
**REUNION D'OUVERTURE DU DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE**

**Jeudi 22 Avril 2010
Amiens, Mégacité
19h - 22h**

Claude BERNET

Bienvenue dans cette première réunion du débat public Roissy-Picardie. Alors, il y a déjà une première chose qui est très positive, c'est que vous soyez nombreux. Je remarque d'ailleurs que plusieurs personnalités de premier plan, je pense notamment à Monsieur le Préfet de Région, et je crois que nous serons rejoints tout à l'heure par Monsieur le Préfet de l'Oise, ainsi que Monsieur le Président du Conseil Régional, Monsieur le Président du Conseil Général de la Somme, de nombreux élus de Picardie et de l'Île-de-France d'ailleurs aussi sont présents, et également de nombreuses personnalités dans différents domaines, et de ce point de vue là, la Commission du débat public ne peut que s'en réjouir. Mon petit doigt me dit que nous allons peut-être dépasser les 3 heures réglementaires, parce qu'il y aura beaucoup de demandes de prise de parole. Nous essayerons de satisfaire tout le monde. Je vais, en 3 secondes, vous expliquer ce que sont les règles du jeu du débat. Ensuite, je passerai la parole à Réseau Ferré de France pour une présentation du projet, pour savoir de quoi on parle d'abord, puis je demanderai aux personnalités qui sont ici présentes, et notamment à Monsieur Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France, de lancer le débat en exprimant quelles sont leurs attentes, puisque ce sont les principaux responsables de ce dossier, maintenant et dans sa suite éventuelle, à partir de là nous considérons que le débat est lancé, c'est-à-dire que je donnerai la parole aux personnes qui la demanderont, en essayant d'être juste

dans l'ordre où j'aurais vu se lever les mains, mais ce n'est pas toujours le cas, et donc je vais vous demander de l'indulgence, quand on est nombreux, il faut l'être.

Le débat public a un objectif très ambitieux : face à un grand projet d'infrastructure, et avant toute décision, -je le précise, à ce stade, rien n'est décidé-, recueillir les opinions des citoyennes et citoyens concernés, et aussi des personnalités qui structurent l'opinion, les élus, les associations, également des entreprises dans l'aire du débat.

Cette aire du débat, nous l'avons prévue assez large, elle comporte toute la Somme, toute l'Oise, le couloir Ouest de l'Aine, ainsi que l'Est du Val d'Oise, le territoire du syndicat SIEVO, je vois qu'il y a un des Vice-présidents du syndicat qui est présent ce soir, ainsi que d'ailleurs quelques cantons de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis limitrophes de la plate-forme aéroportuaire de Roissy. Cette aire représente environ 800 000 foyers..

Alors, pour organiser le débat, une Commission du débat public, je voudrais vous la présenter rapidement, car je crois qu'il faut que vous preniez conscience du fait que le débat public est une affaire collégiale, nous sommes cinq, nous avons pris un engagement qui est celui de la neutralité, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'avis sur le projet et nous n'en aurons pas, et notamment notre synthèse de fin de travail ne sera pas un avis, mais une synthèse de ce que nous aurons entendu. Et, nous avons également un engagement qui est celui de l'indépendance. Nous ne dépendons que de la Commission nationale qui est une autorité administrative indépendante de l'Etat, comme vous le savez. Pour vous présenter la Commission, je vais commencer par les deux dames : Danielle Rousseau, qui est à ma gauche, qui a été cadre dans le secteur du logement et qui est retraitée depuis quelques mois, mais qui exerce des activités assez prenantes dans le domaine de la gestion locale, puisqu'elle est Présidente d'une association syndicale de gestion dans le sud-ouest de la région parisienne. A ma droite, Lamia Abdel Naby, qui est, compte tenu de son âge, en pleine activité. Elle est maman de quatre enfants, mais elle a aussi une profession, elle est assistante de rapatriement dans une société d'assurance. Ensuite, à ma droite, Emmanuel Droz., qui est avocat. Il a été, dans un passé pas si lointain, directeur des infrastructures d'une grande collectivité locale et directeur du patrimoine d'une société d'HLM très importante. Et puis, à la dernière aile, Didier Corot. Didier Corot, paysagiste, et il est de nous tous celui qui a le plus d'expérience du débat public, notamment sur des dossiers comme la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, à côté desquels notre dossier à nous paraît relativement simple. Voilà la Commission du débat public. Cette Commission vous propose de traiter quatre sujets, quatre questions du débat, c'est : « Faut-il construire cette voie ? »; « Que faut lui donner comme finalité ? Est-ce que c'est une finalité seulement TGV, ou également TGV et

TER ? » « Sur quel couloir de passage ? Avec quelles précautions ? », cela c'est une question qui intéressera peut-être des réunions qui auront lieu un peu plus au Sud au mois de mai, et aussi, car un projet ne peut jamais être vu tout seul sans son environnement, « Avec quelles incidences, quelles relations, quels liens avec d'autres projets ? ». D'autres projets comme, par exemple, le grand projet Paris-Londres Par Amiens, le projet du barreau de Gonesse qui motive beaucoup, l'éventuel projet qui est actuellement devant le Parlement, en plein débat, de métro automatique du Grand Paris, et cetera. Et d'ailleurs, RFF, dans son dossier, a fait un état de l'ensemble de ces projets. Voilà les quatre questions que nous allons essayer de traiter, auxquelles nous allons essayer de nous tenir. Pour cela, il faut une documentation, et j'invite tous ceux qui n'auraient pas vu le dossier du maître d'ouvrage, le grand dossier de 100 pages, à se le procurer à la sortie. Ils peuvent aussi le télécharger sur Internet, ou on peut leur donner sous forme de CD-Rom.

Onze réunions publiques, je vous en ai dit un mot.

Le débat par courrier et Internet, car effectivement, les réunions publiques ne sont pas tout, et je crois qu'il faut bien insister auprès de nos concitoyens sur le fait que certaines personnes, qui n'ont pas la possibilité de se rendre à une réunion publique, peuvent parfaitement donner leur avis d'un simple clic sur Internet, ou simplement en utilisant la carte T, parce que tout le monde n'est pas équipé, et sur ce site Internet, vous trouverez assez rapidement, au fur et à mesure de leur édition, les contributions au débat, c'est-à-dire les verbatim, les questions-réponses, les avis, les cahiers d'acteurs. Il y a déjà des cahiers d'acteurs qui ont été en quelque sorte distribués ce soir, même s'ils ne sont pas tout à fait dans leur forme définitive.

Ce qui fait le débat public, c'est la qualité de sa documentation.

Enfin, le produit du débat, ce sera, avant le 30 septembre, c'est-à-dire dans les deux mois après la fin du débat, , un compte-rendu, aussi fidèle que possible du débat, commenté par le Président de la Commission nationale dans son bilan. Pas d'avis, pas de commentaire, c'est votre opinion qui compte, alors cette opinion, donnez-la !

Je voudrais maintenant demander à Réseau Ferré de France de bien vouloir présenter le projet, c'est Madame Vanlaecke qui commence et qui sera assistée par Pierre-Yves Biet, et éventuellement Cédric Papin.

Lucette VANLAECKE

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Préfet, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les élus, mesdames et messieurs, bonjour ! Pour Réseau Ferré de France, le débat public est un moment important dans la

vie d'un projet ferroviaire. C'est tout particulièrement le cas pour Roissy-Picardie, qui veut répondre à des attentes fortes et de longue date en Picardie. Je veux parler, bien sûr, de l'amélioration de l'accès à la grande vitesse et aussi de l'accès à Roissy. Mais d'abord, je rappellerai que les premières études remontent aux années 90, à l'initiative, d'ailleurs, des collectivités territoriales et de l'Etat. Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire de réseau ferré national, et donc à ce titre, en charge du développement du réseau, a assumé la maîtrise d'ouvrage des études à partir de 2002. Les différentes études ont donc permis de faire mûrir progressivement le projet, et notamment ses objectifs ont évolué et se sont structurés. Et nous étions donc prêts en juillet 2009 pour saisir la Commission Nationale du Débat Public, et ce processus nous permet aujourd'hui d'engager, avec les acteurs des territoires concernés, avec le public, avec vous tous, un large débat sur l'opportunité de Roissy-Picardie et sur les principales caractéristiques de ce projet. Mais avant de parler des attentes de Réseau Ferré de France dans le déroulement du débat, je vais maintenant très rapidement vous parler du projet lui-même, puisque en ce qui concerne le projet, ce sera Pierre-Yves Biet qui est responsable du débat public pour Réseau Ferré de France, à ma gauche, qui va vous le présenter plus en détail. Je vous dirais simplement que c'est une dizaine de kilomètres de lignes nouvelles classiques, c'est-à-dire que ce n'est pas une nouvelle ligne grande vitesse qui va relier la ligne grande vitesse qui passe par Roissy à la ligne Paris-Creil-Amiens. Mais cette liaison très courte est essentielle, c'est toute la grande vitesse nationale et régionale qui est concernée, car il s'agit de raccorder la Picardie à la grande vitesse, c'est-à-dire avoir un accès direct à Amiens et à Creil, et rapprocher une grande partie des pôles régionaux de Picardie et la vallée de l'Oise du réseau à grande vitesse. En parallèle, le projet permettra d'augmenter la capacité du réseau grande vitesse pour faire face à la croissance attendue du trafic, et donc créer au Nord de Roissy un nouveau débouché pour les TGV. Et c'est, bien sûr, l'accès à Roissy qui s'en trouve amélioré. Vous pouvez constater donc que ce projet est au cœur des politiques de transport, au cœur des politiques de développement du transport ferroviaire, tant pour l'offre de transport régional que sur la longue distance de segments de marché en forte croissance, avec en toile de fond la loi Grenelle, qui prévoit de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de voies nouvelles à grande vitesse. C'est pour cela que même si le projet est un petit projet en regard des projets soumis au débat public en général, et par Réseau Ferré de France en particulier, il est grand au regard des enjeux. C'est aussi la première fois que Réseau Ferré de France propose au public un projet de maillage du réseau. Alors, dans ce débat, nous souhaitons particulièrement que l'expression et le dialogue avec vous, avec les citoyens, avec les institutions et les organisations concernées par le projet Roissy-Picardie,

permettent d'apporter des éléments aux principales questions qui vont être posées. C'est l'occasion pour nous de partager ce projet avec vous. C'est aussi l'occasion de l'enrichir de vos réflexions. Le débat public doit en fait in fine nous éclairer dans la décision que nous devons prendre avant la fin d'année de poursuivre le projet. Ce débat public est donc bien pour nous un temps fort, un temps fort pour Réseau Ferré de France, et aussi un temps fort, bien sûr, dans la vie du projet, puisqu'il permettra, nous l'espérons, aux vus des appréciations que vous porterez sur son bien-fondé, d'en définir l'opportunité, de débattre avec vous de ces objectifs, et d'en préciser les principales caractéristiques, car rien n'est décidé d'avance. Nous sommes donc tous ici à votre écoute, et notamment Cédric Papin et Pierre-Yves Biet à qui je vais passer la parole maintenant.

Pierre-Yves BIET

Merci ! Bonsoir ! Je me propose donc de vous présenter dans un premier temps les objectifs qu'évoquait à l'instant Lucette Vanlaecke, avant d'entrer dans l'explication des solutions que, au niveau de Réseau Ferré de France nous avons étudiées : les services qui pourraient être mis en place sur cette ligne nouvelle, si elle était réalisée, et également quelles seraient les modalités d'insertion de cette ligne nouvelle sur le territoire.

Au niveau des objectifs d'abord ; on a évoqué cet enjeu de raccordement de la Picardie au réseau à grande vitesse, qui est l'objectif principal de ce projet. Cet objectif, il est lié à la situation actuelle dans laquelle se trouve la Picardie, et en particulier le fait que le réseau ferroviaire qui dessert la Picardie de l'ordre de 1 500 kilomètres de lignes, aujourd'hui, n'est pas connecté avec le réseau à grande vitesse qui, pourtant, traverse la Picardie, principalement avec la ligne à grande vitesse Nord, mais également avec, depuis 2007, la ligne à grande vitesse Est, et pour autant la Picardie est desservie par simplement une gare TGV - Haute-Picardie sur la LGV Nord,- alors que globalement, à l'échelle nationale, c'est 203 gares que dessert aujourd'hui le TGV en France. Ce qui explique en fait que, pour les voyages à longue distance, les Picards utilisent moins le train que la moyenne nationale, vous voyez le chiffre est à l'écran, de l'ordre de 20 %. Cette situation nécessite la plupart du temps, soit de passer par Paris soit de passer par la gare Haute-Picardie. Les deux tiers des Picards aujourd'hui qui prennent le TGV y accèdent justement par l'une des gares parisiennes avec l'arrivée en gare du Nord et le changement de gare le plus fréquemment, ce qui est ressenti, effectivement, comme une contrainte par toutes les personnes qui peuvent avoir des difficultés de mobilité, dès lors qu'on ait chargé ou avec des enfants,. La gare TGV Haute-Picardie est aujourd'hui utilisée par environ 1/4 des Picards qui utilisent le TGV, principalement par les habitants de la Somme qui sont 55 % à l'utiliser, mais cette gare, bien que sa croissance soit continue

depuis sa création, avec qu'aujourd'hui 450 000 voyageurs qui l'utilisent chaque année, rayonne de manière assez modeste sur le territoire régional. Donc, ce projet vise justement par ce maillon entre le réseau à grande vitesse et le réseau classique qui dessert la Picardie, comme l'a évoqué Lucette Vanlaecke, à permettre des relations directes entre les principales villes picardes, et en particulier la capitale régionale Amiens vers Roissy d'une part, mais également au-delà de Roissy vers les principales métropoles régionales. Ce projet, c'est un projet qui permet la mise en connexion entre Amiens, Creil, et par tout un système de correspondance qui permet de valoriser la situation de nœud ferroviaire à la fois d'Amiens, mais également de Creil, de pouvoir, effectivement, faciliter les relations directes avec Roissy, mais aussi avec la plupart des capitales régionales, vous voyez, des relations envisagées vers Lyon, vers Marseille, vers Strasbourg, ou encore vers le grand Ouest, Nantes, Rennes, ou encore Bordeaux. Alors, pour expliquer, pour peut-être que cela soit plus parlant, ce que peut apporter ce projet, nous avons préparé une petite animation vidéo. Durant la présentation, je vous présenterai trois animations vidéos qui permettent de voir et de comparer la situation actuelle d'un voyageur qui prendrait le train à Amiens, qui devrait se rendre à Lyon et qui passerait par Paris, et la situation d'un voyageur qui, avec le projet Roissy-Picardie, pourrait réaliser ce voyage en direct. Donc, je vous propose de découvrir cette animation. Je pense qu'il va s'afficher très bientôt sur votre écran. Voilà ! Donc, pour vous situer, nous sommes au départ d'Amiens, donc imaginons deux voyageurs : l'un prenant aujourd'hui le TER pour passer à Paris, et l'autre le TGV. Donc, par simplification, nous admettons qu'ils démarrent ensemble. Avec Roissy-Picardie, vous voyez, cette relation directe vers Lyon. Pendant ce temps là, le voyageur, dans la situation actuelle, passe par Paris, 1 heure 05 de voyage à peu près, change de gare, et ensuite, à partir de la gare de Lyon, se dirige vers Lyon, donc avec le TGV au départ de Paris. Et ce qu'apporte le projet, c'est non seulement le fait d'absence de rupture de charge, de changement à Paris, mais également un gain de temps qui, en l'occurrence, pour la destination de Lyon, est à peu près d'une heure. On verra tout à l'heure que pour d'autres destinations, c'est de l'ordre d'une demi-heure de gain de temps vers les grandes capitales régionales, et on a vu également tout à l'heure que la durée de trajet entre Amiens et Roissy était de l'ordre de 55 minutes. Alors, cela c'est l'effet de gain de temps qu'apporte le projet. Il y a également l'effet de diffusion de la grande vitesse sur une large partie du territoire régional. Je commençais à l'aborder. Donc là, on retrouve la carte de tout à l'heure avec le TGV qui partirait d'Amiens, mais également, en parallèle, des TER ou des Corails Inter-Cité qui partiraient donc soit de Saint-Quentin à Compiègne Beauvais, chacun pouvant se retrouver par un système de correspondance qui serait mis en place en gare de Creil, et ensuite le TGV, lui, poursuit

son trajet vers Roissy et au-delà vers les différentes métropoles que j'ai citées, et puis les TER, comme celles qu'il y a aujourd'hui, se prolongent, eux, vers Paris. Donc, ce projet, c'est une offre complémentaire par rapport à cela. En sens inverse, l'animation se poursuit avec cet effet, dans le sens des autres régions vers la Picardie, avec le même système de diffusion de l'effet grande vitesse qui s'opère grâce à ce projet, puisque l'un des éléments clé de ce projet, c'est que, non seulement il permet à la capitale régionale Amiens, à Creil, d'être desservie en direct, mais aussi par l'ensemble d'un système de correspondance de pouvoir faire bénéficier une large partie de la région. Voilà. Donc, on peut repasser sur la présentation pour indiquer, en particulier, que cet effet grande vitesse, je vous ai indiqué l'exemple de Lyon, mais par exemple, pour un trajet de Amiens vers Marseille, le temps de trajet dans le cadre du projet serait de l'ordre de 4 heures 30, contre à peu près 5 heures dans une situation via Paris. Puis là, vous avez sous les yeux l'exemple de Lyon Est avec Nantes, donc avec le projet, une durée de trajet de 4 heures contre 4 heures 20 par Paris et 4 heures 30 par la gare TGV Haute Picardie. Mais d'une manière générale, ce qu'il faut retenir, ce qui ressort de nos analyses, c'est que c'est un gain de temps de l'ordre d'une demi-heure. Alors, deuxième objectif du projet, c'est la question de la capacité du réseau. Lucette Vanlaecke l'a indiqué, ce projet, il permet de créer un deuxième débouché pour les trains à grande vitesse au Nord de Roissy. Le premier est celui qui existe aujourd'hui et le seul, donc c'est la LGV Nord, donc cela crée un second débouché. Et donc, globalement, le fait qu'il y a un certain nombre de trains à grande vitesse qui, au-delà de Roissy, puissent sortir du réseau LGV pour aller desservir la Picardie, mais aussi pour... cela nous permet d'augmenter la capacité du réseau. Et là également, c'est pour expliquer un petit peu cette notion, nous vous proposons une animation également que je vais lancer immédiatement qui... Vous voyez donc aujourd'hui la Gare du Nord. Le projet qui est symbolisé ici par une flèche, les TGV qui prennent la LGV Nord qui remonte vers Lille, et aujourd'hui ici, les TGV province-province qui utilisent la ligne d'interconnexion, et qui s'intercalent entre des TGV venant de Paris. Et le principe du projet c'est que vous voyez ce TGV qui est ici en bleu, il sortirait du réseau, et il se dirige ensuite vers la Picardie, et il sort du réseau au même moment où un TGV qui vient de Paris et sur la ligne à grande vitesse, donc en toute hypothèse, on ne pouvait pas intercaler un TGV venant de Lyon qui irait vers Lille, puisque à ce moment-là, la ligne à grande vitesse Nord serait occupée. Or, le projet, par ce second débouché, permet de mettre en place ce TGV province-province en sortant de la ligne à grande vitesse pour ensuite aller desservir la Picardie. Donc, globalement, cela nous permet de mettre davantage de trains. Vous voyez, et on y reviendra tout à l'heure, que également, des trains express régionaux, c'est le petit train mobile ici en gris, qui

pourraient également s'intercaler au même moment... ou de toute façon, en toute hypothèse, on ne peut pas mettre en service un train inter-secteur, parce que le sillon, c'est-à-dire la place, concrètement, est occupée sur la ligne à grande vitesse Nord. Donc, cela c'est l'effet d'augmentation de la capacité du projet qui est important pour le gestionnaire d'infrastructure qui est la RFF, bien sûr, mais surtout qui est important pour l'ensemble des voyageurs dans cette perspective de croissance du trafic de TGV et de trains à grande vitesse dans les années à venir. Troisième enjeu national que nous voyons tout à l'heure, c'est le fait que ce projet, il concerne Roissy. Roissy c'est un pôle majeur au niveau francilien, mais également au niveau national et, globalement, ce projet, en contribuant à augmenter le nombre de trains qui peuvent desservir la gare de Roissy, à la fois en termes de fréquence, mais aussi en termes de destination accessible depuis cette gare de Roissy, renforce le rôle de cette gare et l'attractivité de cette gare qui devient de plus en plus... c'est qu'il deviendra de plus en plus une alternative aux gares parisiennes, qui sont encore très largement dominantes dans le trafic de voyageurs en Ile-de-France et, globalement, cette accessibilité renforcée est intéressante pour le rayonnement même et le développement économique de ce territoire, de ce poumon économique du Nord de l'Ile-de-France. Et puis, ce projet, il permet d'améliorer l'accès à Roissy... on l'a vu à travers les différentes animations, il permet d'améliorer l'accès à Roissy dans un contexte où Roissy, pôle très dynamique, pôle multimodal, mais également pôle d'emploi, 90 000 emplois sur la plate-forme en elle-même, plus de 140 000 emplois au niveau du pôle d'emploi élargi au-delà de la plate-forme, mais aujourd'hui, ce pôle, très dynamique, il est difficilement accessible en transport en commun depuis les territoires riverains. C'est vrai depuis les territoires du Nord dont il est question ici dans le projet Roissy-Picardie, mais c'est vrai également depuis les autres territoires situés à 360 degrés, en fait, autour de ce pôle. Et donc, aujourd'hui, plusieurs projets visent et ont pour objectif d'améliorer l'accès à Roissy, ils figurent sur cette carte. Donc, vous avez ici Paris, vous avez ici l'aéroport vers le Nord, la ligne à grande vitesse, la ligne d'interconnexion, pour que vous puissiez vous repérer, et aujourd'hui nous avons donc plusieurs projets avec des vocations et des enjeux et des réponses à des besoins qui sont différents, mais qui contribuent globalement tous à améliorer l'accès à Roissy. Je citerais, par exemple, la modernisation du RER B dite RER B Nord Plus, qui est actuellement en cours et qui vise à améliorer l'accès depuis le Sud, depuis Paris, depuis la Seine-Saint-Denis. Nous avons également donc le projet de barreau de Gonesse qui, lui, vise à améliorer l'accès à Roissy depuis les territoires situés à l'Ouest de la plate-forme en particulier l'Est du Val d'Oise, et donc ce projet Roissy-Picardie, lui, contribuerait à améliorer l'accès à Roissy depuis les territoires qui sont situés au Nord de la plate-forme, que ce soit pour des raisons d'accès

à la Gare TGV, d'une part, accès à l'aéroport, mais également accès à l'emploi puisque aujourd'hui, de l'ordre de 13 000 habitants de Picardie travaillent sur le pôle de Roissy. Donc, globalement, si vous voulez, on a un ensemble de projets qui ont des fonctions propres qui cherchent à répondre à des objectifs de déplacement et des besoins de déplacement qui sont distincts, qui sont spécifiques, mais qui, globalement, sont complémentaires parce qu'ils visent également, globalement, à améliorer l'accès à Roissy. Alors, après avoir évoqué ces différents enjeux, ces différents objectifs, voici les solutions qui ont été éduquées. Je commencerais par les services, c'est-à-dire quel service, quel train pouvait être mis en œuvre si le projet était réalisé ? Et de ce point de vue-là, Réseau Ferré de France propose au débat deux scénarios de service ; d'une part, un premier scénario qui serait basé entièrement sur des services de train à grande vitesse, c'est le schéma que vous voyez tout à l'heure où il y avait Amiens, Creil, Roissy, et ensuite les différentes directions vers les capitales régionales. Donc, ce service répondrait principalement à ce besoin de déplacement longue distance entre les différentes régions et la Picardie. Ce qui est aujourd'hui proposé... donc, des hypothèses qui ont été faites dans le cadre de nos études, c'est une fréquence de 7 TGV aller-retour par jour vers les différentes destinations, par exemple, 3 TGV vers Lyon, un étant prolongé sur Montpellier, un autre sur Marseille et Nice, et puis un aller-retour par jour depuis les autres destinations qui étaient sur la carte tout à l'heure. Et puis, à côté de ce scénario, la question s'est posée, de se dire : « Dès lors que la ligne existerait, que cette connexion serait faite, est-ce que le projet pourrait également être l'occasion de répondre davantage à d'autres besoins de transport entre la Picardie et Roissy, besoins interrégionaux, en particulier sur les enjeux de déplacement régulier du type domicile-travail, et pour ce faire, nous proposons qu'en complément des services à grande vitesse, des services régionaux, type on peut imaginer que cela pouvait prendre la forme de Trains Express Régionaux que vous connaissez, puissent également être mis en œuvre. Alors, ce scénario, il répond à la fois à cet enjeu d'accroître les possibilités d'accès à Roissy, mais il dépend également, puisque les TER, vous le savez, sont de la compétence de la région, donc, à ce stade, RFF ne pouvait pas présupposer, donc c'était important de pouvoir porter ce volet-là au débat ; d'autre part, le fait d'avoir des Trains Express Régionaux induit également des investissements complémentaires, on y reviendra tout à l'heure, notamment en gare de Charles De Gaulle TGV, et puis il y aurait un caractère assez innovant également puisque sur les derniers kilomètres, 4-5 kilomètres, donc au Nord de Roissy, les TER emprunteraient la ligne à grande vitesse, un interconnexion, ce qui n'est qu'un élément donc innovant, et tout cela méritait d'être porté au débat, le second scénario qui est également proposé au débat. Alors, ces scénarios, ils dépendent

également... ils sont liés, les politiques d'arrêt, les questions de qu'elles desservent sur les trains qui seraient mis en œuvre. Tout cela dépend également, en particulier pour les scénarios, il y aurait également des trains régionaux, des options de passage. Vous avez ici, de manière très schématique, les différentes options de passage que je vais détailler dans un instant, mais globalement, trois options de passage : une option au Nord qui se débranche tout à fait à la frontière entre le Val d'Oise et l'Oise, et là en termes de service, il n'y aurait pas de desserte de gare du Val d'Oise dans le scénario où il y aurait des service régionaux ; une option centrale, qui se débranche entre Survilliers et Louvres, et une option Sud, mais je vais présenter cela de manière plus détaillée immédiatement. Alors, les options de passage ont été évaluées dans le cadre de nos études sur la base de plusieurs critères. D'abord, le critère des enjeux humains et environnementaux. A ce stade, les études menées par RFF ont permis de recenser ensemble des enjeux en termes environnementaux et en termes humains que le projet devra prendre en compte dans les étapes ultérieures si ce projet se poursuit, mais également, comme pris en compte les aspects de coût assez directement liés aux linéaires à construire, donc à la longueur de la ligne à construire, mais également les performances de l'infrastructure, c'est-à-dire la vitesse à laquelle les trains pourraient circuler, et les services envisageables, avec notamment cette question des arrêts que j'ai commencés à évoquer juste avant. Alors, pour décliner les trois options ; l'option Nord, le principe de l'option Nord, si vous voulez, c'est d'avoir un couloir de passage qui soit commun avec l'autoroute A1 que vous voyez ici sur le plan. Et donc, l'option Nord se débranche sur la commune de la Chapelle-en-Serval, donc commune frontalière entre le Val d'Oise et l'Oise, pour se diriger ensuite sur le triangle de Vémars, et ici rejoint la LGV d'interconnexion. C'est l'option la plus longue en termes de linéaire. Cette option est évaluée à 275 millions d'euros, c'est celle qui est la plus coûteuse, boulier, effectivement, à son linéaire. Elle présente un ensemble d'enjeux importants en termes paysagers, mais également en termes naturels et d'occupation urbaine, et donc, cela ce sont des éléments notamment sur la partie Nord avec un ensemble de secteurs sensibles qui sera à prendre tout à fait en compte. Une performance qui est intéressante de ce point de vue-là, donc 18 minutes entre Creil et Roissy, mais aucun arrêt possible en Ile-de-France comme je l'indiquais ; l'option centrale est l'option qui se débranche au Sud de Survilliers et Fosses, pour ensuite rejoindre le triangle de Vémars et la ligne à grande vitesse, c'est l'option qui est la plus courte avec des enjeux que nous qualifions de modérés en termes de paysages et de milieux naturels, un linéaire de 6 kilomètres environ. Aujourd'hui, il n'y a pas de tracé, nous avons des options de passage. Un coût qui est de 155 millions d'euros, un petit peu plus long par rapport à l'option Nord, mais des possibilités en termes de service dans le scénario

TGV plus TER d'arrêt en gare de Survilliers-Fosses au Nord du Val d'Oise ; enfin, l'option Sud, dont le principe est plutôt un couloir de passage commun avec la route francilienne, qui vient de Cergy et qui se dirige vers le nord de la plate-forme, avec un débranchement au Sud de Louvre, alors avec des contraintes de relief assez fortes au Sud de Louvre, et une urbanisation qui est relativement importante également au Nord de la plate-forme, en tout cas des enjeux, un linéaire de l'ordre de 7 kilomètres, 240 millions d'euros. Donc, vous voyez que ce n'est pas forcément proportionnel à la longueur, là c'est parce qu'on a un relief et des ouvrages d'art importants à réaliser. En revanche, cette option en termes de service, elle présente la possibilité si les autorités organisatrices de transport le souhaitent, et si cela répond effectivement à un besoin d'avoir des arrêts en Ile-de-France... des services régionaux. Alors, ce schéma, c'est très peu lisible et j'en suis conscient. J'ai souhaité vous le présenter pour avoir cette notion dite des couleurs, en fait. Il s'agit de l'évaluation comparée des solutions, c'est-à-dire lorsque c'est... en fait, c'est une évaluation relative des options l'une par rapport aux autres. Et donc, nous avons trois niveaux : le vert, c'est l'option la plus favorable ; l'orange, c'est l'option la moins favorable, ce qui vous donne pour les différents éléments, les différents critères d'analyse, le résultat de notre analyse à ce stade. Très rapidement donc, à côté de cet aménagement de lignes nouvelles, les aménagements de ce réseau existant seraient à réaliser, ils consisteraient principalement des aménagements en gare d'Amiens, en gare de Creil, mais également des aménagements de capacité entre Creil et Paris, de manière à pouvoir absorber le trafic complémentaire. Et puis, une proposition, dans le cadre du scénario TGV plus TER, d'augmentation de capacité de la gare de Roissy avec le petit schéma que vous avez là. Aujourd'hui, la gare de Roissy, une gare à 6 voies, mais seulement 4 voies sont à quais, les deux quais que vous voyez là. Donc, le principe cela serait de mettre à quai les deux voies centrales. Donc, globalement, ces investissements complémentaires sont évalués de l'ordre de 70 à 100 millions d'euros. J'en finirais donc sur les derniers éléments. Dans ces tableaux, beaucoup de chiffres, mais ne retenir que les prévisions de trafic qui nous ont mené... montrent qu'il y a un vrai potentiel sur le scénario TGV de l'ordre de 1,6 millions de déplacement en 2020, donc à la mise en service sur le scénario TGV plus TER davantage, puisque là on touche en particulier des voyageurs plus quotidiens, plus réguliers, donc 2,8 millions de déplacement, mais aussi le fait d'avoir plus de trains pour pouvoir accéder à Roissy permet aussi d'avoir davantage de personnes qui utilisent le TGV, cette fois-ci en gare de Roissy en complément des TGV directs, avec des prévisions de report modal qui sont significatives, vous voyez, de l'ordre de 600 000 à 1,4 millions de voyageurs reportés depuis la route, donc un projet qui est en phase par rapport aux enjeux de report modal.

Voilà. Donc, le calendrier du projet, il a été indiqué. RFF aura à prendre une décision quant à la suite donnée à ce projet d'ici la fin de l'année, et puis l'horizon de mise en service du projet que nous affichons aujourd'hui, et 2020, il y aura des phases d'études complémentaires, des phases de concertation qui se succéderont avant, évidemment, les travaux si le projet était réalisé. Donc, comme disait Claude Bernet, le dossier du maître d'ouvrage développe de manière bien plus précise l'ensemble des éléments que je viens d'indiquer, donc il est à disposition. Juste pour terminer, indiqué que la présentation que je viens de vous faire, ce qu'il y a dans ce dossier correspond aux études au stade actuel. Ce projet, vous voyez, qu'il y a un certain nombre de choses qui sont tout à fait ouvertes, beaucoup de choses qui sont ouvertes, et donc tout l'enjeu de ce débat, c'est justement de pouvoir vous écouter, de manière à enrichir ce projet que RFF d'ici la fin de l'année, et cette possibilité, les éléments pour formuler une décision qui serait tout à fait motivée. Merci de votre attention.

Claude BERNET

Puisque tout le monde est impatient de s'exprimer, on va lancer le débat. Monsieur le Préfet de région, est-ce que vous souhaitez être le premier à vous exprimer là-dessus ?

Michel DELPUECH

Quelques mots rapides... merci, Monsieur le Président. D'abord, permettez-moi de saluer l'ensemble des participants à cette première réunion : élus, parlementaires, responsables socioprofessionnels, citoyens... enfin, les forces vives du chef-lieu, d'Amiens, et bien au-delà. Ce qui montre bien que ce soir s'ouvre un chapitre qui me paraît crucial, essentiel, majeur pour l'aménagement et le développement du territoire de la région Picardie. Trois observations peut-être, si vous permettez ! Trois observations concentriques. Comme préfet résident à Amiens, Monsieur le Maire, si vous le permettez, je suis convaincu qu'il y a pour le chef-lieu de Picardie, la capitale picarde, un rendez-vous majeur. L'offre de service sera certes améliorée pour les habitants, c'est ce que nous démontrait tout à l'heure la présentation, mais au-delà de cela, il y a incontestablement une attractivité nouvelle et des chances nouvelles de développement, pour la région et pour l'agglomération, qui vont se présenter, une réflexion en termes d'aménagement du territoire et de développement qui doit se renouveler. Si je prends ma casquette de Préfet de région, si on songe à l'ensemble du territoire régional, il est très directement concerné par l'ensemble du projet, des centres urbains, je pense à Compiègne, à Creil ou à Beauvais, et le Préfet de l'Oise est là, ce n'est pas un hasard, seront très directement bénéficiaires de l'infrastructure, de l'aménagement. L'étoile ferroviaire de Creil aura là un

renouveau qui l'attend. Au-delà de cela, la mise en connexion du territoire picard avec le pôle économique majeur, le pôle économique mondial qu'est Roissy doit s'inscrire dans une stratégie gagnant-gagnant, où l'ensemble des partenaires doivent trouver des opportunités à développer. Préfet, et Préfet de la République tout court, je songe aux grands enjeux pour notre pays, aux grands enjeux que veut notre Gouvernement, notamment dans le cadre du Grenelle de l'environnement, on voit bien que ce projet est une contribution directe au développement, au renforcement des lignes à grande vitesse dans notre pays, et donc c'est une contribution très directe aux enjeux du Grenelle de l'environnement. L'Etat se réjouit donc à un double titre de l'organisation de ce débat. D'abord, le fait même qu'il y ait un débat n'est pas neutre, c'est que le projet chemine, c'est que le projet avance, et ce n'est pas une manière pour tergiverser même si, comme cela a été rappelé, juridiquement, aucune décision n'est prise. D'autre part, et surtout, le débat est l'occasion de rappeler que les grands enjeux qui sont derrière le projet rejoignent des enjeux qui sont au cœur de la stratégie de l'Etat en Région, et depuis longtemps. Dans le contrat de plan 2000-2006, et je crois qu'il y a dans la salle mon prédécesseur qui avait dû le signer avec le Président du Conseil régional de l'époque, donc, dans une configuration qui n'est pas celle d'aujourd'hui, mais cela prouve qu'il y a de la durée dans les grands projets d'intérêt général. Dans le contrat de plan 2000-2006, était financée une étude d'opportunité sur la liaison Picardie-Roissy ou Creil-Roissy comme on l'appelait. Dans le contrat de projets Etat-Région qui est en cours de développement, 2007-2013, et que je mets en œuvre avec le Président Gewerc, une priorité forte est accordée au développement du ferroviaire en Picardie, l'Etat va y consacrer 60 millions d'euros. Et le projet Picardie-Roissy est décrit et souligné comme étant un projet structurant, 15 millions d'euros y sont consacrés dans le document contractuel entre l'Etat et la Région. Compétitivité, meilleure accessibilité du territoire, développement durable, ces trois priorités au cœur du CPER, ces trois priorités, ces trois enjeux que dessert parfaitement le projet Picardie-Roissy. J'ajoute en dernier lieu que l'Etat se réjouit tout court de l'organisation du débat parce que c'est un grand moment, ce doit être un grand moment de démocratie participative, et on en a une magnifique illustration ce soir avec cette salle qui déborde quasiment, ce qui est un signe fort de mobilisation. Nous savons tous, en effet, qu'aujourd'hui, aucun projet d'envergure, aucun projet d'importance ne peut aller à terme avec les atouts du succès s'il n'a été précédé et accompagné d'un effort de concertation, d'un effort d'explication, et je le pense, d'un effort de conviction indispensable pour que toutes les chances de succès soient réunies. Le débat public, cela sert à cela ; et donc, l'Etat se réjouit vivement que ce débat ait lieu, que ce débat soit lancé ce soir. Et je peux vous assurer, Monsieur le Président, je peux

assurer à chacun et chacune que les services de l'Etat en Région mettront tout en œuvre pour que ce rendez-vous de démocratie participative, ce débat public se déroule dans les meilleures conditions, c'est l'occasion d'entendre tous les points de vue. Nous savons très bien, je sais très bien que sur le territoire voisin, en Ile-de-France, des inquiétudes s'exprimeront, mais le débat doit être aussi l'occasion, certes, de les entendre, mais peut-être de faire progresser la réflexion dans une stratégie gagnant-gagnant. Le projet nécessaire pour le développement de la Picardie ne doit pas empêcher, par ailleurs, que se réalise le projet nécessaire et attendu par le Nord de l'Ile-de-France. Voilà Monsieur le Président les quelques propos pour lancer la réflexion.

Claude BERNET

Merci ! Je vais donner la parole à Monsieur le Président du Conseil régional.

Claude GEWERC

Monsieur le Président du débat, je tiens à vous remercier parce que, malheureusement, je vais devoir vous quitter, je serai remplacé par le premier Vice-président qui assumera le débat, parce que j'avais des engagements auxquels je ne peux me soustraire. Vous savez que la Région Picardie est traversée par les voies de train à grande vitesse. Et Monsieur du Mesnil, je crois qu'il y a à peu près, deux ans, deux ans et demi, dans mon bureau, nous avons eu un long débat sur ce projet parce que RFF, dans un premier temps, n'était pas convaincu. Vous faisiez référence, Monsieur le Préfet, au douzième contrat de plan. Pour la première fois, c'est au onzième contrat de plan entre l'Etat et la Région que ce projet figurait, préfigurait, en matière d'étude. Et donc, c'est une longue histoire, une longue histoire, aujourd'hui, que les Picards ne comprenaient pas. Pourquoi eux n'étaient pas connectés alors qu'ils ont toujours été traversés ? Et nous avons eu le privilège, en 2007, d'avoir le TGV Est qui, de nouveau, nous traversait et bouleversait nos habitudes mais, encore une fois, nous n'avions pas accès ; c'était Reims qui était accessible, et toujours pas Amiens. Donc, ce débat est un débat qui nous tient à cœur. Vous dites fort justement que ce projet est un projet soutenu par l'Etat. Mais je rappelle que j'ai eu le privilège de présider le C 8. Le C 8, c'est la réunion des 8 régions qui composent le grand Bassin parisien et que, dans ce projet, nous avons formulé un autre mode de déplacement des personnes et des marchandises pour l'ensemble du grand bassin parisien. Et dans ce projet qui a été déposé sur le bureau, aujourd'hui, de l'Union Européenne, figure soutenu par les 8 régions du grand bassin parisien, le barreau Picardie-Roissy. Ce projet, je l'ai déposé en compagnie du Président Huchon, il y a déjà quelques mois, presque une année, maintenant. Et donc, ce projet avait l'assentiment de

tout le monde. je crois que l'exposé de RFF était extrêmement clair, c'est un projet d'envergure nationale et internationale, qui ne devrait en rien contrarier d'autres projets qui existent en Ile-de-France, et qui concernent les déplacements au sein de l'Ile-de-France. Mais il ne faudrait pas mélanger les deux espaces et confondre les deux sujets, l'un ne va pas tuer l'autre et l'autre ne va pas faire avancer l'un. C'est-à-dire que l'Ile-de-France a des problèmes à résoudre et je conçois parfaitement l'attitude des élus de l'Ile-de-France qui souhaitent faire avancer leurs idées, je les respecte parfaitement. Le projet dont nous parlons, là, est d'une autre envergure et dans un autre espace. Et je crois que ce projet-là doit être entendu dans sa particularité. Nous vivons de ce que vous avez décrit Monsieur le Préfet de région dans une grande politique de structuration nationale et internationale. Vous savez, quand je parle avec mes voisins qui sont la Haute-Normandie et le Nord-Pas-de-Calais, eux, ils ont envie d'un mode de déplacement le long de la mer pour rallier Londres. Et ce que nous avons décrit dans le projet qui a été déposé sur le bureau de l'Union Européenne, c'est un autre modèle de développement qui contourne Paris et qui n'oblige plus tout le monde que cela soit au Nord, à l'Est, à l'Ouest ou au Sud à entrer dans Paris. Quand vous regardez le problème de la Picardie, c'est un accès à la gare du Nord qui est totalement saturé, un accès par l'autoroute du Nord également saturé, et pas d'accès de l'autoroute A16. Mais on vous dit, pour le développement, faites comme nous, débrouillez-vous. Donc, je pense que cette Région a été contributrice d'effort pour l'ensemble de ses voisins et elle a le droit, une fois, d'être entendue et reconnue. Et je pense que ce barreau serait le début de cette reconnaissance.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci ! Alors, je vais demander à M. Demailly, Maire d'Amiens, de s'exprimer en le remerciant d'ores et déjà, d'abord, pour nous accueillir dans cette salle, et puis, pour l'effort extraordinaire qui a été fait par la communauté d'agglomération d'Amiens pour communiquer sur ce débat public qui est, je crois, même assez rare.

Gilles DEMAILLY

Merci Monsieur le Président. Mais je crois que tous les Amiénois et, là, je m'exprime aussi au nom de tous les habitants de la Métropole et je dirais de tous les habitants aussi du Pays du Grand Amiénois qui a 340 000 habitants. Je crois que ce moment, nous l'attendons tous depuis plus de 20 ans, 20 ans, qu'une forme d'injustice existe. Tout à

l'heure, Claude GEWERC a rappelé que la Picardie était une terre de passage et qu'elle n'était pas reliée. Je crois que c'est en cela que le projet nous paraît le plus intéressant, c'est-à-dire que c'est un projet qui est complètement fédérateur pour la Picardie puisqu'il s'agit bien, lors de ce barreau, de ces petits 6 kilomètres minimum dont le trajet le plus court permet de relier l'ensemble des villes de Picardie, donc, par l'intermédiaire de Creil et d'Amiens. Par l'intermédiaire d'Amiens, cela sera la ville d'Abbeville, Monsieur le Maire, cela sera aussi la ville d'Albert, cela sera toutes les autres villes qui sont autour ; mais par l'intermédiaire de Creil, cela sera aussi Saint-Quentin, Beauvais, Compiègne, Soissons, et toutes ces villes. C'est, donc, un projet fédérateur: la Picardie se réjouit d'avoir des projets qui rassemblent, qui constituent cette Région. Evidemment pour la capitale régionale, c'est, enfin, un espoir qui a été déçu il y a 20 ans mais qui, maintenant, va se concrétiser. 203 villes françaises sont reliées par le réseau TGV et l'une des capitales régionales qu'est Amiens n'est pas reliée à ce réseau TGV. C'est incompréhensible ! Aucun Amiénois, aucun habitant de Métropole, ne peut comprendre réellement cette injustice. Et, donc, bien sûr, parce que permettre que des TGV arrivent enfin dans cette gare, c'est aussi, mais chacun le comprend, des atouts du développement économique de notre Région et de notre capitale, et M. le Préfet l'a rappelé : « Amiens, c'est une ville qui est aussi créatrice d'emplois pour l'ensemble de son bassin d'emploi qui a besoin, de: Roissy-Picardie, nous disons nous-mêmes Picardie-Roissy, c'est l'impression de pouvoir aller de la Picardie dans l'ensemble du monde. C'est important, mais c'est aussi l'ensemble des acteurs économiques, l'ensemble des futurs employeurs qui peuvent aussi venir dans l'ensemble de la Picardie ; donc, c'est relié aussi dans ce sens-là pour développer son économie, et c'est peut-être ce qui me paraît, évidemment, le plus important. Cela, c'est le premier aspect.

Deuxième chose, évidemment, c'est dans le sens du Grenelle d'environnement. Tous les habitants de ces territoires savent très bien que pour aller, prendre un avion à Roissy... c'est la voiture, c'est une heure et demie de trajet, c'est se stationner, et en train, c'est plus long, c'est plus de 2 heures. Et donc, on trouve cela sans doute un peu absurde, pour aller prendre l'avion ou prendre le TGV qu'on doit prendre sa voiture. C'est vrai, la gare TGV de Picardie qui rend des services, qui est utile, qui sera, je crois, toujours utile avec ce projet, mais c'est aussi et toujours l'usage de la voiture. Et donc, je crois qu'utiliser des transports en commun, faire baisser l'usage de la voiture, je crois que chacun le souhaite, parce qu'il est quand même beaucoup plus agréable de monter dans un train partant d'Abbeville, ou d' Albert, et cetera, et ensuite, éventuellement de changer dans une gare. Alors, bien entendu, c'est clair nous défendons le projet à la fois TGV plus

TER, car il s'agit pour nous d'aller aussi d'Amiens à Roissy en 55 minutes avec des fréquences toutes les demi-heures à partir de Creil

Il y a un certain nombre d'Amiénois que je connais bien aussi qui s'exprimeront. C'est aussi un projet qui permet de faire d'Amiens une ville universitaire reliée à l'ensemble des villes universitaires du monde par l'intermédiaire des réseaux de TGV, par l'intermédiaire des aéroports. Donc, pour nous, c'est évidemment un vrai rendez-vous historique. J'ai un petit regret, c'est qu'on m'a demandé : « Est-ce que Monsieur le Maire, vous prenez le risque de faire en sorte de faire entrer davantage de personnes que les règles de sécurité y autorisent ? » Quelques personnes, mais je suis sûr qu'il y en a un certain nombre qui sont dehors. Et donc, effectivement, ce soir, je m'excuse auprès de tous ceux qui sont assis sur les marches, l'inconfort, mais je crois que chacun accepte cet inconfort parce qu'on a le sentiment d'être vraiment dans un moment très important. Voilà ! Je crois que dans le débat, on aura d'autres échanges, et puis, j'ai envie de dire : c'est tout de même un grand projet pour un petit coût, car il y a beaucoup d'autres projets où on raisonne par milliards. Ce projet, si on regarde l'importance qu'il a, et vous l'avez dit dans la présentation, c'est un service rendu pour un coût relativement modeste quand on le compare effectivement aux autres grands projets. Donc, je ne vais pas être plus long, dire simplement un vrai bonheur. Je sais que tous les élus de la Picardie attendaient ce moment. Mais soyez persuadé que le Maire d'Amiens et tous les élus, d'ailleurs, on s'est exprimé par un vote unanime, tous invités confondus que cela soit au niveau de la ville d'Amiens, au niveau de la Métropole et l'ensemble des présentes petites communes du grand Amiénois attendaient vraiment avec beaucoup de bonheur cette soirée et je crois que vous voyez dans cette salle effectivement que ce bonheur est partagé. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci ! Monsieur le Président Manable, est-ce que vous souhaitez, à ce stade, vous exprimer ?

Christian MANABLE

Merci Monsieur le Président ! Mesdames, messieurs, bonsoir ! Je vous salue toutes et tous en vos titres et qualités, et je voudrais vous donner le sentiment et la position du responsable de l'Exécutif départemental face à ce projet. Mes propos risquent d'être redondants par rapport aux interventions précédentes, mais je trouve que, en l'occurrence, cela n'est pas un inconvénient, c'est plutôt un avantage. C'est la preuve que

nous sommes, élus picards, sur la même longueur d'onde. Effectivement, je veux défendre, avec toute mon énergie de picard pure souche, tout l'intérêt du barreau, Roissy-Picardie. Je ne serai pas d'une grande originalité en disant que ce barreau est une double ouverture, une ouverture des Picards vers le vaste monde, mais aussi une ouverture de la Picardie aux habitants du vaste monde, donc, avec ce barreau, notre Région picarde sera bien plus accueillante encore, parce qu'elle sera mieux desservie. L'accès facilité à la Picardie permettra le renforcement de sa capacité d'accueil. Avec ce barreau, les Picards se seront rapprochés de la porte sur le monde, que constituent les complexes ferroviaires et aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle. Et c'est ce complexe qui leur permettra un accès à toute l'Europe avec son réseau de trains à grande vitesse et avec la plate-forme aéroportuaire au monde entier. Mais dans ce moment de débat public qui commence, je veux dire surtout ce que j'en attends. Un tel débat public, tout d'abord, ne doit pas être galvaudé. Il exige de nous une volonté de dialogue, une soif d'écoute et un appétit de comprendre. J'en attends tout d'abord une unité de voix et de parole pour que soit portée haut et fort la volonté de notre Région de se voir dotée des aménagements nécessaires à son développement. C'est toute la Picardie, ce sont tous les Picards, qui doivent se mobiliser pour que soit entendu leur choix de se tourner vers l'avenir et entrer de plein pied dans une modernité où la mobilité joue un rôle essentiel. Et donc, le sentiment est fort, que notre région picarde a été trop souvent oubliée par le passé par les aménageurs du territoire national, et cela a été déjà dit avant moi. Et je ne prendrai qu'un seul et simple exemple qui, lui aussi, a déjà cité, mais je crois que les chiffres sont importants : sur 203 gares TGV, en France, une seule est en Picardie. Et donc, le sentiment est fort que notre capitale régionale Amiens n'a pas toute la place qu'elle mérite, que ses capacités, son dynamisme sont insuffisamment compris de ceux qui pensent notre aménagement du territoire. J'attends aussi, mesdames et messieurs, de ce débat, et je parle franc, que les Picards manifestent leur empressement de voir cet équipement structurant se réaliser dans les délais convenables, et pour ainsi dire, à portée bien plus courte que les délais qui sont annoncés ; 10 ans, horizon 2020, puisque c'est l'échéance officielle. C'est loin, c'est trop loin. Songez, je serai Président du Conseil général honoraire, ce n'est pas cela le plus important, mais Monsieur Valéry Giscard d'Estaing sera âgé de 94 ans, Monsieur Pierre Mauroy aura 92 ans, et quant à notre Johnny national, à 77 ans, il pourra bénéficier de sa 17^e carte senior SNCF. Véritablement, c'est vraiment trop loin, il faut, mesdames et messieurs, faire en sorte de raccourcir les délais, car ce projet, vous l'avez compris, est très attendu des Picards.

(Applaudissements)

Alors, je le dis... Excusez-moi, mais je n'en ai plus pour très longtemps Monsieur le Président, mais vous savez que quand on me confie un micro, quelquefois, c'est un peu long. Je le dis, Monsieur le Président, en toute sincérité entre la précipitation et les calendes grecques, il doit pouvoir se trouver une échéance raisonnable et porteuse d'espoir. De ce débat, j'attends aussi une approche apaisée. Il n'est pas bon que des projets de développement de territoire voisin soient opposés et qui plus est opposés de façon, nous semble-t-il, caricaturale. J'ai interrogé beaucoup de spécialistes de transport ferroviaire, aucun ne m'a parlé d'une opposition ni de principe, ni entre les barreaux Picardie-Roissy et le barreau de Gonesse raccordant les RER D et B. Il faut pouvoir situer chaque échéance à sa place. Les élections régionales sont passées. Il est encore un peu tôt pour démarrer la campagne des législatives. Alors, aujourd'hui, notre débat public doit s'occuper du développement durable de nos territoires. J'attends par contre que ce débat permette de faire des choix qui impactent le moins possible la vie quotidienne des habitants du Val-d'Oise. Et je vais vous dire à ce moment de mon propos que le raccordement des RER D et B ne nous semble pas, compte tenu de son coût estimé, hors de portée d'une réalisation rapide et concomitante du Barreau Roissy-Picardie. Je ne voudrais pas que le débat amène à déshabiller Paul pour habiller Pierre, nous serons ainsi particulièrement attentifs à la gare TGV de Haute-Picardie, car des craintes légitimes peuvent se faire entendre du côté de l'Est de la Somme et du côté de nos voisins de l'Aisne. Or, cette gare TGV Picardie, la seule existante actuellement sur notre territoire régional a son sens. Effectivement, avec le canal Seine-Nord Europe, avec les plateformes multimodales de Nesle et de Péronne, nous devons avoir confiance en l'avenir de cette gare existante. J'attends enfin que ce débat ne soit pas porteur d'une illusion de plus. Ne nous décevez pas. On a tant dit, tant esquissé de projets qui se sont révélés des miroirs aux alouettes. Aujourd'hui, les Picards, tous les Picards ont besoin de cet équipement, ont besoin d'une ligne TGV entre Amiens, notre capitale régionale, et Roissy. Et je considère donc pour conclure que ce débat public est bien le début, évidemment, d'un processus de réalisation du Barreau TGV, et je serais attentif aux arguments de mauvaise foi que j'entendrais ici et là. La réalisation du Barreau de Roissy-Picardie ne menace personne, et je la défendrai, je dois vous le dire, becs et ongles avec, d'ailleurs, mes collègues élus picards, parce qu'elle est tout simplement un élément essentiel de l'avenir de nos territoires, de notre avenir. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci, avec mes excuses de vous avoir interrompu par erreur. Je voudrais maintenant donner la parole, au Président de RFF. Cela me rappelle une autre circonstance, n'est-ce pas Monsieur le Président, où on vous demandait aussi beaucoup de choses. Donc, voilà ! Je vous donne la parole pour que vous réagissiez. Après quoi, nous lancerons le débat avec la salle.

Hubert du MESNIL

Merci, Président, merci de votre accueil. Merci de nous donner l'occasion de nous rassembler dans cette salle où on sent un peu d'émotion et un certain nombre de cœurs qui vibrent, et en tout cas le sentiment que commence une belle et grande chose. Deux ou trois mots simplement, Réseau Ferré de France, c'est donc l'entreprise publique qui a été organisée par l'Etat pour prendre en charge le réseau ferré national, l'aménager, le développer, le moderniser et organiser sur ce réseau les meilleurs services ferroviaires possibles. Notre feuille de route, si je peux dire, notre mission a été formalisée de manière assez solennelle à l'occasion du Grenelle de l'environnement, car c'est à l'occasion, notamment, du Grenelle que cette politique nationale de promotion du transport ferroviaire a été formellement inscrite, votée avec une très large majorité parlementaire et qu'il en ait ressorti pour nous, une mission très claire de promouvoir, développer, moderniser le transport ferroviaire pour qu'il réponde aux besoins actuels et futurs de notre société, de nos territoires et de notre économie. Voilà donc notre mission, voilà notre feuille de route. Ce projet qui nous rassemble aujourd'hui, ce n'est pas nous qui l'avons inventé, il existait avant nous, puisque nous existons, nous, depuis 1997. Lorsque nous avons été créés, nous avons commencé petit à petit à découvrir les sujets, découvrir les projets et puis, sur chacun d'entre eux, on s'est mis en route, si je peux dire. Et il faut reconnaître que celui-là, pendant un certain nombre d'années, on a tâtonné sur ce projet, il faut le dire, il faut le reconnaître. De quoi parlait-on ? Qu'est-ce que l'on voulait faire ? A quoi cela servait ? A qui cela servait ? Et puis, il faut aussi reconnaître que, il y a quelques années, mon prédécesseur et moi-même arrivons à Réseau Ferré de France et, entre parenthèses, venant d'Aéroports de Paris, vous voyez, un lien possible entre les deux, il nous a semblé que le moment était venu pour lancer ce projet, pas uniquement parce que nous l'avons imaginé nous-mêmes, mais parce que nous avons senti que dans cette Région, il y avait un certain nombre de responsables qui le voulaient et qu'il y avait une sorte de convergence entre l'Etat, je me rappelle avoir évoqué, avec les préfets de Région, ce sujet, le Président de la Région l'évoquait lui-même tout à l'heure, entre l'Etat, la Région et nous-mêmes, il y a eu un moment où on s'est dit : « Ça

y est ! ». Cette fois, il nous semble qu'on comprend assez bien de quoi on parle et que le moment est venu de préparer l'étape du débat public. Nous attendons beaucoup des débats publics. C'est le septième, pour nous, Réseau Ferré de France. Le Président Bernet en sait aussi quelque chose. Chaque débat public est une nouvelle aventure. Aucun débat public ne ressemble à un autre débat public. Mais il y a une chose maintenant qui est certaine, et le Préfet de la Région l'a dit tout à l'heure, il n'y a pas de grand projet qui se réalisera maintenant dans notre société, dans beaucoup de pays, d'ailleurs, sans qu'il soit fondé sur une légitimité démocratique. On ne fait pas un projet parce qu'un brillant ingénieur ou un grand technocrate le veut. Je pense même qu'un homme politique quel que soit son génie ne peut pas lui tout seul dire qu'il fera le projet, cela me paraît évident. Nous devons tous, dans la diversité de nos compétences et de nos opinions, regarder si on peut construire un projet sur une véritable légitimité. A quoi sert ce projet ? A qui sert ce projet ? Qui en veut ? Qui n'en veut pas ? Qu'est-ce que cela apporte ? Qu'est-ce que cela n'apporte pas ? Et aucun projet ne se réalisera sans cette légitimité-là qui est à construire, qui ne va pas de soi et même si on sent qu'au démarrage du projet, il y a des forces vives qui se sont déjà exprimées, il faut le démontrer, et il faut le confronter, y compris à ceux qui n'en veulent pas, pour vérifier comme on frotte l'acier pour le faire briller qu'il a résisté à toutes ces contradictions. Et s'il résiste à ces contradictions, il se forge, il s'endurcit, il se construit. Et si cette fondation-là a été bien posée, alors, l'histoire peut continuer. L'histoire peut continuer, c'est-à-dire que le projet franchit toutes ces étapes, c'est une histoire que, souvent, on trouve trop longue, messieurs les élus, mais qui doit cheminer étape après étape car il y a des procédures, il y a des règles de droits à respecter, il y a des enquêtes publiques, il y a du travail à faire. Mais, en tout cas, ce travail ne réussira jamais si la première pierre, la première fondation n'est pas bien posée. Le débat public a vocation pour nous à poser au bon endroit cette bonne fondation. Et donc, notre attitude dans ce débat va être de nous prêter au jeu, de nous livrer à cet exercice en fonction de ce territoire régional des personnalités qui se trouvent là, de ces populations, de ses élus, de ces forces vives qui vont s'exprimer, de nous livrer à cette exercice-là pour voir comment ce sujet est ressenti, exprimé, apprécié par les uns et par les autres. En ce qui nous concerne, je ne vous cache pas que si nous avons donné le « pas qu'il fallait » pour préparer ce débat, ce qui nous semblait que les trois raisons qui ont été évoquées tout à l'heure étaient tout de même des bonnes raisons. Cela a été déjà dit tout à l'heure, la Région picarde est traversée par le TGV, elle n'est pas bien desservie, et il y a une grande nuance entre les deux. L'accès à Roissy est un sujet qui mérite d'être traité à 360 degrés. L'accès à Roissy, ce n'est pas plus le Nord que le Sud, l'Est ou l'Ouest, c'est 360 degrés. La plate-forme de Roissy ne se

développera pas si on n'améliore pas l'accès à la plate-forme pour les salariés comme pour les voyageurs. Et la Picardie qui est au nord de la plate-forme a besoin d'accéder à la plate-forme. Et je peux vous dire parce que j'y ai travaillé que la plate-forme a besoin que les Picards accèdent aux emplois de la plate-forme car sinon, il n'y aura pas de développement économique de la plate-forme, et sinon, la Picardie ne profitera pas du développement de la plate-forme. Et puis, le troisième motif, vous l'avez entendu, c'est que notre responsabilité est de faire réseau, comme on dit, faire réseau, c'est progressivement améliorer l'ensemble du réseau dans toutes ces composantes à grande vitesse comme le réseau classique. Le transport à grande distance et à grande vitesse et au niveau européen, comme le transport de proximité pour la vie quotidienne, et ce réseau national dans la diversité de ses composantes, notre rôle est de l'améliorer, de l'enrichir progressivement, de le collecter de sorte que plus cela ira, plus on pourra tirer profit de ce réseau, plus il permettra à des personnes de se déplacer dans une direction ou dans une autre pour son travail ou pour ces distractions. Et vous avez bien vu que dans ce projet, alors que cette ligne à grande vitesse passe à côté de la Picardie et qu'on ne peut pas tirer profit de la connexion entre les différentes lignes, nous voulons connecter les lignes entre elles et voyez que ce Barreau que nous proposons permet de faire réseau car il rassemble, il rapproche, il connecte. Voilà trois bonnes raisons de notre point de vue, en tout cas, de lancer ce débat. Avant de terminer, je voudrais vous assurer que l'équipe du Réseau Ferré de France va se livrer à ce débat, tout particulièrement les trois qui sont à la tribune et que vous retrouverez un certain nombre de nos rencontres, ils ont avec eux et autour d'eux un certain nombre d'autres collaborateurs qui vont venir les appuyer et rapporter des éléments de soutien dont ils ont besoin. Je voudrais vous dire aussi que nos collaborateurs qui travaillent sur ce projet appartiennent aux deux directions régionales Nord-Pas-de-Calais-Picardie mais aussi Ile-de-France, car pour nous, nous considérons que ce projet est un projet transrégional, interrégional, c'est un projet de rassemblement, sinon, il n'y aura pas de projet. Et donc, nous nous sommes organisés pour cela pour réunir des équipes des deux régions ou des trois régions pour travailler ensemble et rassembler leur compétence et leur force. Ce sont des personnes qui sont disponibles. Vous avez vu qu'ils sont jeunes, ils sont dynamiques. Vous pouvez les solliciter, vous pouvez être exigeants avec eux. Ils vont vous écouter, ils vont essayer de répondre le mieux possible à vos questions. Et après cette aventure, nous tâcherons, bien sûr, de nous imprégner de tout ce qui a été dit, après avoir fait travailler nos têtes et j'allais dire nos cœurs, c'est-à-dire notre compétence et notre sensibilité. On tâchera de comprendre, au terme de ce débat, quelle est la bonne décision qu'il faut prendre.

Evidemment, nous la prendrons avec l'Etat et avec la Région et nous tiendrons le plus grand compte de cette pierre que nous avons posée ensemble. Place au débat.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Je crois qu'on a, quelques instants-là, enregistré un certain nombre d'engagements de l'Etat, de la Région et d'autres, de Monsieur le Maire d'Amiens, et cetera, et une réponse ouverte de Réseau Ferré de France. Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui ont envie de prendre la parole. J'avais une demande de parole assez particulière, puisqu'elle est en jumelage, si j'ose dire, entre deux parlementaires, Monsieur Olivier Jardé et Monsieur Yanick Paternotte. Donc, on va peut-être leur passer un micro Monsieur Jardé, député de la Somme.

Olivier JARDÉ

Oui, merci, Monsieur le Président. Et moi, je vais vous dire franchement qu'en tant qu'amiénois, je suis très heureux d'être ici. Mais tous les Amiénois sont heureux de cette ouverture du débat public. Pourquoi ? Parce qu'il s'inscrit pour Amiens dans un développement durable, il s'inscrit pour Amiens dans un développement économique et dans l'intérêt de ses habitants. Alors, je crois que ce débat transcende complètement les clivages politiques et je me permettrai de rappeler que s'il avait été inscrit, effectivement, comme l'a rappelé Monsieur le Préfet, dans le contrat de plan entre Monsieur Gayssot et Monsieur Baur, de l'époque, et je dirais que cette année, nous sommes exactement dans le schéma inverse mais avec une grande continuité. Je rappellerai également que, lors du Grenelle de l'Environnement, j'avais déposé un amendement pour le passage du TGV par Amiens, un amendement à l'Article 12 qui avait été co-signé par l'ensemble des parlementaires de la Somme. Ce Barreau, alors je ne sais plus s'il faut le dire, Roissy-Picardie ou Picardie-Roissy, rapprocherait Amiens de toutes les grandes métropoles, je dirais de notre pays, et on sait que le développement passe par les grandes métropoles dans l'intérêt de nos habitants, dans l'intérêt économique et dans l'intérêt du développement durable. Je ne souhaite pas. Mais je ne souhaite pas qu'il y ait une opposition entre des territoires et je regretterais qu'il y ait une opposition avec le Val-d'Oise. Et je me permets, Monsieur le Président, de lancer une idée, je vais proposer à mes collègues parlementaires de la Somme et de la Picardie de constituer une association, sur l'ensemble du territoire de ce beau projet qu'est le Barreau Roissy-Picardie. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien, merci ! Nous allons écouter Monsieur le Député du Val-d'Oise, Monsieur Yanick Paternotte.

Yanick PATERNOTTE

Tout d'abord, je vais me présenter au public picard. Donc, Yanick Paternotte, Député de Roissy, Maire de Sannois, Président de l'Union des Maires de Val-d'Oise et ce qu'on peut appeler quelqu'un qui s'intéresse aux transports multimodaux. Donc, la particularité de la proposition qui est en débat, c'est de créer une infrastructure nouvelle entièrement dans le Val-d'Oise, on appelle cela le Barreau Picardie Roissy mais il serait situé uniquement dans le Val-d'Oise, pour proposer un certain nombre d'opportunités. Moi, je trouve que le document présenté par la Commission du débat public est très éclairant, qu'il pose des vraies questions, des bonnes questions, et vues de mon côté, vues de notre côté, puisque l'ensemble des élus du Val-d'Oise, et certains sont là ce soir, toutes tendances politiques confondues, partagent la même analyse, si je peux me permettre, vous interviendrez après. Monsieur LOUP, représentant des Verts mais je ne pense pas que vous soyez élu de l'Est, sauf à me tromper. Pour le reste, quelles sont les questions qui sont posées ? Premièrement, comment connecter Amiens au réseau TGV ? C'est une excellente question. Deuxièmement, comment faire en sorte de faire rayonner dans la Picardie l'effet TGV ? C'est une bonne question. Comment permettre aux Picards d'accéder à l'aéroport, à cette destination mondiale, puisque Roissy est devenue une des deux portes d'entrée mondiales européennes, avec Heathrow. Excellente question. Je dis à mes collègues picards que ma femme est picarde. C'est une question qui m'intéresse, bien entendu. Troisième sujet : comment rapprocher le Sud de l'Oise, c'est-à-dire tout le bassin de Beauvais, Compiègne, des emplois de Roissy car, manifestement, quand on regarde l'Île-de-France, le Sud de l'Oise fait partie intégrante de la zone économique de l'Île-de-France. Donc, c'est une bonne question. Et dernier point qui est évoqué, plus maintenant d'ailleurs, je l'ai constaté dans le document, comment faire face à l'afflux du besoin de remisage des rames entre Paris et Lille qu'on ne sait plus stocker ? Il suffit, quand vous prenez le train, si cela vous arrive, vous arrivez sur Paris-Nord, de regarder, il y a des rames TGV, Thalys, Eurostar, TGV SNCF, un peu partout dans là où on peut les garer, d'ailleurs, en conflit avec les intercités et les Corails provinciaux. Donc, moi à toutes ces questions, je réponds différemment que ce qui est proposé. Je n'oppose pas les Picards

aux Val-d'Oisiens parce que le développement durable, ce n'est pas l'un contre l'autre, c'est l'un avec l'autre sur des systèmes gagnant-gagnant. Donc, première question : comment rapprocher Amiens du réseau ? Moi, je dis simplement, je donne une idée, je ne donne pas de conseil, je dis simplement qu'aujourd'hui la région Nord-Pas-de-Calais vient d'électrifier et vient d'engager les financements pour électrifier Boulogne, Etaples, Rang-du-Fliers. J'aimerais que la Région Picardie mette de l'argent pour électrifier Rang-du-Fliers, Abbeville, Amiens, Chaulnes, Tergnier parce que cette liaison-là à électrifier entre Amiens et Chaulnes, elle coûte, j'ai fait les calculs, et Monsieur le Président, je vous remettrai ces documents vers la fin du débat, pas tout de suite, il en faut pour chaque étape, électrifier Amiens-Chaulnes avec l'embranchement sur la LGV, c'est 80 millions d'euros, 80 millions d'euros, 120 km/h sur les 36 kilomètres, 260 à 300 sur le reste du tracé jusqu'à Roissy. Je prétends, mais RFF est là pour faire les études, Monsieur du Mesnil, nous le connaissons bien, je prétends qu'avec cette proposition-là, ce n'est pas 55 minutes que nous mettrons d'Amiens, c'est 40. Ce n'est pas 7 allers-retours par jour, c'est 25, ce n'est pas quelques destinations en Province, ce sont toutes. Voilà, je verse cette contribution au débat. Deuxième question qui est posée : Comment fait-on pour connecter le Sud de la Picardie aux emplois dans le Roissy ? Alors, il y a une solution violente qui est celle de traverser le Val-d'Oise par une nouvelle infrastructure, si possible sans aucune gare et de pouvoir permettre aux Picards du Sud d'accéder à l'Eldorado des emplois de la plate-forme. Bien ! Sauf que ce n'est pas dans la gare TGV que les emplois se situent. La plate-forme de Roissy-Charles de Gaulle, dans les 3 200 hectares, c'est aujourd'hui 90 000 emplois. A la gare TGV, c'est moins de 10 000 emplois. Ces 10 000 emplois, c'est en horaire décalé. Est-ce qu'il y aura des TGV à 4 heures du matin, pour emmener les gens bosser ? Bien sûr que non. Donc, ce n'est pas là où se trouve la solution pour accéder à l'emploi. Pour accéder à l'emploi, il faut une solution gagnant-gagnant qui permette de desservir les zones d'habitat, les zones d'emploi. Cette proposition, avec tous les élus de l'Est du Val-d'Oise ou de SIEVO, nous l'affirmons, c'est de mutualiser le Barreau qu'on veut créer chez nous avec un autre Barreau qu'on veut créer chez nous puisque les deux, ils sont dans le même secteur, le Barreau de Gonesse. Le Barreau de Gonesse, aujourd'hui, je ne sais plus qui l'a évoqué, c'est extraordinaire, vous l'aurez aussi. Le Barreau de Gonesse, c'est une imposture aujourd'hui, une double imposture. La première, c'est qu'on relie les Barreaux D et B au cul-de-sac. C'est-à-dire que vous habitez Louvres-Surveilliers pour aller bosser à Roissy, vous serez obligé de changer deux fois de train avec des fréquences aléatoires. Vous devrez changer une première fois à Gonesse, vous prendrez le Barreau jusqu'au Parc des expos. Là, vous êtes en cul-de-sac, vous devrez reprendre le RER B. Ce n'est pas possible. Ce n'est pas

vendable. Donc, nous, nous proposons que le Barreau soit revu et corrigé. D'ailleurs, c'était dans l'étude de RFF qui datait de 99, c'est dans le document qu'on nous a remis. On nous met les étapes, cela a été abandonné pour une raison, c'est parce qu'il y avait le projet CDG Express. Tout le monde sait qu'aujourd'hui, ce projet pharaonique de 7 milliards ne se fera pas. Vinci qui doit le faire ne veut plus le faire, n'a pas les moyens de le faire. L'Etat ne garantira pas les recettes. Donc, ce projet, maintenant qu'il est sur le point d'être enlevé, rediscutons tranquillement du Barreau de Gonesse new look. Il est débranché au Sud, il faut le débrancher au Nord. Il est cul-de-sac au Parc des expos, il faut le prolonger par le RER B jusqu'à la gare TGV et après, on discute. Après on discute parce qu'à ce moment-là, tous les gens du Val-d'Oise, tous les gens de la Seine-Saint-Denis, tous les Picards de l'Oise ont accès aux emplois. Pourquoi ? Parce qu'au lieu d'arriver bêtement dans la gare TGV où il n'y a pas d'emploi quasiment, le Barreau de Gonesse et le prolongement par la ligne B, cela permet d'accéder au Parc des expos où il y a 19 000 emplois. Cela permet d'accéder au triangle de Gonesse où il y a 15 000 emplois. Cela permet si on crée une gare dans la zone fret de l'aéroport d'accéder aux 20 000 emplois de la zone fret. Cela permet en s'arrêtant à la gare RER B de Roissy pôle d'accéder aux 15 000 emplois qui sont là. Tout cela est dans votre document. Tout cela, je livrerais au débat le moment venu. Donc, de la chose, l'une, ou bien on veut prendre l'avion, à ce moment-là, franchement, quand on habite Amiens, payez-vous 80 millions, vous irez en 40 minutes au lieu de 55 aléatoires parce que 55, c'est si vous n'arrêtez pas. Si on fait, vous arrêtez à Compiègne, si on fait, vous arrêtez à Creil. Comme cela sera le cas. Pourquoi ? Parce qu'il y aurait que 7 sillons par jour, vous mettez plus d'une heure, et donc, vous aurez un cabotage qui durera plus d'une heure pour arriver à l'aéroport. Franchement, beaucoup de gens iront prendre à la gare de Betterave le TGV. Pourquoi je milite pour l'électrification depuis Rang-du-Fliers Abbeville, Amiens jusqu'à Chaulnes, là, on a toute la Picardie qui peut bénéficier du TGV, c'est en lien, d'ailleurs Monsieur le Président, avec ce qui figure à la page 33 de votre document qui est le débat sur le réseau européen TGV, Londres, Paris, par Amiens. Où est passé ce débat ? Monsieur Du Mesnil, il devait se dérouler l'année dernière le débat public. Il n'a pas eu lieu. Comment peut-on aujourd'hui bricoler une desserte sans qu'on ait un débat public sur une desserte de TGV qui doit relier Londres, Paris, par Amiens et qui est de niveau européen. Tant qu'on n'a pas évacué ce débat d'infrastructure européen à intérêt régional pour la Picardie, intérêt national pour les connexions, comment peut-on proposer un Barreau chez nous pour une hypothétique desserte de la Picardie ? Franchement, remettons les choses dans l'ordre. Commençons pas le général, la grande infrastructure, arriver en détail mais ne faisons pas l'inverse. Une fois que vous aurez

commencé à faire 5 kilomètres, on vous dira, maintenant que c'est commencé, il faut poursuivre quitte à saccager le parc naturel régional Oise-Pays de France. Personne ne veut cela. Franchement, il faut qu'on regarde les choses du général au particulier. C'est le sens du document que j'ai mis en distribution aujourd'hui, que j'ai mis en distribution dans toute l'Est du Val-d'Oise et auprès de tous les décideurs. Moi, je crois qu'il faut reprendre les choses à l'endroit, il faut non pas se battre les uns contre les autres, il faut regarder objectivement les solutions gagnant-gagnant et il faut essayer de mutualiser les coûts. Vous ne ferez croire à personne Monsieur le Président de RFF, vous qui avez une dette de 30 milliards d'euros héritée de la SNCF par la grâce du partage de 97 de Monsieur Gayssot . Vous ne ferez croire à personne qu'on pourra financer tous les projets. Donc, essayons de mutualiser les coûts, essayons de mutualiser les dessertes, si le temps de parcours pour les gens de Creil, je le redirais à la réunion de Creil, j'irais partout où on daignera m'écouter fort gentiment comme vous le faites ce soir. Regardons, une fois qu'on a créé le Barreau de Gonesse prolongé si on peut faire des express et des omnibus. Regardons si on peut faire des missions qui permettent à tout le monde d'y trouver son compte. Mais aujourd'hui, vouloir saccager un espace naturel sensible, il y a une zone protégée verte avec une vallée entre Vémars et Villeron, vouloir passer là, franchement, cela ne passera pas. Vouloir passer à travers des belles terres agricoles, cela ne passera pas. Vouloir remettre de l'infrastructure ferroviaire là où les habitants de Vémars, Villeron ont déjà l'autoroute, ont déjà le TGV, ont déjà la ligne D, ont déjà tout le trafic qui quitte l'autoroute pour ne pas payer tous les poids lourds qui viennent du Nord, cela ne passera pas. Donc, je le dis très gentiment, je ne suis pas là pour faire de l'électoratisme Monsieur le Président du Conseil général, ce n'est pas le moment, ici je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de monde qui soit susceptible de voter pour moi. Je viens par conviction. Je viens par conviction parce que quand on est député, on est député de la Nation. Et quand on est député, on regarde les comptes de la nation et je ne veux pas laisser faire une folie qui ne soit pas durable. Elle n'est pas source de développement économique, elle ne tient pas compte de l'environnement et elle ne permet pas de relier socialement l'habitat et l'emploi. J'en ai terminé. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Vous avez remarqué qu'on vous a écouté avec beaucoup d'attention . j'ai un certain nombre de demandes de parole et peut-être au fond de la salle là, tout de même, puisqu'on a beaucoup laissé parler le début, il y a quelqu'un qui soulève une

pancarte Creil et je crois que c'est le Monsieur le Maire de Creil. Alors, on va lui donner la parole au micro numéro 3.

Jean-Claude VILLEMMAIN

Oui, Monsieur le Président, merci. Je voudrais tout d'abord souligner cette séance de démocratie active parce que je ne dis pas démocratie participative pour ne pas l'opposer à celle que je représente et beaucoup d'élus sont dans la salle, la démocratie représentative. Donc, merci aussi de toutes ces réunions auxquelles nous allons participer. Si monsieur Jardé viendra dans l'Oise et bienvenue dans l'Oise même si vous ne la connaissez pas, parce que pour aller d'Amiens à Roissy, on ne passe pas par Compiègne. Excusez-moi ! Il y a d'autres erreurs comme cela mais votre collègue Jardé vous fera visiter l'Oise pour que vous la connaissiez mieux. J'irais aussi, moi, dans le Val-d'Oise pour débattre. Voilà ! Alors, si vous voulez Monsieur le Président, chers collègues, mesdames, messieurs, cette liaison ferroviaire telle que je l'appelle non pas Barreau parce que cela rappelle peut-être les prisons, mais cette liaison ferroviaire est importante. Importante pour la région Picardie, bien sûr, importante pour l'agglomération creilloise et le Sud de l'Oise. La moitié du XIX^e siècle a vu le chemin de fer arriver à Creil et a été source de développement économique. Nous espérons que ce début de XXI^e siècle verra aussi les TGV mais cette liaison ferroviaire permettant le passage des TGV et leur arrêt, desservir Creil et Amiens et servir donc aussi au développement économique du XXI^e siècle dans notre Région. Je vais essayer de répondre aux questions que vous avez posées au tout début. Selon quatre points, l'aménagement du territoire, le développement économique, le développement durable et je pense, ce que l'on a un peu oublié dans toutes ces interventions, les services à la population. Aménagement du territoire. Le premier objectif de ce nouveau tracé est la naissance, donc, de cette interconnexion TGV qui s'inscrit dans la volonté générale de donner une place centrale aux métropoles régionales dans le développement du territoire national, et vous en conviendrez tous, notre métropole régionale est handicapée par ces manques d'interconnexion. Le débat que vous avez posé, qui porte sur les dessertes est fondamental. Les objectifs du projet ne seront complètement remplis que s'il y a coexistence du TGV et du TER sur cette liaison parce que seule cette coexistence permet la naissance d'une ligne régulière à une fréquence de train élevée et qui ferait passer dans le projet de RFF s'il n'y pas coexistence, 1,6 millions, s'il y a coexistence, 2,6 millions d'usagers. Le Barreau de Gonesse, tel qu'il figure dans votre document, Monsieur le Président, n'est pas concurrent de la liaison Creil-Roissy. Il est même complémentaire, il me semble. Seul le projet qui nous a été présenté, qui était sur Internet il y a quelques jours et qui nous a été présenté ce soir, lui, devient un tout

petit peu concurrent. Mais je crois que pour les habitants du Sud de l'Oise qui emprunteraient ce Barreau de Gonesse prolongé, le temps de trajet va être très long. Le temps est capital pour nos populations. Elles sont déjà pénalisées par le temps de trajet entre Creil et Paris, surtout quand il s'agit de prendre aussi le métro, voire certains RER, puisqu'ils sont en cul-de-sac à Creil. Je crois que pour qu'un réseau soit efficace, il faut qu'il soit simple. Le Barreau de Gonesse prolongé, tel qu'il nous a été donné cet après-midi et ce soir, est compliqué puisqu'il nous fait descendre pour remonter ensuite avec beaucoup d'arrêts. Je crois qu'il faut faire dans la simplicité et le plus direct possible. Creil, l'étoile ferroviaire est au centre d'un des centres de l'organisation des réseaux picards. On a déjà consenti beaucoup d'efforts. Je rappelle que lors du passage du TGV Nord, nous avons perdu toutes les lignes Paris, Creil, Amiens, Lille. Ce qui s'est traduit par beaucoup moins de cadencements pour les Creillois, les habitants du Sud de l'Oise. Et donc, si vous voulez, nous savons, pour le développement de notre agglomération du Sud de l'Oise et de la Picardie, mais je parlerai du Sud de l'Oise, nous savons que nous devons consentir, nous, Creillois, des efforts, des efforts importants. Nous avons déjà travaillé à la mise en place de parkings, nous vous en prévoyons d'autres. Nous vous avons mis en place déjà des systèmes d'informations pour les voyageurs, pour assurer l'intermodalité. Nous avons modernisé la gare routière pour assurer, avec le Conseil Général et le Syndicat Mixte de Transports de l'Oise, une meilleure complémentarité. Ce projet de liaison, pour nous, les Isariens du Sud de l'Oise, c'est de profiter de la politique de développement de l'intermodalité engagée par toutes les principales autorités organisatrices. Et la ville de Creil, qui a donné cette possibilité à son agglomération, prendra ses responsabilités aussi. La plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle est par essence un point central de l'organisation des transports nationaux et internationaux. En liant, par Creil, Beauvais et Roissy, nous encourageons le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. En matière de développement urbain, nous avons la nécessité de nous appuyer sur l'arrivée du TGV pour en faire un atout supplémentaire de développement économique. Et j'ai l'habitude de dire dans les réunions que nous tenons à Creil que le TGV, cela se mérite, cela ne s'offre pas. La finalité de l'arrivée d'un TGV, au-delà des services de la population, sur lesquels je reviendrai, c'est bien le développement de nos territoires et, en particulier, le développement économique. Le TGV accentue les tendances. Et donc, nous, villes picardes, nous devons dès maintenant, si nous ne l'avons pas fait, mais dès maintenant, travailler à accueillir le TGV, développer nos atouts, créer des énergies pour pouvoir mener des politiques attractives pour les entreprises et donc faire de l'arrivée du TGV un facteur de développement et de se positionner de façon concrète sur, bien sûr, cela

n'existe plus, mais pourquoi pas les recréer, accueillir des pôles de compétence ou de compétitivité nouvelle formule. Il existe une réelle opportunité pour nous, Picards, pour nos villes d'accueil, de repenser l'organisation de nos gares, leur environnement, parce que le TGV, cela se mérite, mais cela se prépare. Si, comme nous le souhaitons tous, en Picardie, ce barreau est réalisé avant dix ans, parce que... je suis un peu égoïste, mais si c'est dans dix ans, je risque de finir mon deuxième mandat, je l'espère et donc, je ne pourrais pas être pour la première pierre de la nouvelle gare. En ce qui concerne donc ce barreau, cette liaison, il faut qu'elle soit réalisée avant dix ans et je crois que le Président du Conseil Général de la Somme a donné un chiffre, 7 ans, ce ne serait pas mal. Non seulement, nous devons équiper nos gares, nous devons les adapter, je rappelle que la gare de Creil date de l'après-guerre, 45. Elle commence, même elle a eu un petit coup de lifting, il y a une vingtaine d'années, mais elle commence quand même à être un peu ridée. Nous devons aussi, et c'est ce que nous faisons dans l'agglomération creilloise, repenser les quartiers tout autour. La ville de Creil s'engagera volontairement dans une réflexion sur l'avenir de sa gare et de ses environs. L'objectif est d'avoir une gare organisée pour répondre aux besoins des habitants du Sud de l'Oise mais aussi de l'ensemble de la population isarienne. Nous assumerons notre responsabilité de deuxième agglomération picarde. En matière de développement durable, il faut penser que les 13 000 habitants du Sud de l'Oise, pour leur grande majorité, qui vont travailler sur Roissy, prennent la voiture et que certains salariés de Roissy m'ont précisé que certaines entreprises ne souhaitaient pas, et c'est une litote, ne souhaitaient pas que leurs employés pratiquent le covoiturage. Et donc, en termes de CO₂, cette liaison sera une réelle économie et je pense que c'est peut-être le seul manque qu'il y a le dossier, je l'ai peut-être mal lu, c'est l'économie des tonnes de CO₂ que nous n'allons plus rejeter dans l'atmosphère. Un trajet plus court qui respecte aussi l'environnement et les paysages, je l'ai lu dans la plaquette, je crois que c'est l'option centrale qui doit être retenue. Pour terminer, services aux populations. De Creil, on rejoindra Roissy en 20 minutes, soit au minimum trois fois moins qu'actuellement. Pour les 13 000 habitants du Sud de l'Oise qui vont chaque jour travailler à Roissy, il s'agira d'un gain de temps, de confort majeur, de qualité de vie mais aussi d'économie sur leurs dépenses et donc une amélioration de leur pouvoir d'achat. Une fréquence plus importante de trains permettra de répondre aux besoins de la population en apportant beaucoup plus de souplesses. Le tourisme, on n'en a pas beaucoup parlé, je terminerai là-dessus parce que c'est aussi un service à la population. Nous rapprocherons les 202 gares puisqu'on ne pourra pas se rapprocher de Picardie. Dommage ! Mais aussi des 350, je crois, destinations européennes et internationales et nationales qui sont desservies par Roissy-Charles-de-Gaulle. J'ai fait un

petit calcul, 203 gares, 22 régions, cela fait une moyenne de 9. Si on ajoute deux gares sur la Picardie, on sera à trois, encore loin du compte de cette moyenne nationale. Nous choisissons, je le dis clairement, dans le Sud de l'Oise, le barreau central, et nous choisissons l'offre de service TGV, TER pour une amélioration de notre développement économique et pour l'amélioration de la qualité de vie de nos populations. Merci Monsieur le Président.

Claude BERNET

Je vous en prie. Je voudrais dire à tout le monde qu'il faut essayer de respecter le plus possible le timing de cinq minutes parce que, sinon, nous allons rester là très tard. J'ai une lettre de Monsieur André Delignière qui est architecte. Je l'invite à rejoindre le micro numéro 4, s'il le veut bien. Je m'en excuse, c'est assez compliqué, mais c'est la seule solution pour avoir de la clarté.

André DELIGNIERE

Je suis très désolé d'avoir attendu, 20 ans après le combat que nous avons mené ensemble, parce que nous avons subi une injustice. Lorsque Monsieur Chirac, je suis obligé de citer des noms, m'a dit : « Oui Monsieur, c'est moi qui ai pris la décision du tracé », il me l'a répété deux fois. Par la suite, il y a aussi Monsieur Rocard qui vient à Amiens et qui nous dit : « C'est un combat le TGV par Amiens auquel je suis prêt à m'associer ». Malheureusement, après Monsieur Rocard que nous avons rencontré à sa ville se défile. La lettre que j'ai reçue de Monsieur Mitterrand le précise bien. Il nous félicite pour le combat que nous menons, mais nous sommes victimes dans la Somme, victimes de magouille. Je viens de vous le dire. La réalité est celle-ci, Monsieur Salvi est maire de Viarmes, nous nous déplaçons chez lui, nous disons à Monsieur Salvi : « Nous payerons, s'il le faut, le passage dans votre ville en souterrain, mais laissez-nous le véritable tracé du Nord par Amiens, c'est le seul valable ». Il a répondu : « Pas question ! Ils ne passeront pas ». Ensuite, nous nous dirigeons à la SNCF, nous avons envahi plusieurs fois les bureaux de la SNCF. Et là, encore une fois, de la magouille. Monsieur [Walras], qui est la droite de [Rouvillois] nous dit : « Ah non ! Nous ne passerons pas par Amiens ! 24 secondes, c'est insupportable ! ». Alors, que faire ? Une deuxième fois, j'envahis, avec un collègue qui est là, le train de la SNCF qui part pour vérifier les travaux sous le tunnel parce que, ce que les gens ne savent pas, c'est que le tracé à grande vitesse est prévu depuis longtemps, Paris-Bruxelles, mais il y a le tunnel qui arrive, ce fameux tunnel change tout. Il faut absolument qu'on passe par Amiens, et tout de suite après Amiens, avoir la direction d'Arras-Lille. C'est l'évidence, tout le monde le sait, tout

le monde le dit. Je pars à Londres pour vendre des parcelles de terrain. Il y a l'unanimité de toutes les tendances, toutes les tendances sont unanimes. Il faut absolument que les TGV passent par Amiens. Et où en sommes-nous 20 ans après ? On cherche une gare alors que la gare internationale, vous l'aviez trouvée à Ablaincourt-Pressoir, alors qu'Amiens est en relation avec Rouen. Il y a aussi Abbeville, il y avait aussi Tergnier et Albert. Et maintenant, dépensons notre argent et attendons encore 15 ans pour qu'Amiens puisse avoir son TGV.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Ce rappel historique est salué et, à mon avis, a raison, parce que c'est un élément important de ce dossier. J'avais une demande de parole là, au second rang, donc, on va lui donner un micro. Voilà !

Franck BRIFFAUT

Oui, Franck Briffaut, Conseiller régional de Picardie. Je vais d'ailleurs vous démontrer qu'il y a unanimité dans cette assemblée. Je ne fais pas partie de la majorité régionale puisque je suis élu Front National. Je vais donc apporter quelques commentaires qui sont les nôtres sur ce dossier. Alors, j'ai entendu Monsieur le Député parler tout à l'heure, effectivement, d'un réseau TGV qui était régulièrement défait et refait. Il y a un schéma directeur national qui ne cesse d'être tricoté et retricoté. Tout le monde le sait. Cela s'est déjà passé au XIX^e siècle, au XX^e siècle. Il y a beaucoup de lignes qui étaient prévues, beaucoup ne se sont pas faites parce que, quand on a rappelé les réalités financières dans une France qui était certainement plus riche qu'aujourd'hui, on a dû revenir à la raison. Il faut le dire clairement, toutes les lignes TGV qui ont été débattues ne se feront pas. J'espère que celle d'Amiens se fera, mais en tout état de cause, il s'agit d'une temporalité qui n'a rien à avoir avec le tracé du dossier que nous défendons aujourd'hui. Il faut le dire, il faut arrêter de mentir à la population. Le projet de TGV par Amiens, l'ordre de grandeur financier, c'est en milliards. Là, nous parlons d'un projet autour de 200, 300 millions d'euros, 155 millions d'euros, on n'est pas à la même échelle. Il faut le dire, autrement, le débat ne sert à rien si on se perd dans ces cul-de-sac où, finalement, on ne fera rien. Alors, je le souhaite ce TGV. Mais je pense que beaucoup d'entre nous, moi compris, on ne risque pas de le voir si cela continue comme cela. Cela, c'est un préalable qu'il fallait avoir le courage de dire. Ce qui ne veut pas dire que je ne veux pas qu'il se fasse. En ce qui concerne la mutualisation du Barreau de Gonesse, j'entends dire

depuis tout à l'heure que les deux projets ne sont pas antinomiques. Tout à fait, ils se complètent. C'est justement même pour cela que l'un ne peut pas substituer l'un à l'autre. C'est pour cela que le Barreau de Gonesse ne peut en aucun cas répondre aux besoins de la Picardie pour des raisons techniques déjà. Je rappelle, j'ai lu la plaquette, c'est la première fois que je peux la voir, on nous parle du RER D, le problème du RER D, c'est une autre logique, c'est une ligne qui est trop longue. Soit il faudra la raccourcir, soit il faudra que l'Île-de-France se résolve à faire le tunnel entre Châtelet et gare du Nord. Voilà le problème du RER D. Si on remet plusieurs types de trafics sur une ligne ? en termes de fluidité, IL Y aura problème Si, en plus, on continue de faire les mêmes erreurs qui ont été faites depuis des années et qui engorgent Paris-Nord-et toutes les gares en cul-de-sac parisiennes, c'est-à-dire superposer des courants de trafics de nature différente sur les mêmes axes, on en revient à tous les problèmes d'engorgement que connaissent des millions de Franciliens. Or, la fausse bonne idée d'utiliser le Barreau de Gonesse revient à vouloir mettre les courants de la ligne D, le TER Picardie sur une infrastructure qui, même s'il y a une boucle, finit en cul-de-sac. Quand on connaît un petit peu l'exploitation ferroviaire comme je la connais, on sait que cela ne marche pas. Voilà ! Ce qui veut bien dire d'ailleurs que les deux projets répondent à des logiques différentes. On entend souvent des réponses sur le réseau TGV mais le problème de Picardie-Roissy ne répond pas qu'au problème de la connexion TGV. Il répond à la fois à la connexion au réseau à grande vitesse et en même temps au désenclavement du Sud picard, d'une partie de la Picardie. Il ne s'agit pas pour nous d'amener les rames TGV uniquement à Amiens, il s'agit aussi d'assurer une meilleure diffusion dans le couloir compris entre Amiens et le Barreau et qui ne passe pas par Compiègne, puisqu'il passe par Clermont. Voilà ! Donc, effectivement, on est dans une logique différente. Donc, effectivement, il ne faut pas opposer ces projets. Je suis conscient par contre et là, il faut le dire aussi aux Picards, l'insertion de ce barreau, aussi court soit-il, ne sera pas facile parce qu'on est dans un tissu déjà très contraint, il y a beaucoup d'infrastructures de transport qui y passent déjà, donc, il y a un effet Damier qui va se poser. Donc, il faudra certainement consentir des efforts en termes d'insertion de ce projet, mais je crois qu'il ne faut pas avancer de mauvais arguments pour le faire tomber à tout prix parce que les riverains, et je le comprends, n'en veulent pas. Il faut rester crédible. Maintenant, je voudrais poser une question dans le débat, dans la plaquette que j'ai eue. Il y a des choses qui ne sont pas tranchées, c'est bien normal. Ce n'est pas clair, on ne sait pas si vous réutilisez les deux voies TGV ou si vous reconstruisez à côté sur les deux kilomètres qui précèdent Charles-de-Gaulle deux voies supplémentaires dédiées au TER. Alors, le coût, il faudra l'envisager. Je rappelle simplement, j'ai vu une hypothèse qui consiste à

utiliser les TER sur la ligne nouvelle. Je rappelle que tous les matériels à grande vitesse qui circulent sur la LGV sont équipés de ce qu'on appelle la TVM 430. Cela veut dire que si on met circuler nos TER sur la ligne LGV, il faudra donc doter une partie du parc de matériel roulant de TVM 430. La question que je pose : qui va payer ? Voilà !

Claude BERNET

La parole est à RFF pour répondre à cette question technique,

Pierre-Yves BIET

Merci Monsieur le Président. Tout d'abord, merci pour l'ensemble des premières contributions qui nous font entrer de plein pied dans le débat. Et je crois que c'est exactement ce qui est recherché ici à travers ce projet. Il a été question de plusieurs aspects. Je pense que nous répondrons à plusieurs voies, Cédric Papin et moi-même. Tout d'abord, peut-être aborder la question de la desserte TGV de la Picardie qui a été évoquée. Nous avons présenté le projet et ce qu'il pourrait apporter de ce point de vue-là. D'autres propositions ont été faites sur des alternatives pour desservir la Picardie, d'une part, par raccordement donc entre la LGV Nord et la ligne Amiens-Laon à hauteur de Chaulnes et, d'autre part, par la ligne nouvelle Paris-Amiens-Londres. Alors, sur le premier point, dans la présentation du projet tout à l'heure, nous avons indiqué que l'un des objectifs du projet Roissy-Picardie, c'était de desservir la Picardie, mais également d'accroître la capacité du réseau. Et donc, la recherche qui a été la nôtre par rapport à cela, c'est de ne pas emprunter la LGV Nord pour desservir la Picardie dans le cadre d'une desserte plus fine telle que celle qui est proposée. L'idée, c'est au contraire d'offrir un second débouché donc au nord de Roissy, permettant de préserver les capacités de la LGV Nord pour la croissance des trafics qui interviendra dans les futures années, dans les années à venir, d'une part, sur les relations Paris vers le nord Europe, mais aussi dans les relations province-province, donc, vers le nord de la France, mais également des relations qui pourraient se mettre en place dans les années à venir avec, par exemple, origine, destination, gare CDG TGV pour ensuite aller sur l'Europe du nord et le nord de la France. Donc, l'enjeu de ce projet, c'est bien de ne pas occuper de sillons complémentaires, de places, pour faire simple, complémentaires, sur la LGV Nord, ce que ne pourrait pas remplir effectivement une utilisation de la LGV Nord, puis un raccordement sur la ligne Amiens-Laon. Sur la question de Paris-Amiens-Londres, cela a été dit, mais je crois qu'il est effectivement important d'indiquer qu'on est sur des projets qui sont des objectifs distincts, d'une part, pour ce qui concerne Paris-Amiens-Londres, donc permettre des relations entre Paris et Londres raccourcies, et l'objectif de temps de

parcours de l'ordre de 2 heures avait été indiqué avec une recherche de desserte des territoires à traverser, mais on est bien sur une relation avec Paris sur dans le cadre du projet Roissy-Picardie, on est bien sur une recherche de connexion entre les capitales régionales, en l'occurrence donc entre la Picardie et le reste de la France, donc, avec des objectifs qui sont distincts et également des temporalités, des échelles de coûts qui sont différentes. Donc, les deux projets sont distincts et l'un des projets ne peut remplacer effectivement l'autre projet. Donc, voilà sur l'aspect TGV. Peut-être sur l'aspect des transports, on va dire, du quotidien, des TER, des RER, la proposition de mutualisation, c'est quelque chose que Réseau Ferré de France a regardé en particulier parce que c'est vrai qu'il y a cette proximité géographique entre les différents projets. Et le résultat de l'analyse que nous avons pu faire à ce stade, c'était que l'un des enjeux aujourd'hui en Ile-de-France, c'est bien la question de la régularité des services et la tendance aujourd'hui dans cette zone particulièrement dense pour le trafic ferroviaire en Ile-de-France est d'essayer de dédier les voies aux différents services. C'est ainsi que j'ai évoqué tout à l'heure le projet de modernisation qui, aujourd'hui, est en phase de réalisation d'ailleurs, du RER B et ce projet au nord de Paris vise en particulier à dédier deux des quatre voies de la ligne, donc, ce qu'ils appellent « La Plaine » vers Laon à la circulation du RER B uniquement et de laisser les deux autres voies pour les autres circulations de ligne K transilien, des TER picards, c'est la ligne donc Paris-Laon, mais également des trajets fret. De la même manière, il y a une recherche au sud de l'Ile-de-France de séparer des flux qui sont aujourd'hui mixés entre le RER C et les circulations de TGV province-province qui vont de l'ouest vers l'est ou le nord ou le sud-est de la France. Donc, il y a vraiment en Ile-de-France cette volonté, cette tendance forte de dédier pour les services franciliens, parce qu'ils ont des fréquences très élevées et donc, il nécessite une exploitation fine, de réduire les risques de difficultés d'exploitation en les dédiant. Et le risque dans le cadre de la mutualisation de service du RER D sur cette branche du Barreau de Gonesse et de trains TER picards, cela serait justement de perturber le bon fonctionnement même du réseau et des services franciliens, donc, au détriment des clients franciliens, d'autre part, il y a cette question du temps de trajet depuis la Picardie par cet itinéraire qui, effectivement, a été analysé de l'ordre de 45 minutes dans le cadre du projet de Barreau de Gonesse tel qu'il est, mais Monsieur le Député, vous avez effectivement indiqué votre proposition d'un Barreau de Gonesse qui serait prolongé jusque sur Roissy qui, aujourd'hui, ferait l'objet d'investissement qui serait relativement important puisque, bien évidemment, il ne serait pas possible d'utiliser les mêmes voies que le RER B sachant que la fréquence du RER B à l'horizon de mise en service des projets de modernisation en cours serait de dix trains par heure, donc, à rajouter quatre

RER D par heure, ce qui est la fréquence envisagée à ce stade sur le Barreau de Gonesse, plus des TER picards, on risquerait effectivement d'avoir les ingrédients de quelque chose qui ne marcherait pas. Donc, cela nécessiterait une infrastructure complémentaire pour aller jusqu'à Roissy, donc, avec des coûts qui seraient vraisemblablement relativement importants. Je propose peut-être que pour compléter également par rapport aux interventions qui ont eu lieu, que Cédric Papin intervienne sur la question de remisage de train qui a été évoqué, mais également donc la question sur la capacité de la ligne d'interconnexion Est à accueillir des trains Express régionaux tel qu'il est évoqué dans le scénario correspondant.

Cédric PAPIN

Mesdames, messieurs, bonsoir ! Alors, effectivement, sur ces deux points, je vais essayer d'apporter quelques précisions sur le remisage qui a été évoqué. Il faut savoir que le projet, tel qu'il est actuellement étudié, n'a pas prévu dans ses fonctions de remisage de train. Alors, on entend par « remisage » des... enfin, on parlait de Creil, tout à l'heure, nous n'avons pas prévu au jour d'aujourd'hui que des trains, soit au départ ou à l'arrivée de Creil, et qu'ils y passent par exemple la journée ou la nuit pour des raisons techniques. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas techniquement possible. Nous avons bâti le projet sur des services de train à grande vitesse Amiens-Creil-Roissy avec dans le projet effectivement cette fois-ci un remisage des trains à Amiens qui est prévu, et donc, sur Creil avec la fréquence de sept TGV par jour, cela ne nous a pas semblé nécessaire. Voilà ! Cela, c'était la première précision. Sur les autres aspects, pour répondre à la question de Monsieur Briffaut sur les circulations de trains régionaux sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion, alors, pour rebondir sur ce que Monsieur Biet a dit, donc, on l'appelle « la ligne à grande vitesse d'interconnexion Est », c'est celle qui relie la ligne à grande vitesse nord et qui contourne tout l'est francilien. Il faut savoir, d'abord, un peu en remarque préliminaire, que cette ligne actuellement en heure de pointe par sens de circulation accueille au maximum, pour faire simple, au niveau de l'aéroport Charles-de-Gaulle, quatre trains par sens, par heure. Donc, par rapport à sa capacité théorique, c'est largement, largement en deçà, à l'horizon du projet 2020, compte tenu du développement espéré de la grande vitesse nationale rentable sur 50 % d'augmentation des circulations, donc, concrètement, cela voudrait dire on passe de quatre à six trains par sens, ce qui est déjà pas mal, six trains par sens, cela en fait en moyenne et par heure... pardon, cela en fait en moyenne un toutes les dix minutes. On a montré un petit peu une animation tout à l'heure. Nous, vraiment, ce qu'on veut expliquer, c'est que, il nous semble qu'insérer des trains régionaux à une fréquence d'une

demi-heure dans ces intervalles de temps est tout à fait techniquement possible. Donc, cela c'est la première notion. La seconde est que la section dont on parle... donc, pour être très précis, entre le triangle de Weimar dans notre jargon-là, qu'est l'endroit où les lignes à grande vitesse se croisent juste au nord d'un aéroport et la gare Charles-de-Gaulle TGV, c'est 6 ou 7 km environ. Nous n'avons pas prévu pour accueillir les TER de construire des voies supplémentaires. Les TER et les TGV circuleraient sur les mêmes voies sur cette petite longueur qui, il faut vraiment le préciser, est quand même particulière puisque tous les trains à grande vitesse, quasiment tous les trains à grande vitesse qui circulent à cet endroit-là s'arrêtent à la gare aéroport Charles-de-Gaulle. Ce qui signifie qu'ils ralentissent quand... s'ils arrivent à la gare ou quand ils partent, ils partent comme un train qui part en départ arrêté, quoi... c'est pour parler comme les motards. Et donc, leur vitesse n'est pas élevée, et les machines dont on parle sont..., excusez-moi, des termes un peu techniques, ont des profils de vitesse tout à fait comparables à ceux des machines TER. Ce qui veut dire plus prosaïquement que sur cette petite longueur, un TER ou un TGV, ils mettent à peu près le même temps pour la parcourir. Donc, un TER ne gêne pas les TGV. Voilà ! C'étaient les deux précisions que je souhaitais apporter.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, il y a le monsieur numéro 4 qui attend depuis un bon moment. Je vais lui donner la parole.

Joseph GOURANTON

Je suis à l'origine de la création de l'association TGV par Amiens, et ceci en 84. Nous avons tout vu, finalement. Je pense que je pourrais devenir également un cadre important si je n'étais pas aussi vieux à la SNCF, et je crois que je ne serais pas très mauvais, finalement. Quand je vois ce qui a été fait, de faire une gare au milieu des champs et également en disant : « C'est là qu'elle est le mieux », également, « cela coûte moins cher », et le Parisien avait titré, à l'époque, en disant : « Le TGV s'arrête en Picardie », quand il s'enfonce également dans les résultats de la guerre 14-18, effectivement d'ailleurs, ils se sont plantés deux ou trois fois à côté de la gare. Mais il paraît que cela coûtait moins cher. Ce que je vais vous dire à ce niveau-là également, puisqu'il est envisagé de faire une liaison est-ouest, c'est au moins de faire passer le train qui, aujourd'hui, passe à Chaulnes ... à moins de déplacer la gare, j'avais demandé, à l'époque, de la démolir et de la mettre à Chaulnes, personne n'en a voulu. Par contre, ce serait une solution, on ne peut pas accepter de continuer à faire des gares au milieu des

champs ! J'ai proposé à plusieurs ministres, et à Mme Idrac récemment, assez récemment quand elle était ministre, je lui ai dit : « Faites au moins quelque chose de bien avant de partir, et dites qu'il est interdit maintenant de faire des gares qui ne soient pas raccordées au réseau traditionnel ». Je m'adresse au patron de RFF que je connais, également, j'espère au moins que vous lui diriez la même chose. Alors, on a créé ceci il y a donc 26 ans. Le TGV Nord a été construit, la décision a été prise par Rocard, après Chirac, tout, comme l'a dit M. Demailly tout à l'heure, en disant : « Ne vous inquiétez pas, on va tout changer quand on va prendre le pouvoir ». Pareil au même, la haute administration gouverne, et les politiques gigotent autour, y compris les ministres. Alors, cette opération a été faite, le TGV Nord a été fait, il a été fait en six ans. Il a été fait, la décision a été prise en 88. Il a été mis en service en 94, il était prévu pour être mis en service en 93. Je ne vois pas comment et pourquoi en faisant des centaines, enfin plus de 200 km, on arrive à le faire en six ans et ici, pour faire, j'allais dire, un petit investissement, cela coûterait... il faudrait 10 ans. On est prêt à vous donner un coup de main également pour l'expropriation et pour tout ceci, parce que nous, on commence à savoir faire.

(Applaudissements)

Joseph GOURANTON

Deuxième point, vous savez également, ou vous ne savez pas, je vais vous le dire, j'ai pris le pouvoir dans Eurotunnel pendant quelques années. Eurotunnel est intéressé par une liaison directe Paris-Londres par Amiens. Profitez-en rapidement parce qu'il y a une règle de partage des recettes entre les deux pays. Ce qui veut dire que le pays qui investit pour accélérer la ligne sur son territoire récupère une bonne partie du billet aller-retour entre Paris et Londres. Si vous voulez des éléments là-dessus, je vous donnerai la convention qui a été signée en 87. Ce qui veut dire que cette année, un peu d'intéressement également pour nous aider ou pour vous aider à faire moins cher. Le raccordement du Havre et de Rouen, je vous le dis également parce que les Anglais viennent de récupérer, contrairement à nous, quand j'étais à la tête, ou pas très loin de la tête d'Eurotunnel, les Anglais ont récupéré, pour faire la ligne en Angleterre, 4,5 milliards de livres, alors que le tunnel sous la Manche n'a pas reçu un centime. Il ne serait pas inintéressant aujourd'hui de demander, et nous demandons la même chose que les Anglais. Ils ont récupéré de l'argent européen, 4,5 milliards de livres pour faire la ligne en Angleterre pour aller jusqu'à Saint-Pancras. Donc, vous avez des financements à venir. L'autre point de la SNCF également, puisqu'il n'y aura plus grand monde à la gare

d'Ablaincourt-Pressoir, étant donné que le déficit est pris aujourd'hui par la SNCF, puisqu'ils paient les autocars. Parce que comme j'étais au combat à l'époque dans le ministère, j'avais dit : « Vous faites une ânerie, on ne paiera jamais également votre ânerie de faire une gare au milieu des champs ». Donc, ils ont gardé effectivement le déficit. Comme le déficit, ils n'auront plus, étant donné que maintenant, ce sera le chemin de fer, ils doivent vous payer l'équivalent de ceci. Aujourd'hui, ils paient également un déficit des autocars, il faut que demain également ils paient pour construire la ligne et pour améliorer la liaison qui va entre l'Est et l'Ouest. Pour ce qui concerne Rouen et le Havre, à l'époque, comme j'étais à la Chambre de Commerce également, on avait fait un deal avec eux, un partenariat : Le Havre, le port, du Havre ainsi que Rouen faisaient partie de notre association pendant une dizaine d'années. Ils veulent à tout prix aller également en direction de l'Europe, en passant par Amiens, pour aller sur l'Allemagne. Donc, vous avez également une possibilité de travailler avec eux, je pense. Et d'autant plus qu'à Arras, on a fait un saut-de-mouton spécial pour eux. Autrement dit, cela a été fait sous cette forme, le saut-de-mouton d'Arras devait permettre de raccorder Le Havre à Bruxelles. Voilà quelques éléments, le financement, je vous l'ai dit. Je n'ai rien d'autres. Si vous faites une association également, si vous voulez un coup de main également pour aller plus vite, nous sommes à votre disposition. J'étais ingénieur quand j'étais plus jeune, et j'ai cru, jusqu'à ces derniers temps, étant donné que je suis originaire d'une ville de 9 000 habitants, qui à neuf TGV par jour, mais ils ont une équipe de football en deuxième division ; je me suis dit, si cela se trouve, il faut être en deuxième division de football pour avoir le TGV. Je constate aujourd'hui qu'il y a des solutions différentes. Alors, pour ce qui concerne les liaisons sur le tunnel sous la Manche, si vous ne les avez pas, je peux vous les donner assez rapidement, les conventions qui ont été signées avec les uns et les autres. Merci, et j'espère qu'en moins de six ans, parce que je vieillis, également en moins de six ans, ce sera en service. Je rappelle, une dernière fois, également au patron de RFF : faites vite, Monsieur le Directeur.

(Applaudissements)

Claude BERNET

On ne perd pas l'humour. Est-ce que RFF souhaite, sur les problèmes de délai, s'exprimer ? Puisque cela a été évoqué aussi, et fermement, par Monsieur le Président du Conseil général de la Somme, notamment, et par d'autres.

Lucette VAN LAECKE

En effet, je pense que c'est une remarque récurrente. Nous avons exprimé un délai, d'abord parce que nous sommes sur un projet ferroviaire, que les projets ferroviaires sont des projets avec un temps long par nature, que l'échelle de 2020, qui a été annoncée, reprise, et un peu contestée, peut paraître effectivement une échéance longue, c'est une échéance courte dans nos métiers. C'est vrai aussi que c'est une échéance que nous avons voulu prudente. Même s'il faut du temps pour un projet, on l'évoquait, il vaut mieux garder une échéance 2020 et un projet qui réussisse, plutôt que vouloir à toute force réduire ce délai, et je ne voudrais pas qu'on en subisse les conséquences. Donc, prenons-le comme un délai prudent. C'est surtout un délai qu'on essaierait de réduire et que, si on peut le faire, mais si on peut le faire avec, toujours en ligne de mire, la réussite du projet. C'est une estimation, et je pense que nous sommes bien d'accord, si l'on peut faire plus vite, on le fera, bien sûr. Alors, je pense aussi qu'il serait bon peut-être de rajouter quelques mots sur la gare TGV Haute-Picardie, qui a aussi été évoqué par le Président Manable, et qui vient d'être évoqué à nouveau. Et là, je vais peut-être demander à Pierre-Yves Biet d'en parler.

Pierre Yves BIET

Alors, actuellement la gare TGV Haute-Picardie, je l'ai indiqué, depuis son ouverture, c'est une gare qui a connu une croissance des trafics régulière pour arriver, à peu près, à 450 000 voyageurs. On a vu que la Somme était parmi, effectivement, les clients, le territoire qui a apporté le plus de clients à cette gare. Nos études ont mis en évidence une relation entre la mise en service de trains directs au départ d'Amiens et l'évolution des trafics à la gare TGV Haute-Picardie. Nos études montrent qu'il y a de l'ordre de 30 % de la clientèle actuelle de Haute Picardie qui serait amenée à utiliser le nouveau service au départ d'Amiens. Ce qu'il faut voir, c'est si la tendance de croissance du trafic de cette gare se poursuit, on serait à l'horizon d'ouverture de projet de l'ordre de 600 000 voyageurs. Si vous retranchez de l'ordre de 30 %, on arrive à peu près à la fréquentation actuelle. En tout état de cause, il y aura nécessairement donc une période d'observation pour voir l'évolution de cette gare, et puis après, c'est une question qui va concerner également, et en premier lieu, les entreprises ferroviaires, en particulier la SNCF quant à la desserte. Mais la réflexion que nous pouvons faire à ce stade, c'est : est-ce qu'il y aurait un intérêt de jouer une complémentarité entre le nouveau service et la desserte de la gare TGV Haute-Picardie ? L'idée étant, par exemple, que si je prends, à 15 heures, un TGV dessert cette gare pour aller sur Lyon qu'à 15 heures 30, il y ait un TGV qui parte d'Amiens, par exemple, mais qui n'aille pas vers Lyon mais, au contraire,

aille vers l'Ouest, par exemple. Ce sont les éléments de réflexion de ce type-là qui seront amenés à être posés. Donc, jouer cette question de la complémentarité.

Claude BERNET

Merci ! Alors, j'ai des demandes de parole aussi en bas, notamment monsieur Alain Gest, Député de la Somme.

Alain GEST

Merci, Monsieur le Président. Quelques mots simplement, parce que beaucoup de choses, déjà, ont été dites, et extrêmement pertinentes. Mais simplement, je voulais déjà indiquer que pour certaines personnes dans la salle, le débat qu'il y a ce soir, c'est un élément important parce que nous parlons, effectivement, depuis bien longtemps, et je serai tenté de dire trop longtemps, de ce dossier-là. Pour avoir siégé 11 ans au Conseil régional, j'ai en mémoire des tas de votes en faveur de vœux, ou plus tard de contrats de plan, qui intégraient, effectivement, ce barreau qu'on appelait Creil-Roissy, et qui est devenu aussi Roissy-Picardie. Pourquoi c'est important, et pourquoi cela a fait toujours, comme tous les problèmes de TGV d'ailleurs, dans la Somme, l'unanimité et le rassemblement de toutes les forces politiques ? Je souhaite simplement, d'ailleurs, cette fois-ci, que nous soyons plus entendus ou plus efficaces que nous ne l'avons été précédemment. Mais cela a toujours fait, effectivement, le rassemblement de tout le monde. C'est tout simplement parce que comme aujourd'hui, le barreau Picardie-Roissy, c'est une somme d'opportunités, d'opportunités pour la capitale régionale. Qui, effectivement, aujourd'hui, peut nier qu'une capitale régionale doit être desservie par un TGV ? D'ailleurs, quelle capitale régionale, aujourd'hui en France, ne l'est pas, ou ne risque pas de l'être, ou n'a pas programmé de l'être dans les années qui viennent ? Alors, certes, nous avons obtenu dans la loi Grenelle, après des débats difficiles, l'inscription de la liaison par Amiens vers Londres. Mais il va de soi que cette réalisation n'est quand même pas, nous le savons bien, pour demain matin, et qu'il me semble d'ailleurs complémentaire, en ce qui concerne les liaisons qu'elle procurera, avec ce dont nous discutons ce soir. Donc, opportunité pour la capitale régionale, opportunité pour les Picards. Je n'irais pas plus loin, les propos du Maire de Creil me paraissent tout à fait significatifs à cet égard, c'est effectivement l'ensemble des Picards qui peuvent profiter de cette réalisation. Opportunité, bien sûr, pour, le transfert modal,, qui est non seulement inscrit dans le Grenelle, mais qui est une volonté générale aujourd'hui. Opportunité pour compléter le réseau TGV, de ligne à grande vitesse, cela a été indiqué par le Président du Mesnil tout à l'heure, et par l'ensemble des techniciens qui ont présenté le projet. Et donc,

aujourd'hui, il n'est pas contestable que ce projet est effectivement une somme d'opportunités et donc, évidemment, a le soutien, je crois, très, très large, non seulement d'élus, mais de la population. Alors, nous sommes dans un grand débat, Monsieur le Président, et ce sont des choses que nous avons déjà vécues antérieurement. Ce sont des exercices difficiles pour qu'ils se fassent dans un climat, disons, serein, et c'est la raison pour laquelle je tenais à saluer la présence de Yanick Paternotte ce soir, de lui souhaiter la bienvenue à Amiens et en Picardie, et lui faire acte qu'il connaît la région. Je le connais, je connais sa passion, ses connaissances sur les transports de manière générale. C'est la raison pour laquelle je peux lui dire plus facilement qu'il ne me semble pas que le débat, s'agissant de grandes infrastructures, doit se tenir en opposant des citoyens à d'autres citoyens. C'est la raison pour laquelle j'ai préféré la tonalité du discours de ce soir, que certaines parties du document qui a été distribué à l'entrée, et que tu avais eu l'obligeance de me remettre en primeur il y a quelques jours, parce que cela rappelle des mauvais souvenirs. A dire : « On donne un peu de travail aux Picards en allant travailler à Roissy », cela me rappelle le temps où comme on avait des nuisances aéroportuaires en Ile-de-France, il fallait qu'on en prenne aussi en Picardie, et c'est un sujet dont je me souviens évidemment beaucoup. Et j'ai noté, Yanick, j'ai noté qu'aujourd'hui, vous preniez soin des bonnes terres agricoles de façon à ce qu'elles ne soient pas sacrifiées. Tout cela me réjouit, et je pense que c'est maintenant dans la sérénité, en écoutant les uns et les autres sur des projets techniques de tracé sur lesquels je n'ai pas la prétention d'avoir une compétence particulière, mais c'est à cela, de mon point de vue, qu'aujourd'hui, doit servir le débat public. Nous avons, comment dirais-je, beaucoup souffert de la création du TGV Nord. Cela a été dit par plusieurs intervenants, qui ont beaucoup combattu à l'époque, au-delà même de ce qu'ont pu faire les élus. A l'époque, la Picardie a été oubliée parce qu'Amiens a été oublié. A chaque fois qu'on oublie la capitale régionale, on dessert les intérêts de la Picardie, et à l'époque, on a oublié la capitale régionale. Non pas que nous nous plaignions d'avoir non pas la gare des betteraves, Yanick, aujourd'hui, 450 000 voyageurs, cela mérite une autre appellation. Mais elle joue un rôle, et ce n'est pas avec ma casquette de Président de Conseil d'administration de Voies navigables de France que je regretterais qu'à l'est, il y ait des compléments, effectivement, de ce que le Président Manable a appelé lui-même de ses vœux, ce soir, et je l'en félicite, à savoir la réalisation du canal Seine-Nord. Mais pour autant, je pense que nous avons besoin, maintenant, d'avoir enfin cette compensation, car nous n'avons pas été entendus à l'époque. Alors, c'est pour cette raison que ce projet, ce soir, qui débute, est un projet, à l'évidence, fédérateur. Et puisque nous avons eu la même idée, j'ai rebondi immédiatement sur la proposition d'Olivier Jardé, c'est-à-dire que j'adhère tout de suite

avec mon collègue Jérôme Bignon, qui m'a demandé de l'excuser ce soir, à cette démarche de fédération des parlementaires. Cela doit être un projet qui est porté par les collectivités territoriales, et je me réjouis que l'ensemble des collectivités territoriales porte ce projet. Les parlementaires doivent s'engager et, bien entendu, les citoyens qui nombreux sont venus ce soir, et qui vont être, j'en suis sûr, déterminants. Monsieur le Président Du Mesnil, vous avez compris que nous étions ici assez nombreux à souhaiter ce projet, et vous avez indiqué tout à l'heure que vous souhaitiez que nous en posions ce soir les fondations, pour qu'ils cheminent. Souhaitons simplement, comme Monsieur Gouranton à l'instant, que l'on chemine non pas à la vitesse de notre magnifique petit train de la Baie de Somme, mais plutôt à celui de la ligne à grande vitesse.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Très bien ! Au micro 4, il y a une dame qui demande la parole depuis un moment. Je vais la lui donner.

Bénédicte LUO

Bonjour ! Ce soir, c'est une grande surprise pour moi, et parce qu'il y a quelques jours, si je ne me trompe pas, le 7 avril, dans la soirée, il y avait l'émission qui s'appelle « Ce soir ou jamais », il y a un sondage qui dit : 76 % des Français n'ont plus de confiance en la politique. Ce soir, la tendance, c'est l'inverse, et, c'est une très, très bonne surprise pour moi. D'abord, je voudrais remercier Monsieur le Maire, grâce à vous, vous avez mis un grand affichage devant la Mairie, j'ai su cette nouvelle. Mais je suis surprise, je ne savais pas, c'est un grand combat pour ces deux messieurs qui ont combattu pendant 26 ans ! Oh, là là ! J'étais encore en Chine ! Donc, maintenant je vais être avec vous, vous avez une adhérente de plus.

Gilles DEMAILLY

Très bien, c'est noté.

Bénédicte LUO

Cela, quand j'ai entendu cela, j'ai vu un policier à côté, j'ai déjà montré cette affiche, ils ont dit : « Quand il y aura ce TGV Roissy-Amiens ? » J'ai sauté de joie. Pour moi, à la fois, pour Amiens, pour le développement, parce que ces deux villes, peut être vous habitez ici depuis longtemps, vous vous ne rendez pas compte, c'est la ville de Jules Verne, pour les

Chinois, tout le monde connaît Jules Verne. Mais quand j'ai découvert, j'ai eu cette surprise, j'ai dit : « absolument, il faut savoir quand le projet va se réaliser, tout de suite une recherche Internet ». On dit, il faut attendre 10 ans. Au moins, ce monsieur a déjà attendu pendant 26 ans, on doit encore attendre un petit peu. Comme vous, je souhaite, comme vous tous, que cela soit plus rapide. Et donc moi, je suis à la fois... surprise aussi, je suis très contente de ce débat, toutes les opinions sont différentes. Quand je suis rentrée, justement, j'ai vu « Danger pour la Val-d'Oise », donc, j'ai dit, cela, c'est de la démocratie, on peut discuter. Je vais vous donner un petit exemple. Comme je viens de la Chine, peut-être vous avez entendu parler d'une ville qui s'appelle Shenzhen. Quand il y a 30 ans, elle commence à se développer, c'est une petite ville de pêcheurs, de 30 000 habitants. Aujourd'hui, c'est 12 millions. Quand cette ville commence à se développer, elle l'a fait avec le soutien de Hong Kong et Macao, et non en rivalité avec elles,.. Tout à l'heure, j'ai entendu, il y a beaucoup de problèmes, peut-être techniques. Moi, je parle avec le cœur parce que je n'ai pas préparé, je ne suis pas comme le député, je n'ai pas de documents. Quand j'ai eu l'honneur, il y a deux trois ans, de faire visiter cette région à l'ambassadeur (de Chine) Il m'a encouragé e: « Ah, il faut faire découvrir cette région, parce que les Chinois ne le connaissent pas ». Et c'est pour cela, j'ai dit que dans cette région, quand même, il y a beaucoup, beaucoup de potentiels.. Je trouve qu'en Picardie, comme à Amiens, ce qui compte le plus, c'est le potentiel. Shenzhen, qui peut se développer aujourd'hui, et comme je vous l'ai dit, il y a 30 ans, c'était à peine un village de pêcheurs. Mais comment ? en synergie avec Hong Kong pour développer toute la province de Canton. Donc, je suis persuadée, si on développe bien ce TGV, ce sera favorable, cela va bénéficier à toutes les régions. Ce qui concerne le problème de toutes les techniques, tout cela, certainement chaque problème, toujours il y a une difficulté.. Mais ce ne sont pas les difficultés qui vont empêcher un grand projet comme celui-ci. Donc, je voudrais dire, un jour si ici il y a un TVG, on pourra imaginer beaucoup de projets internationaux. Même que j'ai déjà rencontré Monsieur Thierry Bonté pour proposer une conférence, au début, je voulais faire une conférence nationale, et après, quand il m'a envoyé sur Sup Agro, ils ont encore voulu ambitieux, ils voudraient faire une conférence internationale. Maintenant, s'il y a le TGV, certainement, cela va favoriser tous les projets dans cette région. Et donc, moi, je le dis, comment dire, avec le cœur, je m'excuse, aucune préparation, simplement que de dire au nom des citoyens, c'est donc notre devoir de faire développer Amiens, et la Somme et la Picardie. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Oui, je suis sorti de ma neutralité pour applaudir cette dame. J'applaudis aussi la ville d'Amiens et la Picardie qui ont l'art de retenir et d'accueillir des individualités extrêmement brillantes, même venant de loin.

Christophe PORQUIER

Christophe Porquier, vice-président du Conseil régional de Picardie. J'ai déjà eu l'occasion d'intervenir dans un certain nombre de débats publics comme celui-ci, sur d'autres projets, et comme militant écologiste, en m'opposant à certain de ces projets parce j'estimais, avec d'autres, qu'ils n'étaient pas compatibles avec des enjeux de développement soutenable. Aujourd'hui, moi j'ai le plaisir de soutenir ce projet, précisément, parce qu'il est parfaitement en adéquation avec des enjeux de développement soutenable. Et si, effectivement, les enjeux des lignes à grande vitesse ont été retenus dans la loi Grenelle, ce n'est pas un hasard, c'est parce que nous devons préparer les régions, la France de demain, avec une énergie et des produits pétroliers qui vont être plus chers. Et nous avons, nous aussi, tous les responsables politiques confondus, à envisager, demain, les moyens de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. C'est là, de vrais objectifs globaux, et c'est en sens que ce projet, comme il s'inscrit dans cette démarche-là, est un véritable projet d'intérêt général que nous devons défendre, non seulement pour les intérêts des Picards, pour les intérêts des Amiénois, dont je le suis aussi, mais aussi parce qu'ils sont dans une logique d'intérêt général, national et même sur des enjeux globaux, plus transversaux que cela. Donc cela, c'est un vrai sujet pour nous. Je ne reviens pas sur l'intérêt pour la Picardie, mais j'ai entendu un certain nombre d'arguments qui ont été développés par Monsieur Paternotte, je ne crois pas qu'on puisse, comme il le fait dans son document, opposer les habitants du Val-d'Oise et les habitants de Picardie en disant : « Nous avons les nuisances et vous, vous avez les emplois ». On ne peut pas poser le débat dans ces termes-là, Monsieur, je suis désolé. Il y a une autre logique qui consiste à voir quels sont effectivement, et je veux bien entendre qu'il y a des enjeux spécifiques à la région Ile-de-France, que nous pouvons entendre ; mais aujourd'hui, quels sont-ils ? Ils sont : d'essayer de désengorger Paris, et notamment ses gares, d'un certain nombre de voyageurs, ses voies de transports ; et aujourd'hui, les objectifs au niveau de la région Ile-de-France, c'est de créer un maillage, comme là, nous allons créer un maillage, pour que la grande couronne, la petite couronne puissent avoir des interconnexions. C'est le sens du barreau vers Gonesse que vous défendez sous une forme amendée, c'est le sens du projet de ligne tramway numéro 5 qui traverse le nord de l'Ile-de-France ; le projet Picardie-Roissy,

au-delà de l'intérêt pour la Picardie qui a été déjà bien souligné avant. C'est aussi un projet avec les lignes TER qui viennent du sud de l'Oise, qui s'inscrit dans ce maillage de proximité, et qui va permettre à des personnes qui travaillent autour de la plate-forme de Roissy de pouvoir accéder à ces lieux en TER. Aujourd'hui, 90 % des personnes qui travaillent à Roissy viennent travailler en voiture. Si nous voulons leur proposer, demain, d'autres solutions de transport, qui sont moins polluantes et qui leur permettent de venir... voilà, d'aller de leur domicile jusqu'à leur lieu de travail, en utilisant le train ou en intermodalité avec d'autres modes de transport comme les autocars, il faut ce barreau, qui est aussi un lien de proximité avec les personnes qui sont dans le bassin d'emploi de cette zone aéroportuaire. C'est un enjeu important pour la Picardie, c'est un enjeu important, je crois aussi, pour l'Ile-de-France. C'est pour cela qu'avec d'autres élus écologistes, nous signons d'ailleurs un cahier d'acteur commun, donc, ne dites pas que tous les élus, toutes tendances confondues sont d'accord dans le Val-d'Oise. C'est vrai ici, c'est vrai en Picardie, toutes tendances confondues, toutes couleurs confondues, tous territoires confondus, je crois que je peux me risquer à dire qu'il y a une très, très large unanimité pour défendre ce projet. Je ne crois pas que ce soit le cas tout à fait en Ile-de-France, vous avez votre femme qui est Picarde, Monsieur, moi, je suis né dans le Val-d'Oise, donc je m'autorise aussi à en parler un petit peu. Voilà les enjeux, je pense, à la fois, qui nous concernent, nous, Picards, et qui peuvent non pas nous opposer à l'Ile-de-France, mais qui peuvent faire qu'avec eux, on peut trouver des enjeux communs.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous remercie, Monsieur le Président. Et vous devriez donner votre micro à votre voisin. Voilà. Qui est là, et qui demande la parole depuis un bon moment. Ensuite, on passera au micro numéro 1.

Intervenant

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, Monsieur le Président de RFF, j'interviens en tant que Conseil général d'Amiens. Ancien Adjoint de Gilles de Robien, pendant 19 ans chargé à la ville au district, Amiens-Métropole, successivement des infrastructures, de l'urbanisme, des grands travaux et des transports. Je me félicite de ce qu'aujourd'hui l'action de Monsieur le ministre à l'époque nous permet de nous réunir sur ce dossier. Je voudrais aussi, comme rapporteur général de la Somme, du contrat de plan 2000-2006 qui a été adopté à l'unanimité le 15 décembre 1998, vous faire part de quelques

observations pour éclairer ma position. Première remarque politico-historique. Indépendant de ce qui a été dit sur le TGV sur Amiens, sur les demandes formulées depuis longtemps au contrat de plan 2000-2006 : électrification de la ligne Amiens-Boulogne, le corridor, fret ferroviaire Le Havre-Metz et la plate-forme multimodale de Longueau, les rames TGV, Le Havre, Bruxelles par Amiens, nous n'avons eu aucune réponse sur ces questions posées et sur ces demandes au contrat de plan. Aujourd'hui, les deux seules capitales régionales qui n'ont pas encore vu un TGV en gare, ce sont Clermont-Ferrand et Amiens... si j'en crois votre dossier page 35. Par conséquent, comme vous le constatez, en matière d'infrastructure ferroviaire, nous sommes restés les parents pauvres. Pour le reste, roclades, autoroutes, A16, A29, on s'est débrouillé localement avec les collectivités, mais c'est insuffisant pour le développement économique d'Amiens et de sa région. Ce débat public 2010 est donc le bienvenu Monsieur le Président, soyez-en remercié. Certes, c'est un très ancien projet de la région, puisque déjà en 96, le cabinet SATO et associés, dont j'ai le rapport, avait remis des conclusions pas très éloignées des vôtres. Lors de la première réunion, il s'est tenu à Amiens en préfecture le 06 mai 1997, j'ai représenté Gilles de Robien. Déjà, au cours des réunions successives apparaissait une divergence profonde avec l'Ile-de-France. Nous n'avons pas progressé depuis malgré la réservation au POS de la commune de Villeron que j'ai là. Dans le Val-d'Oise en mai 1981, mis à jour le 20 mai 1994 pour un passage possible du TGV, ce passage central de votre projet est sensiblement aujourd'hui conforme à cette réservation prise il y a déjà 30 ans. Que de temps perdus, que d'emplois perdus ! Deuxième remarque sur la nécessaire solidarité exemplaire des Picards face à ce projet structurant pour la France et la Picardie. Aujourd'hui, la dimension nationale de ce projet s'est affirmée. La dissociation avec les projets franciliens, la mutualisation permettent que ce projet de prolongement des trains à grande vitesse en Picardie soit faisable techniquement, économiquement et durablement. La position des Maires de l'agglomération de Creil et leurs dires du 08 mars dernier, on a entendu tout à l'heure le Maire sur leurs volontés de conforter l'étoile ferroviaire de Creil avec un projet urbain sont un atout supplémentaire. Je cite le dire : « Cette nouvelle infrastructure ferroviaire pour nos départements, nos villes et nos régions, et notre région ne concurrence pas le projet francilien ». Après le district du Grand Amiens, présidé par Gilles de Robien le 10 juin 1997, Amiens-Métropole a voté à l'unanimité un vœu le 01^{er} avril dernier, favorable aussi au projet. Le Conseil général a toujours été favorable à une liaison ferrée rapide avec Roissy, le Président Manable a rappelé d'ailleurs tout à l'heure. La région par son action déterminante dans le domaine ferroviaire, il faut le souligner, et sa volonté clairement exprimée dans le contrat de projet Etat-Région 2007-2013, chapitre : Accessibilités externe et interne de la Picardie, précise,

je cite : « C'est une réponse pertinente au besoin de déplacement domicile-travail, et une bonne desserte interrégionale d'Amiens par TGV, indépendamment du projet LGV Paris-Amiens-Calais-Londres qui aura une fonction différente. Je me permets d'ajouter, Monsieur le Président, que la LGV est une réponse à long terme, alors que Roissy-Picardie est une réponse pragmatique, adaptée, urgente, plurielle, à court terme, pour un coût sans commune mesure avec la LGV. La CCI d'Amiens appelle aussi la mobilisation générale. Par conséquent, il y a unanimité des instances et des élus picards pour ce projet fédérateur, il faut le souligner. Il faut passer maintenant à l'avenir. L'avenir, il faut saisir cette chance pour la Picardie et Amiens, sa capitale, en s'accrochant, si je peux m'exprimer ainsi en termes de ferroviaire, à la gare, aéroport Charles-de-Gaulle-Roissy, véritable site stratégique français possédant un fort potentiel de développement dont, bien évidemment, bénéficieront les agglomérations de Creil, Saint-Quentin, Beauvais et Amiens grâce à l'étoile de Creil. A côté de la fonction nationale TGV avion-travail. Base du projet, c'est vous qui l'écrivez : les fonctions interrégionales et régionales constituent une opportunité pour améliorer l'accès au pôle de Roissy pour les territoires situés au Nord de l'aéroport grâce au TER. La performance des options passage, les enjeux des territoires traversés, le coût de l'infrastructure ne doivent pas pour autant minimiser les impacts environnementaux. Les tableaux des analyses comparatives des trois options de passage sur les dix critères examinés dans votre cahier démontrent que l'option centrale et celle qui semble la meilleure, non seulement financièrement mais aussi pour son insertion dans le site... pages 85, 86, 87, 88 du document. Troisième remarque, Monsieur le Président, si vous permettez pour terminer, sur les dommages collatéraux supposés pour d'autres collectivités. Bien entendu, nous ne nous opposons pas, mais en rien aux projets franciliens qui sont de la responsabilité de la région Ile-de-France, du STIF, de RFF, SNCF, la RATP, que sais-je, que ce soit pour le RER B et D à moderniser, comme vous le dites dans votre document, le barreau de Gonesse, la tangentielle Nord, le tram 5 qui vient d'être appelé ou les projets de Grand Paris. Par ailleurs, la Picardie n'a pas vocation non plus à être une antenne en cul-de-sac, car la côte picarde attend le TGV avec impatience, et donc l'électrification Amiens-Boulogne. Enfin, il ne faut pas confondre Roissy-Picardie avec la future LGV Paris-Londres par le fer, l'une a une vocation nationale, l'autre une vocation internationale. Il n'est que temps de passer à l'acte sans tergiverser, me semble-t-il, et sans attendre une nouvelle solution miracle qu'on pourrait nous proposer aujourd'hui. Nous avons déjà trop attendu, il est temps, dirait mon grand-père : à cheval et au galop. En conclusion, il s'agit de prendre position. Roissy-Picardie est une vraie réponse aux problématiques de l'heure pour Roissy et la Picardie. Elle est cohérente, elle est gagnante, gagnante, gagnante pour la Picardie, pour ses habitants et pour le

réseau national de TGV. Le passage central est, me semble-t-il, l'option qu'il faut retenir. Le POS de 81 d'ailleurs est déjà une bonne indication, il est toujours d'actualité. Le scénario le meilleur, Monsieur le Président, le moins cher, le moins perturbateur pour l'environnement, d'après les études que nous vous avons envoyées, mais surtout le plus solidaire pour les Picards, est le scénario TGV plus TER. Voilà mon avis ! Une question seulement : Quels aménagements sont nécessaires en gare d'Amiens pour accueillir ces TGV tête de ligne dans un premier temps et, je l'espère, de passage demain après l'électrification Amiens-Boulogne. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Je vais tout de suite donner la parole au micro 1 qui la demande depuis un moment.

Germain BUCHET

Oui ! Voilà ! Germain Buchet, je suis Maire de Saint-Witz. Dans le couloir 1, je n'ai plus de maison d'ailleurs... enfin, cela c'est autre chose. Je suis également donc Vice-président du SIEVO, qui est un Syndicat Intercommunal d'Etudes pour l'Est du Val-d'Oise. Alors, je vous le dis tout de suite. Nous ne nous sommes absolument pas opposés à cette desserte de la Picardie sur Roissy. Bien évidemment, ce à quoi nous nous sommes opposés, c'est d'être comme des vaches au milieu du pré à regarder passer les trains, on est bien d'accord ! Donc, c'est là notre démarche ce soir, c'est de venir dire que nous sommes d'accord avec vous, et nous voulons réfléchir ensemble. Nous, nous insistons sur le barreau de Gonesse, car le barreau de Gonesse permet de desservir environ 250 000 habitants de villes bien connues : Villiers-le-Bel, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, ces populations jeunes qui n'ont pas de travail, qui ne trouvent pas de travail, car pour aller à Roissy, je le rappelle, ils font comme vous, ils descendent gare du Nord et remontent par l'autre RER. Alors, peut-être que vous mettez 1 heure et demie, 1 heure 40 pour y aller, eux, ils mettent 1 heure 20. Franchement, on ne voit très bien où est, je dirais, la facilité pour eux. Je crois que ce qui est important pour nous, c'est ce fameux barreau de Gonesse. Car, en plus, ce barreau de Gonesse permettra certainement de répondre dans quelques années aux nouvelles questions qui vont se poser avec les projets d'Ile-de-France : le grand Paris, les projets de la région, tous ces services rapides, ces métros automatiques qui permettront rapidement de desservir Paris et sa grande banlieue. Je crois qu'il ne faut l'oublier, le triangle de Gonesse, 400 hectares, le Président

de la République en a parlé dernièrement, il a parlé d'un très grand projet dessus. Nous, au niveau de l'EPA, nous avons déjà un projet de 150 hectares, mais semble-t-il, le Président en a un autre supérieur au nôtre. Mais ce qui veut dire que cela va être 400-450 hectares qui vont être un deuxième Roissy, certainement, au niveau de l'emploi. Je crois qu'il ne faut pas l'oublier. D'ailleurs, le ministre Blanc a prévu de faire passer son métro automatique à cet endroit-là, je crois que ce n'est pas tout à fait par hasard. Alors, votre combat, c'est le nôtre ! C'est tout à fait le nôtre, il ne faut pas se méprendre. Et, ce soir, nous sommes là, donc venus pour dire : « D'accord avec vous. Pensez à nous, faisons-le ensemble ! ». Je vais rajouter quand même pour Villeron, parce que je connais bien, c'est une ville à côté de la mienne, si c'est inscrit depuis 81 dans le POS, c'est qu'à l'époque, on a obligé à inscrire le passage. Quand nous avons fait un SCOT... Oui ! Quand nous avons fait un SCOT... Je peux continuer, monsieur... Quand nous avons fait...

Claude BERNET

Vous avez la parole, Monsieur le Maire.

Germain BUCHET

Oui, merci. Quand nous avons fait un SCOT, nous avons supprimé cette grosse flèche noire, qui est une flèche, hein, ce n'était pas spécialement Villeron, tout le monde y avait droit comme maintenant, sur les trois faisceaux. Pratiquement, tout le monde y a droit. Alors, c'est une obligation, nous l'avons inscrit d'office, donc on ne peut pas dire qu'il y avait une réelle volonté des habitants de voir passer un train à cet endroit-là, bien évidemment. L'argument est fallacieux. Mais je me répète, nous sommes avec les Picards sans problème.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, au micro numéro 2.

Thierry BONTE

Oui, merci Monsieur le Président. Thierry Bonté, vice-président Amiens Métropole, au Transports et au Déplacements. On arrive un peu au terme de ce débat, Monsieur le Président. On a entendu une diversité de points de vue dans une controverse très cordiale, et on est heureux d'entendre, effectivement, les propos de notre confrère du Val-d'Oise qui nous assure que, finalement, le combat d'une certaine manière est le

même. On voit bien combien le débat sur la grande vitesse intéresse les Picards vivement, les Amiénois, je veux rendre hommage là d'ailleurs à la pugnacité des Amiénois et d'un certain nombre de Picards qui, depuis de si nombreuses années se battent sur le dossier de la grande vitesse, donc je voudrais que, effectivement, on salue la mobilisation dont ils ont fait preuve dans la durée, et je voudrais, d'une certaine manière, rassembler un petit peu un certain nombre d'arguments, non pas pour conclure mais enfin, en tout cas, pour rappeler les éléments positifs du projet qui est, celui que vous nous avez présenté, du barreau Picardie-Roissy, Roissy-Picardie, en quelques termes, et je vais être assez bref. Permet-il à la région, à la capitale régionale, au bassin creillois et à d'autres villes dans le scénario, qui est le scénario TGV plus TER, d'être enfin connectée directement à la grande vitesse ? Oui ! Est-ce qu'il remplit des objectifs d'aménagement du territoire à travers, justement, la diffusion à travers le territoire de la grande vitesse via, notamment, le schéma que je viens de dire, c'est-à-dire le déploiement du TER aussi à travers la Picardie pour les connexions de TGV ? Oui ! Est-ce qu'il permet de résoudre, au moins partiellement et en grande partie, les problèmes de desserte vers la plate-forme aéroportuaire Charles-de-Gaulle pour les habitants du bassin creillois, et ce qu'on appelle les pendulaires qui vont régulièrement, chaque matin, travailler en voiture sur le site de Picardie-Roissy ? Oui ! Est-ce qu'il s'oppose, au fond, à ce rêve, cette utopie, mais qu'on souhaite voir réaliser un beau jour, à savoir la ligne à grande vitesse Paris-Londres par Amiens ? Non ! Est-ce qu'il s'oppose au projet de nos amis du Val-d'Oise qui souhaitent une desserte correcte pour leur bassin d'emploi et pour les habitants du Val-d'Oise, notamment vers la plate-forme aéroportuaire ? Evidemment, non ! On voit bien qu'on est dans des appréciations différentes, mais cependant on l'a dit et redit, ces projets ne s'opposent pas, et cela n'est certainement pas en s'enferrant dans des querelles de territoires, voire des querelles d'élus, que nous permettrons de résoudre les problèmes qui se posent aux habitants du Val-d'Oise et, évidemment, aux habitants de la Picardie, et singulièrement d'Amiens Métropole. Est-ce que ce projet va profiter largement à l'attractivité de nos territoires ? Je pense évidemment à ce qu'a dit le Maire de Creil et à ce qu'a dit le Président d'Amiens Métropole. Des TGV en gare d'Amiens, évidemment, c'est un argument extrêmement fort pour attirer des étudiants, pour attirer des entreprises et, évidemment, pour profiter au développement économique de l'ensemble de notre territoire. C'est un argument qu'il faut évidemment avoir en tête et qu'il ne faut pas cesser de rappeler. Pour toutes ces raisons, je pense qu'il est important que chacun, nous soyons mobilisés pour défendre ce projet. Et je veux dire que je suis particulièrement heureux de constater l'unanimité des élus picards et des forces vives de la Picardie sur ce sujet, et que, en quelque sorte, on assiste à une sorte de moment un

peu historique ce soir. Il ne s'agit pas de recommencer les débats d'il y a 20 ans ! On n'est plus dans les mêmes termes. Et on sait bien qu'il faut tirer des leçons du passé, et notamment des erreurs qui ont été faites en matière d'aménagement de TGV sur un certain nombre de territoires, dont le nôtre la Picardie. Mais ce soir, on vit une sorte d'inauguration, d'une autre période, avec tous ensembles rassemblés en Picardie pour faire valoir les intérêts, enfin, de notre territoire en rapport avec, justement, cet enjeu de la grande vitesse. Et je veux dire que ce soir, on ne conclut pas quelque chose, on l'a bien compris, qu'on ouvrait le débat public, et que c'était le début d'un premier chapitre que nous écrivons pour permettre à la Picardie d'avoir accès à la grande vitesse. Je le dis parce que le débat public ne fait que commencer, et que tous ensembles, il va falloir que nous soyons présents dans les différentes échéances de ce débat public. Et que même après le débat public, il faudra évidemment continuer de se mobiliser pour faire valoir nos arguments, afin qu'on puisse obtenir ce barreau Picardie-Roissy dont l'effet démultiplicateur est aussi important. Et puis aussi, évidemment, se mobiliser dans la perspective d'une LGV à venir à laquelle nous n'avons pas renoncée. Alors, je ne crois pas que comme en Chine le barreau Picardie-Roissy fera passer la capitale régionale ou la Picardie de 30 000 habitants, c'était le cas de la ville de Chine, à 12 millions. Je ne pense d'ailleurs pas que ce soit vraiment soutenable et souhaitable pour la Picardie, mais en tout cas il s'agit là d'un petit maillon, et je le dis sans du tout être péjoratif, mais d'un petit maillon tout à fait réalisable sur le plan financier. On souhaite que les échéances soient, vous l'avez compris, beaucoup plus rapprochées que celles qui ont été prévues, un petit maillon, mais au fond un grand pas franchi pour la région dans l'accès à la grande vitesse. Et je crois que tous ensemble, nous sommes en capacité d'obtenir cette réponse positive, enfin, pour notre région qui en a tant besoin. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous en prie. Alors, je vais donner la parole tout de suite au micro numéro 3. Il y a beaucoup de monde qui demande la parole. Allez-y, madame !

Christiane DUPART

Christiane Dupart, je suis là au nom des usagers. Je représente une association d'usagers de l'étoile de Creil, et puis également la FNAUT Picardie. Je voulais dire que j'étais très contente d'être ici parce que je représente les usagers, aussi parce que je suis une Creilloise, et que Creil, c'est la première gare de Picardie, je crois que c'est

20 000 passages par jour, et que bien sûr, nous sommes vraiment contents. Tous les usagers se réjouissent de ce projet qui va permettre à beaucoup de Creillois, et pas seulement des Creillois mais des habitants de l'Oise et de la Picardie, de pouvoir se déplacer de façon beaucoup plus confortable et de rejoindre la plate-forme de Roissy comme cela a été dit. Je ne vais pas répéter tout ce qui a été jusqu'à présent, ce que je voulais vous dire en particulier, c'est que j'appelle les usagers à s'exprimer... à exprimer leurs besoins en termes d'horaire, en termes d'aménagement des gares, puisqu'il va falloir que les pôles, en particulier la gare d'Amiens et la gare de Creil, deviennent des pôles d'intermodalité, et que les usagers, là, vont devoir s'exprimer, exprimer encore une fois leurs besoins en termes d'horaire, parce que, bien sûr, je soutiens la possibilité qu'il y ait non seulement des liaisons TGV, mais bien sûr une liaison TGV plus TER, parce que c'est cette liaison qui sera en particulier favorable à de nombreux salariés, non seulement du bassin creillois mais de l'ensemble de la Picardie. Donc là, au nom d'une fédération d'usagers, j'appelle les usagers à exprimer leurs besoins à toutes les réunions publiques. Voilà ! Merci !

Claude BERNET

Merci, madame ! Alors, je relance ce que vous venez de dire ; il est effectivement très important que les usagers s'expriment dans ce débat. Ils peuvent le faire en venant aux réunions. Il y a bien d'autres réunions. Tout le monde connaît le tableau des réunions. Ils peuvent le faire aussi par Internet, e, il faut qu'ils s'expriment, par exemple, sur les demandes d'horaires, de services, et cetera, c'est tout à fait un élément du débat. Alors, on va aller au micro numéro 1. Puis, on aura d'autres après. Monsieur ?

Bernard LOUP

Bernard Loup, membre du Bureau des Verts Val-d'Oise (Europe Ecologie) , et Conseiller municipal de Domont dans le Val-d'Oise.

Bernard LOUP

D'abord, Monsieur le Président, je tiens à m'excuser d'être intervenu tout à l'heure de façon intempestive quand Monsieur Paternotte est intervenu, mais je ne pouvais laisser dire qu'il y avait unanimité des élus de l'Est du Val-d'Oise. Alors, je ne sais pas si Domont est dans l'Est du Val-d'Oise, en tout cas, les Verts du Val-d'Oise font partie de l'Est du Val-d'Oise. Nous ne sommes pas sur la position du document qui avait été distribué, de considérer que le Val-d'Oise est mis en danger par le projet de liaison Picardie-Roissy. Ce qui ne veut pas dire que nous ne nous posons pas de question. Je note ce soir

l'enthousiasme des élus et des citoyens de Picardie par rapport à ce projet et l'espoir qu'ils y mettent dans le développement économique de la Picardie. En tant que citoyen de l'Ile-de-France, nous sommes un certain nombre à nous poser la question : « Qui va bénéficier de ce projet ? Est-ce que ce sera la région picarde, comme les Picards le souhaitent, ou est-ce que ce sera la région d'Ile-de-France ? ». Nous n'avons pas la réponse, mais nous sommes moins sûrs, et nous espérons que les Picards ne se trompent pas. L'autre question que l'on se pose aussi, c'est : « Que sera l'emploi sur la plate-forme de Roissy dans 30 ans ? ». Cela a été dit par mon collègue Christian Portier. Par contre, le TGV, on en aura certainement besoin dans 30 ans. Raison pour laquelle dès que nous avons eu connaissance de ce débat public, nous nous sommes rapprochés des Verts de l'Oise pour essayer de travailler et d'étudier ce projet en commun, et nous continuons à y travailler, et nous nous exprimerons tout au long de ce débat public avec une position commune au niveau de l'Ile-de-France et de la Picardie. Le document de Monsieur Paternotte évoque une alternative, une autre possibilité, des questions techniques, mis à part le titre sur lequel j'ai dit tout à l'heure que nous ne pouvons pas accepter ce titre-là, cette solution technique, je laisse le soin... nous ne sommes pas convaincus, mais je laisse le soin à Monsieur Paternotte de convaincre ses homologues de son parti de Picardie que c'est un bon projet. Et le jour où des élus de Picardie soutiendront également ce projet et qui aura l'unité, effectivement, là, nous verrons et nous pourrons suivre Monsieur Paternotte. Je souhaite dire également concernant le projet du barreau de Gonesse, et rappeler à tout le monde que pendant 4 ans, le Conseil régional d'Ile-de-France a travaillé à l'élaboration de son schéma directeur d'aménagement. Il a été adopté fin 2008. Il n'est toujours pas applicable, et je le dis devant Monsieur le Préfet de région, pour la bonne raison que le Gouvernement refuse de le soumettre au Conseil d'Etat. Ce projet prévoit à la fois le barreau Picardie-Roissy et le barreau de Gonesse. Bien sûr, le barreau de Gonesse n'a pas la dimension nationale qu'a le projet Picardie-Roissy. Ce qui explique qu'il n'y a... à ma connaissance, la Commission Nationale de Débat Public ne se saisira pas, j'en doute qu'elle se saisisse du barreau de Gonesse. Mais rien n'empêche les élus de l'Est du Val-d'Oise de suggérer à notre Conseil général, toute tendance confondue, d'organiser le débat sur ce projet de barreau de Gonesse. La démocratie peut être organisée à tous les niveaux, chacun a la responsabilité de la faire vivre. La Commission Nationale de Débat Public a pris sa responsabilité d'organiser ce débat qui a un projet qui a une dimension nationale et c'est de sa compétence, c'est de la compétence de tous de faire vivre la démocratie. Une dernière chose que je souhaite dire, également, nous serons attentifs sur la dimension environnementale de ce projet, et nous aurons souhaité, pour les élus de l'Est du Val-d'Oise, qu'ils soient tout aussi attentifs

à cette qualité environnementale quand il s'agissait de prolonger les routes plutôt que des voies ferrées, aussi bien l'autoroute A16 que le prolongement de l'A104 qui, elle, a un impact catastrophique sur la population du Val-d'Oise, et l'autoroute A16 qui devait aller jusqu'à la zone dense, forte heureusement, suite à un débat public gagné par les associations environnementales et par les élus écologistes, le projet a été revu, ce qui montre bien que le débat public sert à quelque chose. Sur l'autoroute A16, ce débat a servi, et l'autoroute A16 s'arrêtera à la Croix Verte. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Jean-François VASSEUR

Merci ! Jean-François Vasseur, Vice-président d'Amiens Métropole en charge du développement économique. Gilles Demailly a parlé d'espoir. Je dirais que sur le plan du développement économique, on devrait utiliser les termes d'évidence et de nécessité. Et de ce point de vue, dans les différents éléments du discours que j'ai pu entendre cet après-midi, il y a deux aspects qui, à mon avis, nécessitent quelques éclaircissements. J'ai lu dans une plaquette qui a été distribuée que ce n'est pas l'infrastructure qui fonde l'attractivité. Je peux vous dire au titre du développement économique de la Picardie que le contraire est totalement faux, et que l'absence d'infrastructure n'a jamais aidé à l'attractivité. Il est clair que l'arrivée éventuelle du TGV en Picardie n'est pas une panacée en soi et ne constitue pas une finalité, même si c'est un élément qui est un élément et un objectif déterminants. Elle doit être accompagnée, et toutes les collectivités, le Maire de Creil l'a clairement exprimé, l'ensemble des collectivités territoriales concernées par ce projet ont, je veux dire, presque déjà anticipé sa réalisation, et c'est dans ce sens que le terme d'espoir a quand même toute sa validité... ont déjà anticipé cette réalisation en termes de mesure d'accompagnement, aussi bien sur des infrastructures, de proximité de gare, en terme immobilier, et en termes, bien évidemment, de réflexion sur des constitutions de filières susceptibles de tirer le maximum d'avantages de ce qui serait effectivement une opportunité et une opportunité démultipliant les potentiels qui sont les potentiels de l'ensemble de notre territoire. Le deuxième élément, c'est que j'ai beaucoup entendu parler, effectivement, dans le cadre de cette liaison, du pôle de Roissy. Je me demande, je me permets de le dire, étant d'une vieille famille de cheminots, que je n'avais jamais conçu jusqu'à présent que des lignes de chemin de fer soient à sens unique. Je ne connais pas le panneau qui empêcherait éventuellement que sur un tracé, quel qu'il soit à l'intérieur d'un réseau, il y ait une circulation dans les deux sens, et je pense qu'il ne faut pas minimiser, aussi bien en termes de réparation, si l'on peut dire,

mais je ne suis pas nostalgique, d'un certain nombre de situations antérieures et dans lesquelles nous n'avons pas tiré tous les avantages d'un certain nombre de réalisations, ne pas oublier aujourd'hui que, bien évidemment, l'ensemble de la Picardie, beaucoup de collectivités, la capitale régionale elle-même, a tout à gagner, bien évidemment, du flux qui sera le flux mettant la Picardie sur le réseau TGV, mais aussi le réseau TGV au service de la Picardie. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vous en prie. Alors, Monsieur le Président, s'il vous plait, donnez le micro là à Monsieur Camine, Président du Comité économique et social régional.

Serge CAMINE

Serge Camine, je suis Président du Conseil économique et social de Picardie. Mesdames, messieurs, le Conseil économique et social, ce sont soixante-quatorze Picardes et Picards qui sont issus de la société civile, et qui siègent dans l'assemblée pour représenter l'ensemble de la société civile de Picardie dans l'ensemble de sa diversité. Et nous représentons les professions libérales, les agriculteurs, les entreprises, les syndicats de salariés, l'enseignement supérieur et les recherches, les organismes de santé, les associations, qu'elles soient environnementales ou bien des associations de défense des consommateurs. Et si je suis présent aujourd'hui, c'est pour dire que nous sommes tous, au sein du CESR, prêts à soutenir, et nous soutenons le projet de liaison Picardie-Roissy. Et je veux dire qu'au Conseil économique et social, nous sommes des inconditionnels de cette liaison Picardie-Roissy. Nous nous sommes mobilisés en sa faveur depuis 1998 et nous avons écrit de nombreux avis, pas seulement auprès de nos dirigeants Picards, mais aussi auprès des dirigeants de l'Île-de-France, puisque nous avons eu la chance et le plaisir de pouvoir collaborer à l'élaboration du schéma régional des directeurs de l'Île-de-France, c'est-à-dire, le SDRIF et nous avons, à l'époque, donné notre avis à ce sujet. Pour le Conseil économique et social, une priorité est absolue : il faut renforcer l'attractivité et la compétitivité de la Picardie et mettre cette ville en réseau avec un rôle moteur pour la capitale régionale. Mais tout ceci au bénéfice des Picardes et des Picards en améliorant leurs conditions de vie au quotidien. Les liaisons Picardie-Roissy offrent une chance de desserte mixte à la fois par le TGV et par le TER par Creil. Cette desserte TGV permettra de relier Amiens et Picardie aux grandes métropoles régionales. Saisissons également cette chance d'une possible desserte TER pour des milliers de Picardes et de Picards qui,

chaque jour, rejoignent la plate-forme de Roissy et le territoire de Val-d'Oise pour travailler au volant de leurs voitures et s'entasser dans les embouteillages, au détriment de leur vie familiale, de leur santé et, bien sûr, de l'environnement. Le CESR ainsi que l'ensemble des collectivités et des élus de Picardie soutiennent unanimement ce projet. Cette alliance et cette convergence historique doivent être soulignées et portées par l'ensemble des Picardes et des Picards et ce soutien unanime doit être transporté et écrit et transposé en cahiers d'acteurs. Aussi, j'appelle l'ensemble de la Picardie à se mobiliser pour cette liaison Picardie-Roissy et mettre sur les rails une desserte TGV plus TER. Et pour terminer, un dernier clin d'œil, car j'invite les Picardes et les Picards à faire honneur aux acronymes. TGV pour Très Grande Volonté et TER : Tous Ensemble pour la Région. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci Monsieur le Président ! Au micro numéro 1.

M. le Vice Président d'Amiens Métropole chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche

Merci Monsieur le Président ! En écoutant le collègue élu du Val-d'Oise tout à l'heure, me venait l'image de jeunes en formation qui avaient fait le choix de réfléchir en utilisant la vidéo sur ce qu'ils étaient, on était dans la région de Péronne. La scène qu'ils ont choisie de nous décrire, parce que c'était une claque qu'ils mettaient finalement aux responsables politiques, c'était un arrêt de bus, il y en a beaucoup dans nos villages picards, situé à côté de la ligne TGV et de l'autre côté de l'autoroute. Eux, ils attendaient un car, il y avait du brouillard, donc, on entendait mais on ne voyait ni le TGV ni les voitures passer. Cette image de cette jeunesse qui a de graves problèmes de mobilité et ce débat d'aujourd'hui, c'est une opportunité que nous devons saisir pour cela. Et je suis venu comme Vice-président à l'enseignement supérieur de la Métropole d'Amiens, vous dire que les 25 000 jeunes en enseignement supérieur attendent cette liaison à grande vitesse sur la France, sur l'Europe, sur le monde. Je suis venu vous dire que les 800 chercheurs qui sont rassemblés dans la capitale régionale et qui sont en réseau déjà avec ceux de Compiègne, ceux de Beauvais, ceux de Creil pour travailler ensemble sur la chimie verte, sur les transports de demain, sur la santé de demain, ont besoin de cette liaison pour se relier au monde. Je suis venu vous dire que les 40 équipes de recherche dont 10 sont reconnues par le CNRS et des grands instituts nationaux ont besoin de

cette liaison. Donc, Monsieur le Président, cette liaison, ce savoir-faire, il pourrait se traduire par deux exemples : celui d'une équipe de recherche qui travaille sur les piles, pilotée par le Professeur Tarascon qui doit se rendre, compte tenu de sa qualité, aux Etats-Unis régulièrement. Vous allez lui faciliter la vie, parce qu'elle contribuerait au rayonnement de la capitale d'Amiens, parce que cette équipe de recherche, aujourd'hui elle fédère 16 équipes européennes sur les piles des voitures de demain. C'est à Amiens, c'est en Picardie, cette liaison TGV va nous permettre de rayonner, bien sûr d'aller vers l'extérieur, mais que des gens viennent aussi à Amiens, voir ce que nous savons faire. Et j'en terminerais avec un des bijoux également que nous avons à Amiens. Le Professeur Devauchelle, celui qui a fait la première opération de chirurgie maxillo-faciale sur une personne qui s'était fait mordre par un chien, c'était à Amiens, et nous avons un projet avec la Métropole, avec la région, avec le département de construire un institut, qui serait un institut de recherche et de formation, qui lui, donc, aurait pour objectif de continuer le travail que l'équipe du Professeur Devauchelle qui est à Amiens, mais de pouvoir irriguer le monde entier. Et, donc, nous avons vraiment besoin de cette liaison sur l'extérieur à la fois pour que les Picards puissent plus facilement aller dans le monde entier, mais pour que les gens du monde entier puissent découvrir cette petite région. Et je terminerais, Monsieur le Président, pour vous dire que les Picards sont des gens, vous savez, depuis très longtemps, très innovants, très courageux et très sérieux. Il y a quelques siècles autour d'une petite plante jaune qui s'appelle la guedj, on fabriquait dans ce territoire, les teintures du roi et grâce à cette recherche, nous avons pu construire la cathédrale d'Amiens. Donnez-nous... ouvrez-nous au monde et vous verrez que les Picards ont beaucoup d'imagination.

(Applaudissements)

Guillaume LUCAS

Merci Monsieur le Président ! Guillaume Lucas, je suis à la fois Directeur d'une entreprise industrielle dans le monde du ferroviaire, représentant ici du Polytrans et d'une association industrielle. Après les différentes interventions qui nous ont été données ce soir, il y a un moment de la soirée où je me suis dit : on est en train de parler de revanche, on est en train de parler d'injustice, on est en train de parler de l'histoire et on est en train de parler de : comment est-ce qu'on peut partir d'Amiens ? Heureusement, les dernières interventions ont contrebalancé un petit peu cette impression, parce que je

crois ce qui est effectivement important, ce n'est pas de parler de revanche ou d'injustice, mais de parler d'un projet, d'un projet d'avenir et c'est de se dire comment non pas on peut partir d'Amiens, mais comment on peut faire venir à Amiens. Pour nous les entreprises, cela veut dire faire venir des cadres, des ingénieurs, c'est effectivement le cas. On a suffisamment de raisons d'attirer du monde que ce soit comme vient de l'expliquer l'intervenant précédent pour la chirurgie faciale, pour le centre de valorisation des glucides, pour nos industries, dans le domaine du transport aussi. Donc, je voulais simplement ajouter que les entreprises ont besoin, on en a besoin c'est pour une évidence. Donc, maintenant, il suffit de le faire et de le faire vite. Merci !

Claude BERNET

Merci ! Monsieur au micro numéro 3.

Yves VANDENDRIESSCHE

Oui, bonsoir ! Je m'appelle Yvan Vandendriessche Yves, j'ai un nom belge mais je suis bien Picard. Je voulais parler comme mon collègue, là, des entreprises parce qu'on n'a pas beaucoup parlé des entreprises jusque là. Je suis membre à la Chambre de commerce et je suis élu à la Chambre de commerce et on en a largement débattu à l'Assemblée générale. Mais je voudrais simplement signifier un fait bien précis. Quand vous travaillez dans une entreprise de 2 000 personnes comme j'ai travaillé pendant 35 ans, avec un siège social dans la Somme, il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui ont des sièges sociaux, les sièges sont ailleurs. Mais quand on a un siège social, on fait voyager des dirigeants, on fait voyager des cadres, des commerciaux. Alors, on va, par exemple, à Bruxelles. A Bruxelles, on y va en voiture. On va à Strasbourg, on va en voiture. On va à Rennes, on va en voiture. On va à Lyon, mais là, on prend le TGV parce qu'on prend à la gare à Amiens et cetera. Alors, je voudrais en arrêter là, ce projet-là, il est important pour les entreprises, je répète ce qui vient d'être dit. C'est important pour qu'on soit proche des lieux de communication et c'est important aussi pour que nos clients viennent aussi en Picardie, viennent à Amiens, viennent sur la Somme. Voilà ! C'est tout ce que je voulais vous dire.

Claude BERNET

Merci ! Numéro 4.

Jean-Claude OLEKSY

Oui, bonsoir ! Jean-Claude Oleksy, je suis Président du Medef Somme et je parle au nom des entreprises du monde économique. Ce projet est relativement important pour la ville, la capitale régionale, le département et la région. Et, donc, les acteurs économiques, nous nous engagerons sur ce projet et nous lutterons pour que ce projet aboutisse. Tous les politiques se sont exprimés et on a toujours un tas de raisons, on peut parler du passé et souvent j'entends parler du passé. Mais moi, ce qui m'intéresse en définitive, c'est l'avenir parce que le passé, tant pis, les choses se sont déroulées, on n'a pas de... on ne peut pas faire une rétrospective et revenir en arrière et retourner le film, ce n'est absolument pas possible. Donc, regardons l'avenir, et puis, pensons aux jeunes, pensons à développer notre capitale régionale. Si on veut une région forte, il faut qu'on ait une capitale régionale forte. Et la communication, c'est relativement important. Cela nous permettra de faire venir des entreprises chez nous et d'avoir des infrastructures qui vont se construire tout autour, des bureaux, des entreprises qui arriveront. C'est cela qui est important. Donc, je crois que c'est là-dessus qu'il faut se battre et c'est là-dessus qu'il faut absolument appuyer. Nous, nous ferons un cahier d'acteurs et nous irons dans cette direction.

Claude BERNET

Très bien.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, j'ai bien noté un cahier d'acteurs supplémentaire, on se réjouit beaucoup. J'ai l'impression qu'on est arrivé au bout des demandes de parole. Quelqu'un a-t-il un regret ? Monsieur qui va aller au micro numéro 1.

Lionel LECUYER

Je suis Lionel Lecuyer, je représente le Maire de Vémars. Je vais reprendre le terme de mon collègue de Saint-Witz en disant que nous sommes là pour faciliter le projet Picardie-Roissy et ne pas s'y opposer. En tant qu'élu à Vémars, je voudrais faire une remarque très spécifique du point de vue environnemental concernant les différents trajets que vous proposez. Le trajet numéro 1 par le Nord, on sait très bien qu'il ne se fera pas puisque, maintenant, à Vémars, nous avons installé notre zone d'activité, donc, il n'y a plus de passage possible pour le TGV. Concernant le passage numéro 2, intermédiaire le plus court qui, évidemment, du point de vue RFF, sera le moins cher.

Donc, on voit tout l'intérêt et également pour les Picards puisque c'est le plus court. Mais du point de vue environnemental, il pose de graves problèmes. Donc, je voudrais quand même associer nos élus écolos du Val-d'Oise puisqu'ils travaillent ensemble, ils ne travaillent pas avec nous, et là, ils vont peut-être se mêler à notre conversation. Je pense que le trajet numéro 3, celui qui longe la future francilienne qui n'est pas encore tout à fait bouclée, ce projet aura l'avantage pour les Val-d'Oisiens, il faut quand même en tenir compte puisque, comment dirais-je, à la Picardie les avantages et au Val-d'Oise les inconvénients puisque, comment dirais-je, par rapport à l'allée numéro 2, vous allez refaire une trouée supplémentaire sur notre territoire sans qu'on ait au moins une gare. Donc, l'avantage du tracé numéro 3 par rapport au numéro 2, c'est qu'il a l'avantage de desservir d'une part, ce dont personne n'a parlé aujourd'hui, la future plate-forme à Carex qui se trouve à l'ouest de Roissy, et d'autre part, de desservir une population plus importante puisque par ce trajet numéro 3, vous desservez les villes de Goussainville, Louvres et Puiseux. Donc, par rapport à la ligne numéro 2, nous aurions un arrêt supplémentaire.

Claude BERNET

Merci ! On aura d'ailleurs l'occasion de reparler de ces choses très concrètes aussi bien à Fosses, c'est-à-dire en plein dans tout le territoire du projet qu'à Dammartin-en-Goële qui est de l'autre côté de la limite départementale de la Seine-et-Marne. Et on espère que, justement, il y aura des propositions de ce genre, ce sont des propositions techniques qui sont tout à fait intéressantes.

Michael CRAVATE

Bonsoir ! Michael Cravate, je suis un Picard récent puisque, en fait, j'étais invité par la Picardie à venir travailler dans la région. Et j'ai l'occasion d'habiter dans différentes régions en Europe. C'est clair que Amiens, je suis résident à Amiens, c'est une ville très appréciable. J'ai entendu beaucoup de politiques, beaucoup de gens qui ont tendance un petit peu à répéter. Une petite constatation, c'est qu'il faut de l'efficacité. On est des citoyens, on a des besoins bien concrets, un quart d'heure, c'est un quart d'heure. Un quart d'heure, il y a beaucoup de choses qui peuvent se passer pendant ce quart d'heure-là. Donc, si on doit se rendre dans la région de Lyon ou de Saint-Etienne et qu'on doit se taper un bus pour aller jusqu'à la gare de Haute-Picardie qui fait trois quarts d'heures et prenez-le en hiver, il n'est pas chauffé, vous allez vraiment rigoler. Donc, cette liaison, elle est indispensable, elle doit se faire en collaboration avec les habitants de Val-d'Oise, il ne faut pas oublier qu'une relation, c'est aussi un

développement économique. C'est aussi une attractivité augmentée, bien sûr cela va augmenter l'attractivité du pôle de Roissy, donc, les emplois aussi sur la région, mais aussi pour nous, c'est un choix qui semble plus logique maintenant de choisir le tracé numéro 1, numéro 2, numéro 3. Quand on regarde les chiffres, on a tendance à dire : « Ok, on va utiliser 100 millions en bon père de famille pour utiliser le tracé central, et pas dépenser 250 millions, cela veut dire 100 millions qu'on ne va pas payer en impôts et qui peuvent peut-être servir à faire la liaison du Barreau de Gonesse ». Voilà, cela, c'est un cas peut-être un peu concret, mais en tout cas, ce qui est important, c'est qu'aussi, nous, on a notre petite part à dire en tant que citoyen, c'est que plutôt que de prendre la bagnole, on préfère prendre le TER. Aussi, un petit détail, si on a les mêmes tarifs en TGV ou en TER pour aller à la gare de Roissy, ce n'est peut-être pas aussi intéressant parce que prenez le TGV, vous avez un surcoût par rapport au TER. Donc, là aussi, il faut que les liaisons soient d'un point de vue économique viables pour nous. Donc, mettez-vous aussi à notre échelle et j'espère que ce sera dans l'intérêt de tout le monde. Merci !

(Applaudissements)

Cyrille MEQUINION

Bonjour ! Je m'appelle Cyrille Méquinion, je travaille sur Paris, je prends le train tous les jours entre la gare de Longueau et Paris. Je travaille au centre de Paris. Ma question, c'était en fait, je voulais juste demander à Réseau Ferré de France, ce qu'allaient être les conséquences pour nous, usagers, qui prenons les trains tous les matins ? Actuellement, on a des trains directs et c'est très bien, une heure entre Longueau et la gare du Nord, c'est génial ; 10 minutes entre Gare du Nord et Châtelet, c'est génial. Là, j'ai des craintes. Je me dis : Est-ce qu'on va nous faire prendre un TGV qui va nous faire descendre à Creil ? Parce que, moi, aller à Roissy, cela ne m'intéresse pas. On est quelques milliers à ne pas être intéressés par cette liaison. Je parle uniquement de mon cas, je suis désolé, mais j'ai vraiment l'air... Depuis le début du débat, je suis là et je n'ai pas l'impression d'être à ma place parce que tout le monde est d'accord, tout le monde est content. Moi, j'ai des inquiétudes, c'est tout. Et en fait, voilà, je voulais juste être rassuré sur ce point-là. Est-ce que mon quotidien va changer si je prends le train tous les jours, matin et soir, bien évidemment ? Et... voilà ! Maintenant, je suis très content si Amiens va avoir le TGV, c'est génial, pas de souci. Amiens-Marseille en 4,5 heures, c'est génial, je suis pour mais voilà, moi, pour aller à mon travail, je voulais juste savoir ce que cela va représenter en temps de trajet, en coûts financiers également puisque qui dit prendre le TGV,

obligatoirement, cela nous coûtera plus cher. Est-ce que le Pass Picardie Actifs sera encore d'actualité pour nous ? Voilà, j'ai toutes ces interrogations. Voilà !

Claude BERNET

Très bien. Alors, on va répondre à votre question.

(Applaudissements)

Claude BERNET

On a une question de Monsieur Beurdeley, Vice-président chargé des transports.

Daniel BEURDELEY

Oui. Mais je vais répondre à ce monsieur déjà...

Claude BERNET

Oui !

Daniel BEURDELEY

... qui s'inquiète, mais c'est normal. Le projet Picardie-Roissy ou Roissy-Picardie n'a rien à voir avec, bien entendu, ce qui se passe, aujourd'hui, et les trains qui existent, les TER qui existent, aujourd'hui, les Corails, je n'en sais rien mais cela, il faut demander à la SNCF et à l'Etat. Parce que déjà, aujourd'hui, la région Picardie a mis en place des TER parce que l'Etat et la SNCF avaient annulé, supprimé des Corails. Donc, pour ce monsieur, pas de crainte à avoir, les Corails et les TER continueront d'exister, il pourra bénéficier, bien entendu, de la tarification que la région a mis en place depuis... pour toute la Picardie depuis 2004. Je vais rebondir par rapport à cela, c'est-à-dire que la région Picardie a fait beaucoup d'efforts, on est la troisième ou la quatrième région de France au niveau TER et on a aussi énormément investi sur l'infrastructure qui n'est pas la compétence de la région, je tiens quand même à le signaler. Nous avons modernisé beaucoup les infras, ce qui permet d'avoir plus de trains dans le tuyau, et notamment, sur Amiens, Abbeville. Et si demain, on doit électrifier, c'est ce que toutes les collectivités et la région veulent ? Ce n'est pas, je suis désolé de le dire à Monsieur Paternotte, ce n'est pas 80 millions d'euros. C'est 180 millions d'euros la première estimation. Et puis, je suis content, c'est qu'il gère le budget de la région pour nous, il a dit la région n'a qu'à mettre de 80 millions. Ce n'est pas si facile que cela, moi, je ne gère pas le budget de l'Etat, mais je pense que toutes les collectivités doivent mettre la main à la poche pour que l'électrification se

fasse, c'est nécessaire que cette électrification se fasse dans le but, bien entendu, de ce projet Picardie-Roissy. Et puis, je voudrais... Juste deux mots aussi par rapport à l'intersection à la hauteur de Chaulnes. Si on prenait cette option, on éliminerait complètement la gare de Creil, c'est-à-dire qu'on passerait par Amiens et Saint-Quentin. Il n'y a qu'Amiens et Saint-Quentin qui bénéficieraient de cette intersection. Et ce n'est pas ce que l'on veut. Si tous les élus picards, si tous les citoyens picards sont, aujourd'hui, derrière ce projet, que ce projet fédère la Picardie, c'est que toutes les gares de Picardie et tout le territoire de Picardie vont bénéficier de ce projet, c'est un véritable aménagement du territoire. Et moi qui suis de l'Oise, au nord de Compiègne, c'est pour aussi toute la région compiégnaise, quelque chose d'important qui nous mène à Creil pour avoir après accès à la grande vitesse. Et donc, si on prend le projet de Monsieur Paternotte par rapport à l'intersection, ce n'est qu'une partie de la Picardie qui aurait accès à la grande vitesse et il n'y aura pas non plus de TER qui feront Picardie-Roissy. Et on passe complètement à côté du sujet. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, il est 10 heures et demie. C'est peut-être le moment de s'arrêter puisque je vous ai fait la promesse qu'on durerait trois heures et on est à 3 heures et demie. Il y a un certain nombre de gens qui sont déjà un peu partis, il n'y a pas de demande de parole rentrée. Voulez-vous dire deux mots Monsieur Paternotte. Alors, deux mots pour répondre à Monsieur Beurdeley, peut-être le rassurer.

Yanick PATERNOTTE

Merci du succès populaire, mais je l'assume. Trente secondes pour répondre à la question précédente. Dans mon esprit, à la question Amiens TGV, je réponds électrification. A la question Sud de l'Oise TGV, je réponds Barreau de Gonesse aménagé. C'est tout. Vous voyez, j'ai été court.

Claude BERNET

Bien, voilà ! Merci de votre réponse rapide. Alors, à l'heure qu'il est, on va s'arrêter. Je ne vais évidemment pas tirer de conclusion de fond, ce serait ridicule à l'issue de la première réunion, simplement, je trouve qu'on a rassemblé, aujourd'hui, beaucoup, beaucoup d'idées, de matériaux, et dans une ambiance qui était tout à fait sympathique. Vous avez tous évité les pièges du conflictuel, et la Commission vous en félicite. Je

rappelle que nous avons une réunion exactement la semaine prochaine à 20 heures à Nogent-sur-Oise, au Château des Rochers. Pour tous ceux que cela intéresse, j'ai vu qu'il y avait pas mal de Creillois. Nous pourrions peut-être revenir un petit peu plus sur les problèmes de Creil et de son aménagement, et puis, ensuite, je vous invite à, éventuellement, participer aux autres réunions. Merci de votre attention. Bonne soirée !