions de Villepinte où il y a un gisement d'emploi, et là, le Barreau de Gonesse sera probablement demandé par les Picards pour pouvoir y accéder. Donc bien évidemment et le représentant du Conseil régional d'Île-de-France a répondu à cette question, alors, il y en a peut-être qui ne veulent pas écouter, mais ce Barreau de Gonesse, le coup est parti. Donc, il s'agira bien évidemment aux Franciliens d'accompagner, mais en tout cas, je ne pense pas que ce soit en combattant le projet picard qu'ils arriveront en tout cas à le faire aboutir. En tout cas, à l'issue de ce débat où on m'a laissé la parole et je remercie là aussi, c'est le débat public, je tiens à remercier, en dehors de la Commission, à remercier particulièrement RFF, notamment dans les moments où ils ont été attaqués de manière un petit peu outrancière, alors même que leur devoir de réserve ne leur permet pas toujours de répondre avec la même virulence et c'est bien normal, mais il ne faudrait pas que certains en profitent. Et je tiens également... en tout cas pour la qualité de leur exposé, même si parfois il était un peu technique, mais je crois que c'est nécessaire à ce niveau du débat et je remercie également la SNCF pour la position très claire qu'elle nous a fournie cette fois-ci et même au cours de quelques débats précédents, bien que certains aient évoqué la possibilité de voir arriver dans le futur d'autres opérateurs, je précise pour ma part que je tiens quand même à ce qu'il reste l'opérateur privilégié, les choses sont claires. Et je pense que cela ne gênera en rien le chiffre d'affaires de RFF. Je voudrais simplement dire à RFF et j'en profite, je ne voudrais pas donner l'impression de trop relayer, c'est que je voudrais que... elle a montré ici qu'elle était capable de défendre un projet, il faudrait aussi que le montant de ses participations dans les projets d'infrastructure

soit proportionnel à la qualité de son engagement manifesté lors de ce débat public. Merci beaucoup.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, on va donner la parole au monsieur là qui est à gauche. Si vous voulez, on va essayer de faire en sorte que ce soit peut-être notre dernière intervention, puisqu'il est 10 heures moins le quart. Vous avez été tous très patients, il fait très chaud. On ne sait pas le résultat du match, non ? Alors, monsieur allez-y !

Jean-Claude OLEKSY

Jean Claude Oleksy, je suis Président du Medef Somme. Donc, nous avons créé une association qui s'appelle « TGV 2017 », une association du monde économique. Pourquoi 2017 ? Parce que nous estimons que 2020, c'est loin. Je me réjouis quand je vois les jeunes lycéens là qui pensent à leur avenir et je crois qu'on devrait un petit peu penser à leur avenir et au mode de communication. Alors, on a entendu un peu toutes les choses en disant : les Val-d'Oisiens, les Picards, on essaie d'opposer... il n'y a pas d'opposition, je ne pense pas. Et l'aménagement d'un pays en définitive doit se faire sur un ensemble. Et je pense que ce qui est bon pour la Picardie sera automatiquement bon pour la France. C'est un mode de communication qui est important pour le développement de la région picarde mais également pour... tout le monde économique qui nous entoure en définitive. Nous, ce que nous souhaitons, c'est que ce projet aboutisse et dans des délais qui soient raisonnables, puisque 2010, c'est dans 10 ans, dans 10 ans, les jeunes qui étaient là auront 30 ans presque donc cela fait quand même un peu loin. Et puis, je pense qu'il faut penser à leur avenir économique, ce qui me paraît très important. Donc, nous, ce qu'on veut, c'est rendre le territoire plus accessible et mieux connecté aux grands pôles nationaux européens. Donc dynamiser le développement économique de la région, y compris touristique en assurant le déplacement rapide des voyageurs. Donc faciliter des échanges entre, non seulement... parce qu'on parle bien souvent de partir de notre région vers l'extérieur, mais il faut faire venir les gens vers notre région. Cela, c'est relativement important. Il faut amener de la richesse, donc on a des pays qui sont en développement qui ont besoin aussi d'investir très certainement dans notre région picarde, et en France et on a besoin de modes de communication qui soient performants. Nous avons dans notre région des entreprises étrangères qui sont outre-atlantique ou qui sont dans des zones beaucoup plus éloignées parfois et qui ont besoin de communiquer quand on voit aujourd'hui, quand elles arrivent à

Roissy pour venir dans notre région, cela pose un problème, le seul moyen, c'est la voiture où il n'y a pas d'autres solutions. Alors que s'il y a un train, c'est quand même plus appréciable et on a évoqué bien entendu le problème de sécurité, l'émission de carbone et tout le reste et, tout cela, cela y contribue. Je ne comprends pas qu'on puisse être contre et je crois qu'il ne faut pas s'arrêter à des détails. Moi, en tant que chef d'entreprise, on commence à mettre les détails en avant, avant de voir les gros problèmes. Mettons les problèmes, les détails, on les réglera. Je pense que c'est la facilité. Bien sûr, très certainement, les aiguillages risquent de geler mais, bon, je pense qu'il y a des techniques. Aujourd'hui, je fais confiance à la SNCF et à Réseau Ferré de France pour résoudre tous ces problèmes sans aucun souci. Nous sommes au XXI^e siècle, je pense que les choses avancent. Donc, allons-y et avançons, arrêtons sur des détails qui n'ont aucune espèce d'importance et qui ne régleront pas le problème. Cela fait déjà, je pense, maintenant près de 20 ans que nous parlons de ce barreau, eh bien, peut-être qu'il faut y aller et puis il faut le faire avancer. Si on attend encore 10 ans, vous imaginez un petit peu ? Les gens qui avaient 15 ans à l'époque, ils en ont 45 aujourd'hui, ils vont être à la retraite, et puis, on n'aura pas vu circuler le barreau. Alors, allons-y, quand même ! Je pense que là-dessus... bien sûr, il y a l'environnement, il y a tout. Nous, nous ne prétendons pas non plus donner des conseils à Réseau Ferré de France en faisant, en choisissant le projet 1, 2 ou 3. C'est de votre compétence, c'est vous qui avez les structures et la compétence pour choisir l'endroit qui sera le plus adapté, le plus approprié pour les réalisations de ce barreau. Je pense que chacun doit rester dans son rôle. Nous, ce qu'on veut, c'est simplement faire avancer comme beaucoup de gens qui sont là dans la salle. Et allons-y et travaillons dans ce sens-là !

(Applaudissements)

Jean-Claude OLEKSY

Je voulais quand même ajouter une chose. Le développement du transport en commun, je pense que c'est l'avenir pour notre pays. Et la circulation, alors on a dit : « Eh bien, oui ! Mais, effectivement, on ne roulera pas en vitesse TGV entre Amiens et Charles-de-Gaulle. » Mais tout le monde le sait ! On le sait très bien. Mais par contre, on partira d'Amiens, on ira en passant par Creil, et on ira à Marseille, ou on ira à Nice, ou on ira à Bordeaux. Voilà ce qui est important. C'est cela ! Ou on prendra une connexion et on ira vers le nord de l'Europe. Voilà ce qui est important ! Le reste, ce n'est pas... ce sont des détails. Donc, je souhaite que le projet se réalise.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, ce que je vous propose maintenant, c'est qu'on donne à RFF la parole pour un peu une préconclusion. Je ne parle pas d'une conclusion parce qu'elle aura 3 mois pour tourner sa plume dans l'encrier, mais on va lui demander de nous dire ce que, à ce stade, elle pense. Et puis après, nous nous séparerons.

Lucette VANLAECKE

Merci Monsieur le Président. C'est vrai qu'il n'est pas question aujourd'hui pour Réseau Ferré de France de tirer des débats des conclusions qui seraient forcément prématurées. Notre décision, nous l'avons dit, va intervenir... La décision que nous serons amenés à prendre, donc avec l'Etat, va intervenir en fin d'année à la lumière du compte-rendu qu'en fera la Commission Particulière du Débat Public, et donc après l'achèvement du débat public. A ce jour, nous pouvons recenser les interrogations et interpellations de celles et ceux qui ont bien voulu participer au débat, comme nous pouvons rappeler les argumentations que nous avons développées, mais il reste à les croiser, les compléter par l'ensemble des contributions, cahiers d'acteurs, suggestions qui sont adressés via le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public et qui continueront, nous l'espérons, à l'être jusqu'à la fin du mois de juillet. A ce stade du débat public, Réseau Ferré de France a entendu de nombreuses expressions des uns et des autres sur des questions que Réseau Ferré de France était désireux d'aborder et avait exposées dans le dossier du maître d'ouvrage. Mais aussi sur d'autres questions sur lesquelles le public a souhaité s'exprimer et nous interpeller. RFF a apprécié l'expression de toutes celles et ceux qui ont bien voulu écouter, argumenter, développer leurs points de vue, s'opposer parfois, car ils l'ont généralement fait avec hauteur de vue et dans un esprit d'ouverture. Au titre de ces expressions du public, deux thématiques essentielles : celle de l'amélioration souhaitée du service ferroviaire dans les territoires du débat public concernant d'autres liaisons telles que le RER D et le RER B en Île-de-France, RFF s'est efforcé d'apporter des éléments de réponse en décrivant les projets d'amélioration en cours ou à venir ; l'autre thématique en Île-de-France du barreau de Gonesse, et donc de la problématique d'accès à Roissy depuis le Val-d'Oise, de l'hypothèse d'une mutualisation des projets de Roissy-Picardie et du barreau de Gonesse. Ce sujet a fait l'objet de nombreuses prises de position et échanges, à telle enseigne que Réseau Ferré de France a souhaité élaborer un dossier complémentaire traitant en particulier de la question de la mutualisation des projets. S'agissant des questions

que Réseau Ferré de France a souhaité porter au débat, de l'opportunité du projet, des scénarii de service et des options de passage, nous avons entendu ce qui suit :

- Sur l'opportunité, un clivage marqué entre une quasi-unanimité en Picardie vis-à-vis du projet et de nombreuses interrogations, craintes et oppositions dans le Val-d'Oise. Il nous paraît toutefois remarquable néanmoins qu'une compréhension mutuelle des enjeux des uns et des autres se manifeste assez fortement : compréhension par les Franciliens du souhait picard d'accès à la grande vitesse, compréhension par les Picards de l'impatience du Val-d'Oise quant à l'accès à Roissy. Ainsi, les propositions alternatives à Roissy-Picardie qui ont pu être formulées se sont attachées à intégrer la dimension grande vitesse. Les Picards insistent fortement sur le fait que pour eux l'accès à la grande vitesse doit concerner la plus grande partie possible du territoire régional. A cet égard, les habitants de l'Aisne et de la Somme 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 TGV et TER. Mais le souhait de plusieurs acteurs que RFF veille tout particulièrement à la compatibilité entre les trafics nouveaux que généreraient Roissy-Picardie et les circulations existantes, qu'il s'agisse du RER D ou des TER et trains intercitys circulant sur la ligne Paris-Creil. A noter en Seine-et-Marne, la demande d'étude de prolongement de l'éventuel scénario TER jusqu'à Marne-la-Vallée.

- Sur les options de passage, une assez large préférence côté picard pour l'option centrale mais la conscience que le territoire concerné se trouve en Val-d'Oise, il est particulièrement nécessaire et important d'écouter les acteurs locaux. Ceux-ci ont rappelé à RFF que les enjeux d'insertion concernaient tout à la fois des espaces urbains, agricoles et naturels, mais dans tous les cas, des personnes attachées à leur cadre de vie et à leurs outils de travail. La profession agricole, en particulier, insiste beaucoup sur ce point qui a fait l'objet d'une réunion spécifique, elle a expliqué les problématiques propres au Val-d'Oise. Nous avons aussi entendu l'attente exprimée d'un raccourcissement des délais. Voici sommairement résumés les enseignements que Réseau Ferré de France a pu retirer de ce qui s'est dit ou écrit jusqu'à aujourd'hui et qui seront naturellement encore éclairés par la suite des débats ainsi que par le compte-rendu qu'établira la Commission Particulière du Débat Public à l'issue de ce débat public. Je voudrais rappeler en conclusion que Réseau Ferré de France, établissement public national, ne privilégie pas un territoire par rapport à un autre, un projet par rapport à un autre, mais a pour mission d'œuvrer à l'amélioration des déplacements de toutes celles et tous ceux, quels qu'ils soient, qui en ont besoin pour leur travail et les autres activités. Merci Monsieur le Président.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Donc, merci à vous. Alors, en conclusion, je voudrais tout de même vous inviter peut-être à regarder le film puisque les élèves de Robert de Luzarches sont là. Je voudrais simplement vous dire que la Commission vous remercie de votre attention aujourd'hui, et comme beaucoup ont assisté à beaucoup de réunions, et les remercie pour leurs participations pendant l'ensemble de ce débat. Elle a été sensible aux mots que vous leur avaient... lui avaient adressée. Elle est peut-être moins optimiste que beaucoup d'entre vous mais... parce que notamment elle pense à la difficulté très grande d'insertion dans le territoire val-d'oisien au nord de Roissy, d'un éventuel barreau. Mais elle pense aussi... enfin... et je ne vais pas vous refaire le bilan que je vous ai fait tout à l'heure. Donc, la Commission, je vous le signale, à partir du 31 juillet, aura 2 mois et elle s'efforcera de faire en sorte que le compte-rendu soit fidèle, il provoquera sûrement des inquiétudes nouvelles ou quelquefois il rassurera mais en tout cas nous essayerons de faire en sorte... de faire cela correctement parce que c'est notre devoir et nous n'en n'avons pas d'autres. Et notamment nous ne dirons pas ce que nous pensons, nous dirons ce que vous avez dit dans sa diversité et je vous remercie Madame Vanlaecke d'avoir fait cette synthèse qui est effectivement assez éclairante. Alors, donc, ce qu'on vous propose c'est qu'on passe ce film, il dure 13 minutes je vous préviens et le son n'est pas toujours idéal, me dit-on à la régie parce qu'il a été fait avec les moyens qui sont ceux d'un établissement public d'enseignement professionnel, je vous rappelle, le Lycée Robert de Luzarches, c'est un lycée d'Amiens, c'est un lycée récent qui a été construit il y a quelques années. J'ai, bien entendu, regardé le site du lycée qui est un lycée qui est très largement d'ailleurs consacré au métier de l'audiovisuel et, donc, les jeunes qui ont travaillé sur ce sujet sont des jeunes qui se préparent à travailler dans le secteur de l'audiovisuel. Voilà ! Alors, on va donc peut-être lancer le film. Voilà ! Il est lancé. Nous, on va se mettre là-bas, peut-être pour y voir.