

REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

Jeudi 29 Avril 2010
Nogent sur Oise, Château des Rochers
20h - 23h

Claude BERNET

Monsieur le Président du Conseil Régional, je m'adresserai à vous en premier. Monsieur le Sous-préfet, messieurs les Maires, mesdames et messieurs les élus, je ne saurais pas citer tout le monde, je voudrais simplement signaler la présence amicale de personnalités qui viennent d'un peu plus loin que l'agglomération de Creil, et notamment de Monsieur le Maire d'Amiens que je ne saurais trop remercier pour l'accueil, et ce n'est pas une formule de politesse l'accueil qu'il a fait, lui et ses équipes au débat public dans la communauté d'agglomération d'Amiens. Alors, je constate aussi que, grâce également à la mobilisation décrétée à Creil, vous êtes nombreux dans cette grande salle confortable et agréable, donc nous allons pouvoir bien travailler. Et pour commencer, nous allons respecter une bonne tradition du débat, qui consiste à demander au Maire de la Commune, en l'occurrence Monsieur Dardenne, Maire de Nogent-sur-Oise, de rejoindre la tribune s'il le veut bien, et de prononcer ce que nous appelons si bien l'accueil républicain.

Jean-François DARDENNE

Bien. Mesdames, mesdemoiselles, messieurs, bonsoir à toutes et à tous, et bienvenue dans ce bel Espace culturel du Château des Rochers. Il me revient donc l'honneur, le redoutable honneur, en ma qualité de Maire de Nogent-sur-Oise, de m'exprimer le

premier dans le cadre qui vient de m'être fixé, à savoir adresser un salut républicain à l'Assemblée. Je dis honneur redoutable, car il convient dans cet exercice de ne froisser aucune susceptibilité. Je vais donc relever ce défi immédiatement. Je salue la présence ce soir de Monsieur le Sous-préfet de Senlis, mesdames et messieurs les représentants des administrations et services de l'Etat, mesdames et messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, Monsieur Claude Bernet son Président que je suis ravi d'accueillir ce soir, Messieurs Corot et Droz et Mesdames Rousseau et Abdel-Naby. Je salue les autorités du chemin du fer : pour la SNCF, Monsieur le Directeur régional Picardie et ses collaborateurs ; pour RFF, madame la directrice régionale Nord-Pas-de-Calais et Picardie, Madame Lucette Vanlaecke, et ses collaborateurs, à la tribune. Les élus également nombreux présents dans cette salle, monsieur le Président du Conseil régional de Picardie Claude Gewerc, mais également monsieur le vice-président chargé des transports, mon ami Daniel Beurdeley, messieurs et mesdames les Conseillers régionaux de Picardie que j'ai croisés également, les représentants du Conseil général de l'Oise, et notamment Monsieur Ferrieux qui représente ce soir le Président du Conseil général de l'Oise Monsieur Yves Rome, et qui est également, Président du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, les nombreux Maires, mes collègues Maires de l'agglomération creilloise, au-delà Monsieur le Maire d'Amiens, mais également je salue particulièrement Monsieur le Maire de Saint-Witz dans le Val-d'Oise qui est présent, et également Monsieur le Maire honoraire de Nogent-sur-Oise, messieurs les présidents des Communautés de communes, à savoir mon ami Christian Grimbert présent à cette tribune, Monsieur Serge Macudzinski et Monsieur Michel Delmas, les représentants des chambres consulaires, à savoir Monsieur Grouard pour la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise et Monsieur Châtelain pour la Chambre des métiers, les représentants du monde patronal, Monsieur Hémès, et des organisations syndicales de salariés, j'ai vu Monsieur Lebrun notamment de la CGT présent dans cette salle, monsieur le Directeur de l'Etablissement Public Foncier Local de l'Oise. J'ai également vu monsieur le Président de la Caisse d'allocations familiales, et puis un certain nombre de citoyens. Donc, je saluerai les citoyens dits organisés, à savoir les membres du Conseil de développement de la CAC qui sont pour quelque chose dans la réussite de cette soirée, parce qu'ils se sont fortement mobilisés, notamment en distribuant en personne les papiers d'invitation à cette réunion à la gare hier et avant-hier. L'association Lutèce présente dans cette salle qu'on ne présente plus, et puis de manière générale tous les représentants des associations et, comme l'on dit, les forces vives. Je salue également, parce que c'est important de le faire, les représentants des partis politiques qui sont présents et qui ont vocation à faire vivre la démocratie, et donc qui ont vocation à participer pleinement à ce

débat. Et enfin, je salue les citoyens usagers et intéressés qui, par leur présence ce soir, ont décidé de s'investir *en acte* dans ce débat. Pour celles et ceux que j'aurais oubliés, il y a une formule pratique qui consiste à saluer : mesdames et messieurs, en vos titres et qualités respectives. Alors, je disais redoutable honneur également, car peut-être faudrait-il pour moi jouer des coudes pour retrouver l'opportunité de m'exprimer cette fois sur le fond du dossier à un autre moment de la soirée ? Cela dit, je ne m'affole pas, car je sais que Christian Grimbert, Président de la CAC ici présent à la tribune, a prévu lui-même de prendre la parole, et il va sans doute présenter le point de vue partagé des élus de l'agglomération creilloise, et comme il parle bien, le bougre, parler après lui signifierait : se condamner à le paraphraser. Je voudrais également dire mon émotion en tant que Maire de cette ville cheminote, moi-même fils de cheminot, tant il est vrai que l'arrivée du chemin de fer dans l'agglomération, et plus particulièrement à Nogent-sur-Oise dès le milieu du XIX^e siècle, a permis l'essor urbain, économique et même social de ce territoire. Ce territoire qui, de ce fait, lui est particulièrement redevable. Le rail marque de son empreinte le sol même de notre territoire qui accueille deux branches de ce qu'on appelle la célèbre étoile ferroviaire, celle de Compiègne-Saint-Quentin et celle de Clermont, je salue le Maire de Clermont qui a fait le déplacement Clermont-Amiens-Lille. Hier, la présence de la SNCF, c'était le dépôt des locomotives à vapeur, la cité des cheminots, *l'effet* et de la résistance. Et puis, également, en 1984, et oui, c'était déjà hier, le premier train rapide Lille-Lyon qui est passé par notre agglomération. Demain, ce sera grâce à cette nouvelle liaison la mise en cohérence et l'aboutissement du nouveau cœur d'agglomération creilloise par la réaffectation raisonnée et soutenable des emprises ferroviaires aux collectivités concernées, qui permettront un habitat redensifié, des quartiers reliés, des nouveaux commerces et des services supplémentaires, la création d'un pôle intermodal avec une gare routière, des parkings, une passerelle franchissant les voies, et enfin une nouvelle entrée gare vers le nord, et la ville de Nogent qui, ville cheminote, et c'est là le paradoxe, ne possédait pas de gare contrairement à toutes ses voisines de l'agglomération. Cet enjeu urbain vient enrichir davantage encore les bienfaits à attendre de cette liaison Roissy-Picardie ... Picardie-Roissy, accès à une des plus grandes plates-formes internationales d'échanges mondialisés, accès aux emplois dans de meilleures conditions, connexion de la Picardie à la grande vitesse, et diffusion à tous les territoires picards pour le plus grand bénéfice de ses habitants, formidable outil de déplacement, formidable vitrine d'attractivité et de modernité, formidable enjeu urbain, formidable vecteur de développement économique et durable, tels sont les atouts de ce projet. Quelques mots, si vous permettez, pour finir mon propos sur le débat, je parle bien de la forme mais non du fond. Débattre, c'est un art, et je salue les cinq membres

de la Commission particulière du débat public qui s'y consacrent. Il faudra, il faut ce soir en éviter certains pièges, celui de la posture, de la mise en scène boursouflée et de la théâtralité empesée. Alors, bien sûr, ce soir, on va échanger des propos sérieux, intelligents, et très informés, mais on entendra peut-être aussi des bêtises, peut-être même suis-je en train de les inaugurer. Après tout, il s'agit d'une assemblée humaine rien qu'humaine et toute humaine. Alors, attention, nous, aux contenus des interventions et non aux contenants. Nos pièges, le deuxième piège, c'est celui de la récupération, de l'instrumentalisation et du détournement d'objet. Il est bon de rappeler que tous les Picards sont unis et mobilisés pour Picardie-Roissy, mais c'est pour cette raison d'ailleurs que c'est un projet gagnant. Le troisième piège, c'est celui des initiés qui ne s'adressent qu'aux initiés dans un langage d'initié. Par exemple, un mot, ce soir, sera incontournable, c'est le mot « barreau ». Quand vous, vous entendrez ce mot, sachez qu'il recouvre deux réalités selon qu'on se situe en Picardie ou dans le Val-d'Oise. Quand vous entendrez ce mot en Picardie, on parle des quelques kilomètres de voies ferrées qui vont relier la ligne classique Lille-Paris à la ligne TGV Nord. Quand vous allez dans le Val-d'Oise, le mot « barreau » s'applique au barreau de Gonesse, c'est d'ailleurs un des objets du débat qui nous occupe. Donc, un peu de pédagogie est nécessaire pour expliquer et... expliciter, pardon, ce langage d'initié. Alors, deux recommandations également, je me permets puisque je parle le premier, donc... j'ai bientôt fini. Un : laissons de la place à l'humour, l'humour est l'épice du débat, mais c'est lui qui en restitue tous les arômes. Et deux, je reprends une chanson célèbre : « Liberté, liberté chérie », la parole est libre ce soir, entièrement libre, nous ne sommes pas des oiseaux en cage, ou plutôt soyons tous des oiseaux sans cage. Donc, le débat n'est pas engagé ni emprisonné. Alors, j'ose dire, puisqu'on parle d'humour, Merci pour les quelques cinq personnes qui viennent d'applaudir l'orateur. Débattons du barreau sans barreau. Alors, quand je dis cette phrase adressée à la cantonade, cela n'a aucun sens, la preuve. Mais si je dis la même chose à un élu du Val-d'Oise : « Débattons du barreau sans barreau », du barreau de la liaison Picardie-Roissy, sans barreau, le barreau de Gonesse. Alors-là, attention danger, mais d'ailleurs, c'est écrit quelque part dans la prose d'un collègue élu du Val-d'Oise, le Val-d'Oise est mis en danger par la liaison Picardie-Roissy. Alors, l'intérêt de dire : « Débattons du barreau sans barreau », c'est que cet argument est réversible, parce que si vous allez dans le Val-d'Oise et s'ils disent la même chose, alors-là, c'est la Picardie qui met en danger le Val-d'Oise, et inversement. Donc, attention, dans le cadre de ce débat, aux mots employés, aux doubles sens et aux sens cachés. Mesdames et messieurs, vous l'aurez compris, cette introduction quelque peu facétieuse n'a qu'un seul objet, celui de vous mettre à l'aise, en confiance, pour vous exprimer en toute liberté. Soyons à l'image

des Picards : authentiques, décontractés, généreux et décidés. Pour conclure, ce soir, tous ensembles, soyons les meilleurs avocats du barreau !

(Applaudissements)

Jean-François DARDENNE

... Ou plutôt, ce soir, ensemble, disons oui à la Ligne Grande Vitesse Picardie-Roissy. Merci et bon débat.

(Applaudissements)

Claude BERNET

C'était vraiment l'introduction qu'il fallait faire Monsieur le Maire. Et il y a notamment une chose qu'on a compris, c'est que quand on venait parler de chemin de fer à Creil, on ne pouvait pas rester sur un plan purement technique, économique, il y avait aussi des affaires de cœur. Alors, je voudrais vous dire un peu d'abord comment va se passer notre soirée. Une bonne réunion de débat public, c'est une réunion dans laquelle le maximum de gens peuvent s'exprimer, c'est-à-dire peut-être 15, 20, 25 personnes dans les trois heures, trois heures et demie qui nous sont imparties. Et donc, nécessairement, il faut parler bref. Alors, je sais bien qu'un certain nombre de personnes ont quelquefois plusieurs questions à traiter, c'est le cas notamment de certains élus, ils peuvent parler un peu plus longtemps que les cinq minutes solennellement rappelées par le compteur que vous allez voir derrière, mais dans l'ensemble, je vous demande d'essayer de respecter cette limite des 5, 6 minutes. Autre chose aussi, une question d'organisation technique, des micros sont prévus dans la salle, un, deux, trois, quatre, je vous demande, lorsque vous souhaitez vous exprimer, de vous rendre au micro, ce qui permet de vous voir beaucoup mieux que les mains qui se lèvent des gens assis ; donc de vous rendre au micro, d'y faire quelquefois, et je m'excuse, un peu la queue, ce qui sera le cas ce soir parce que vous êtes nombreux et que vous avez, je pense plein de choses à dire. Je m'excuse à l'avance pour le petit désagrément, mais cela permet de mieux organiser le débat, cela me permet notamment de donner la parole de façon assez égalitaire aux différentes parties de la salle. Troisièmement, toujours dans le domaine du pratique, soyez gentils de vous présenter en articulant le plus possible votre nom, votre fonction ; cela permet à la secrétaire qui fera ensuite le verbatim complet de cette réunion, lequel sera publié sur notre site dans les quinze jours, de savoir qui a parlé. D'ailleurs, nos hôtes viendront demander, à ceux qui ont parlé, de bien vouloir préciser leur identité.

Alors, comment nous allons nous organiser ? Je vais essayer de vous présenter un certain nombre de règles du jeu très rapidement, parce que je crois que la simple lecture de la presse locale, qui a été absolument exemplaire depuis quelques semaines, vous a tout appris sur le débat public, mais enfin, à tout hasard, je vais vous rappeler quelques règles. Et puis, ensuite, on va demander alors à Réseau Ferré de France, qui est à cette tribune, de présenter le projet et de nous expliquer ce qu'il a l'intention de faire. En suite de quoi, on commencera le côté questions avec la salle. Et puis, au bout d'un petit moment, je vais demander à Monsieur Grimbert, qui est le Président de la Communauté de l'agglomération, s'il voulait bien figurer au nombre des experts de la Commission. Rassurez-vous, nous ne l'avons pas annexé définitivement, mais nous lui demandons simplement ce soir de faire une présentation de ce que l'agglomération de Creil a l'intention de faire de ce projet si ce projet se réalise ; je crois que c'est un éclairage tout à fait utile pour le débat public, à la fois pour vous, aussi pour la Commission et pour la qualité du débat dont elle pourra rendre compte. Alors, notre ambition est considérable puisque face à un projet d'infrastructure. Le débat public, avant toute décision du maître d'ouvrage, ici Réseau Ferré de France, a l'ambition non seulement d'informer le public, et le public le plus large possible, mais aussi de recueillir les opinions, les avis, les propositions des citoyennes et des citoyens concernés, de leurs élus, des associations, des entreprises, etc., dans l'aire du débat. C'est une ambition très forte, puisque nous souhaitons aller au plus près possible, au contact, et c'est ce qui fait que le débat public est long à organiser, six mois, qu'il dure quatre mois en principe, celui-là durera trois mois et demi, jusqu'au 31 juillet ; c'est ce qui fait d'ailleurs qu'il a un coût budgétaire qui n'est pas du tout négligeable ; ce qui nous donne une très forte responsabilité, à nous tous, non seulement à la Commission, mais aussi aux participants, cette dépense d'argent public doit avoir comme contrepartie la qualité du débat. Alors, au centre du débat une commission, je vais vous la présenter parce qu'il faut bien nous montrer le caractère collégial de notre travail. Je vais commencer par ma droite, je vous présente chacun des membres. Vous avez Emmanuel Droz, qui est avocat après avoir d'ailleurs exercé des fonctions de directeur dans un important organisme d'HLM. Vous avez Lamia Abdel-Naby, qui est chargée d'assistance médicale, qui est une activité très prenante en plus du fait d'être mère de quatre enfants, et qui a bien voulu consacrer tout de même un peu de ses loisirs, ils ne sont pas si nombreux, à participer à cette opération de débat public. A ma gauche, Danièle Rousseau. Danièle Rousseau est ancien cadre dans le secteur du logement, et elle a aussi, une activité de type débat public puisqu'elle est présidente d'une association syndicale de gestion collective immobilière dans le Département de l'Essonne. Et puis, Didier Corot qui est un paysagiste, diplômé de l'Ecole

de Versailles ; il a exercé sa coupable activité dans la plupart des régions françaises, mais, et c'est un peu pour cela que nous lui avons proposé d'être à nouveau membre d'une commission du débat public, c'est un spécialiste qui a suivi et qui a été membre de commission de plusieurs débats portant sur les problèmes ferroviaires, et notamment la LGV PACA dont tout le monde connaît le caractère difficile... de la LGV, bien sûr. Alors, avec cette équipe, nous essayons de mener un débat sur quatre questions, quatre questions toutes simples. D'abord, la question de principe : « Faut-il réaliser cet équipement ? ». Je sais qu'ici beaucoup de gens pensent qu'il faut le faire et deuxième question : « Avec quelle finalité, quelle finalité lui donner ? ». Faut-il s'en tenir, comme cela a été le cas pendant longtemps, si j'ai bien compris, dans l'histoire de ce projet à des liaisons TGV, ou faut-il ajouter à ces liaisons TGV des liaisons de type régional qui intéressent évidemment aux premiers chefs le Sud de l'Oise, mais aussi d'autres agglomérations ? Donc, faut-il marier les deux ? Est-ce techniquement possible ? Question posée à RFF, et question dont on va beaucoup parler au cours de ce débat. Troisième question, dans l'hypothèse où on a répondu « oui » à la première : « Sur quel couloir de passage, et qu'est-ce que cela pose comme problème en termes de protection du patrimoine, de la biodiversité ? Quelles sont les questions qui se posent sur les espaces qui ont été étudiés par RFF comme étant des sites possibles du passage ? ». Et puis, il y a une quatrième question, qui a permis à Monsieur le Maire de Nogent-sur-Oise de faire une superbe improvisation sur la notion du barreau, mais il n'y a pas que le barreau, il y a plein de sujets, il y a plein d'autres lignes ; on le voit d'ailleurs depuis quelques jours, puisque nous avons commencé à recevoir un certain nombre de messages par Internet ou par carte T ; on a reçu 850 cartes T, 278 avis, 130 questions, il y a eu 2 600 connexions Internet sur le site depuis 15 jours, c'est tout de même un beau premier résultat. Il y a un certain nombre de gens qui posent des questions sur : « Oui, mais qu'est-ce qui se passe à côté de la liaison prévue Roissy-Picardie ? », c'est-à-dire qu'est-ce qu'il advient du projet Paris-Londres par Amiens ? Qu'est-ce qui se passe sur les liaisons Creil-Paris ? On a beaucoup vu cette question sur Internet Qu'est-ce qui se passe par exemple, concernant la desserte de Saint-Quentin, la gare TGV Haute-Picardie, etc. ? Tout au long de ce débat, nous n'allons pas évacuer ce qui concerne le barreau de Gonesse, que j'ai oublié, mais bien entendu je ne l'oublie pas parce que c'est un projet important, que ce soit en Picardie ou en Val-d'Oise, puisqu'il y aura trois réunions en Val-d'Oise, une en Seine-et-Marne et une à Seine-Saint-Denis, en dehors des six réunions picardes ; nous allons essayer de ne pas négliger l'environnement et les autres projets. Et je considère que, puisque je pense que la population voudra en parler dans le débat, notre responsabilité c'est de lui en donner le moyen. Alors, les outils du débat, je ne vais

pas m'appesantir, vous les connaissez déjà ; c'est d'abord une documentation : le fameux dossier du maître d'ouvrage, que certains d'entre vous ont reçu. Je rappelle que si vous n'avez pas reçu le dossier complet, ce qui est normal, on a envoyé à 800 000 foyers un résumé, mais si vous n'avez pas reçu le dossier complet, vous pouvez toujours le demander à la commission, c'est tout simple, ou vous pouvez le télécharger sur notre site dont le nom est difficile... le nom figure sur ce slide. Aussi, en dehors des réunions publiques, les réunions publiques, c'est très important puisqu'il s'y passe des choses, mais il y a aussi du débat par courrier, par Internet, n'hésitez pas si une idée nouvelle vous vient dans un mois, avant le 31 juillet, n'hésitez pas, par exemple, à cliquer sur notre site Internet, vous pourrez en toute facilité nous faire part de vos questions, de vos avis, de vos réactions. Alors, tout cela pour arriver à quoi ? Qu'est-ce que va être le produit du débat ? Beaucoup de gens nous disent : « Et après, qu'est-ce qui se passe ? ». Après, c'est-à-dire après le 31 juillet, la commission aura deux mois donc avant le 30 septembre, pour faire un compte-rendu de ce débat. Ce compte-rendu, ce ne sera pas l'avis de la commission ou les commentaires de la commission, nous sommes les seuls Français qui avec d'ailleurs les 21 membres de notre commission nationale dont nous dépendons, n'ont aucun droit d'avoir le moindre avis sur le sujet, nous n'aurons pas d'avis. Par contre, ce que nous ferons, c'est que nous essayerons de rendre compte de vos avis à vous, d'où le fait qu'il est important que vous les présentiez. Voilà ! Je me suis exprimé rapidement, peut-être un peu trop rapidement, mais je crois qu'il est temps maintenant de passer au fond du sujet et de demander à Madame Vanlaecke d'abord, puis à Pierre-Yves Biet et Cédric Papin de présenter le projet de RFF.

Lucette VANLAECKE

Merci beaucoup, monsieur le Président. Je vais vous saluer au nom de mes collègues de Réseau Ferré de France, monsieur le préfet, mesdames et messieurs les élus, si vous me permettez, et vous saluer vous, mesdames et messieurs. Et peut-être, d'abord, dire quelques mots sur Réseau Ferré de France, rappeler que c'est l'entreprise publique qui a été organisée par l'Etat pour prendre en charge le Réseau National, le Réseau Ferré National, l'aménager, le développer, le moderniser et organiser sur ce réseau les meilleurs services ferroviaires possibles. Notre mission a été formalisée de manière assez solennelle à l'occasion du Grenelle de l'environnement, et il en est 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. Alors, pour nous, le débat public est un moment important dans la vie d'un projet ferroviaire. C'est tout

particulièrement le cas pour Roissy-Picardie, qui est un projet de maillage du réseau ferroviaire, 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. Ce projet qui nous rassemble aujourd'hui, ce n'est pas nous qui l'avons inventé, il existait avant nous. Faut-il rappeler que les premières études remontent aux années 90 à l'initiative d'ailleurs des collectivités territoriales et de l'Etat. Lorsque nous avons été créés en 1997, 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. Nous avons donc assuré la maîtrise d'ouvrage de ce projet, donc la maîtrise d'ouvrage des études, à partir de 2002. Et ces différentes études ont permis de faire progressivement mûrir le projet qui s'appelait encore Creil-Roissy. Les objectifs ont évolué, se sont structurés. Et ce processus nous a permis de dire que le moment était venu de préparer l'étape du débat public, et de saisir la Commission nationale du débat public. 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 avec l'Etat. Ce qui nous permet aujourd'hui d'engager avec les acteurs du territoire concerné, avec le public, avec vous tous, un large débat sur l'opportunité de Roissy-Picardie et les principales caractéristiques de ce projet. Mais je vais vous parler maintenant du projet lui-même et des attentes de Réseau Ferré de France dans le déroulement du débat. En ce qui concerne le projet que Pierre-Yves Biet, qui est responsable du débat public pour Réseau Ferré de France, va vous présenter ensuite plus en détail, c'est une dizaine de kilomètres de ligne nouvelle classique, c'est-à-dire que ce n'est pas une nouvelle ligne grande vitesse qui va relier la ligne LGV passant par Roissy à la ligne Paris-Creil-Amiens. Avec cette liaison très courte mais 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 effet, si la Région picarde est traversée par le TGV, elle n'est pas bien desservie, et il y a une grande nuance entre les deux. Le projet permettra aussi de préserver la capacité de la ligne grande vitesse Nord pour faire face à la croissance attendue du trafic, et donc créer au Nord de Roissy un nouveau débouché pour les TGV. C'est que notre responsabilité est de faire réseau, comme on dit. Faire réseau, c'est progressivement améliorer l'ensemble du réseau dans toutes ses composantes, la grande vitesse comme le réseau classique. Le projet, c'est bien sûr aussi l'accès à Roissy qui s'en trouve amélioré. Donc, vous pouvez constater que ce projet est au cœur des politiques de développement du transport ferroviaire, tant pour l'offre de transport régional que sur la longue distance, et ce sont deux segments de marché en forte croissance. 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, nous avons voulu ce débat public, car nous attendons beaucoup des débats publics. C'est le septième pour nous, Réseau Ferré de France, mais c'est le premier projet de maillage. Chaque débat public est une nouvelle aventure, et aucun débat public ne ressemble à un autre débat public. Dans les attentes de Réseau Ferré de France de ce débat, nous souhaitons particulièrement que l'expression et le dialogue avec les personnes, avec les institutions et les organisations concernées par le projet Roissy-Picardie permettent d'apporter des éléments aux principales questions qui vont être posées. Le débat public doit permettre, in fine, de nous éclairer dans la décision, que nous devons prendre avant la fin d'année, de poursuivre le projet. Evidemment, nous l'apprendrons avec l'Etat et avec les partenaires collectivités territoriales. 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 ces élus, de ces forces vives qui vont s'exprimer. Ce sera de nous livrer à cet exercice pour savoir comment vous ressentez le projet, écouter ce que vous exprimez, apprécier comment les uns et les autres souhaitaient en parler. Ce débat public est donc bien pour nous un temps fort dans la vie du projet, puisqu'il permettra, nous l'espérons, au vu des appréciations que vous porterez sur son bien-fondé, d'en définir l'opportunité, de débattre avec vous de ses objectifs, et d'en préciser les principales caractéristiques, car rien n'est décidé d'avance. Mais je vais passer maintenant la parole à Pierre-Yves Biet et à Cédric Papin ensuite, avec qui nous allons vous éclairer sur les questions que vous nous poserez. Et je veux aussi saluer les collègues qui pourront nous aider, s'il le faut, dans la salle, car il faut saluer un projet chez Réseau Ferré de France qui est, lui aussi, interrégional entre les deux directions Ile-de-France et Nord Pas-de-Calais Picardie.

Pierre-Yves Biet

Bonsoir ! Je vais donc vous présenter le projet en commençant par une déclinaison de ses objectifs. Les objectifs, Lucette Vanlaecke les a abordés. Je me propose de les détailler l'un après l'autre, et après cette présentation des objectifs, nous évoquerons les solutions qui ont été étudiées par Réseau Ferré de France sur ce projet Roissy-Picardie de manière à aborder à la fois des questions de service. Si cette ligne, si ce projet réalisé, quels types de service, quels types de trains circuleront sur la ligne nouvelle ? Mais également, d'aborder des questions liées à l'insertion de ce projet sur le territoire. Donc, c'est toute la question des options de passage de la future ligne nouvelle en particulier. D'abord, démarrer sur les objectifs et sur le premier d'entre eux, à savoir le raccordement

de la Picardie au réseau à grande vitesse. Alors, cet objectif, il découle très directement de la situation que connaît aujourd'hui la Picardie, à savoir l'absence de connexion entre les quelques 1 500 km de lignes ferroviaires qui desservent la Picardie, et le réseau à grande vitesse qui, pourtant, traverse une large partie de la région de l'ordre de 130 km pour la LGV Nord, et de l'ordre de quelques dizaines de kilomètres, d'une quarantaine de kilomètres pour la LGV Est, sans véritablement le desservir, puisqu'une gare est desservie donc par le TGV en Picardie, c'est la gare TGV Haute Picardie sur la LGV Nord. Il en découle en fait, dans les habitudes de transport, que les Picards utilisent moins le train pour leur voyage à longue distance que le reste des Français, de l'ordre de 20 % de moins, et c'est une situation qui est directement liée à cette difficulté d'accès à la grande vitesse puisque, aujourd'hui, 90 % des voyages ferroviaires sont réalisés en Train à Grande Vitesse. Donc, vous voyez la place très importante qu'a prise le TGV dans le mode de déplacement des Français sur longue distance. Cette difficulté d'accès, elle est un petit peu symbolisée par le fait que deux tiers des Picards vont chercher le TGV à Paris avec des correspondances le plus souvent entre les gares parisiennes, qui sont vécues comme des contraintes relativement fortes. C'est d'autant plus vrai ici dans le Sud de la Picardie, où c'est plus de trois quarts des habitants de l'Oise, des Isariens qui prennent le TGV, qui sont amenés à passer par Paris. La gare de Roissy est encore à ce stade et aujourd'hui, relativement peu développée. Donc, l'enjeu de cette ligne nouvelle qui permettrait de raccorder le réseau classique picard et, en particulier, la ligne Paris-Creil-Amiens et le réseau à grande vitesse, et en particulier, la ligne qui dessert la gare de Roissy, c'est justement la possibilité de mettre en place des liaisons directes entre Amiens, capitale régionale, Creil, de manière à assurer aussi l'ensemble des correspondances avec toutes les directions qui sont accessibles à partir de l'Étoile de Creil, j'y reviendrai, Beauvais, Compiègne, Clermont, mais aussi la Vallée de l'Oise aval, de manière à aller directement donc vers Roissy et, au-delà, vers les principales métropoles régionales que vous voyez sur la carte Lyon, Marseille, mais aussi Strasbourg ou l'Ouest de la France. Pour illustrer cet aspect de relation directe et qu'est-ce que, finalement, cela change par rapport à la situation actuelle, nous avons préparé quelques animations. Lors de cette présentation, je diffuserai trois animations : la première concerne cette question de gains de temps et de confort, puisque ce projet va permettre des gains de temps en évitant cette rupture de charges à Paris et, également, des voyages plus confortables. Donc, l'animation que vous voyez-là, vous voyez la situation d'un voyageur qui, aujourd'hui, partirait d'Amiens en TER ou en Corail, et la situation future avec le TGV qui pourrait aller directement vers Lyon. C'est le cas d'un parcours entre Amiens et Lyon. Les trains partent ensemble par simplification. Le TGV et le TER desservent Creil. Le TGV se

dirige ensuite vers l'aéroport Charles-de-Gaule, puis poursuit sa route directement vers Lyon, sans changer de train. Le voyageur aujourd'hui, qui emprunte le train de Paris, doit changer de gare à Paris, puis ensuite prendre le train à la gare de Lyon vers Lyon. Pendant ce temps-là, le TGV direct Roissy-Picardie est arrivé à 13 heures. Vous voyez, on était parti à 10 heures dans le jeu de l'animation, et le voyageur qui, lui, a dû passer par Paris, comme c'est le cas aujourd'hui, arrive à peu près une heure plus tard. Donc, il y a à la fois un effet de gain de temps, mais aussi un effet de confort de voyage sans changement. Ce qu'il faut retenir c'est que, sur la plupart des destinations que j'ai évoquées vers les grandes métropoles régionales, le gain de temps est de l'ordre d'une demi-heure. Là, pour Lyon, il est plus important. Mais d'une manière générale, le gain de temps est de l'ordre d'une demi-heure. Ce qui est intéressant également d'évoquer, et j'ai commencé à le faire tout à l'heure, c'était la question de la diffusion. Ce projet, l'une de ses caractéristiques, c'est d'utiliser principalement le réseau existant Picard. Ce qui permet de diffuser assez largement cet effet TGV. Et donc, c'est le but de cette petite animation, de vous faire mieux percevoir cet effet de diffusion. Donc, là vous retrouvez le TGV Roissy-Picardie qui part d'Amiens. Mais dans le même temps, des TER, des Corails peuvent partir de Saint-Quentin, s'arrêter à Compiègne, partir de Beauvais. Ces trains se rassemblent, en fait, et se rencontrent à Creil pour assurer l'ensemble des correspondances. Et ensuite, le TGV, lui, poursuit son chemin vers Paris et vers les grandes capitales régionales. Pendant ce temps-là, le TER, lui, comme c'est le cas aujourd'hui, poursuit son parcours vers Paris. Donc, les liaisons évidemment vers Paris sont tout à fait maintenues. Et puis, l'animation se poursuit, cela marche évidemment dans les deux sens avec cette rencontre à Creil, et ensuite cette diffusion. Là, vous avez des trains vers Beauvais, vous avez des trains vers Compiègne, mais vous pourriez aussi avoir des correspondances à Creil pour aller vers Amiens en desservant les différentes gares comme Clermont, comme Saint-Just, comme Breteuil, mais aussi d'aller sur la ligne de la Vallée de l'Oise vers Persan-Beaumont, et également vers Pontoise pour assurer cet effet diffusion. Voilà ! Donc, cela c'était le premier objectif de ce projet de raccorder la Picardie. Le second objectif de ce projet sur le plan national, c'est que ce projet, il augmente globalement la capacité du réseau à grande vitesse. Alors, comment ce projet crée un second débouché au Nord de Roissy, donc sur le réseau à grande vitesse. Aujourd'hui, le réseau à grande vitesse est conçu avec une branche vers le nord de la France, vers Lille, et donc l'ensemble des trains qui desservent Roissy sont amenés à remonter jusqu'à Lille. Ce projet, il permet un deuxième itinéraire qui permettra à la fois de desservir la Picardie et qui, globalement, accroît la capacité du réseau. Là aussi, comme c'est un concept qui est peut-être un petit peu complexe, je vous propose de

visualiser une petite animation qui explique cet aspect-là. Voilà, elle va être lancée. Donc là, vous retrouvez, pour vous repérer, Paris-Nord avec des TGV qui partiraient de Paris, qui se dirigeraient vers Lille. Vous avez ici la ligne d'interconnexion qui contourne Paris par l'Est, avec également des TGV, par exemple, qui viennent de Lyon et de Marseille, comme on voyait tout à l'heure, qui desservent l'aéroport, et qui s'intercalent aujourd'hui entre des trains qui viennent de Paris. Le principe de Roissy-Picardie que vous voyez ici, c'est que des trains pourraient quitter donc le réseau à grande vitesse pour aller desservir la Picardie, mais globalement ils quitteraient le réseau quand, de toute façon, aucun autre train province-province ne peut s'intégrer sur la LGV Nord, parce que le sillon, c'est-à-dire la place sur la voie, est déjà occupé par un train venant de Paris. Vous allez revoir une deuxième fois avec ce petit train, ce TVG en bleu qui représente le TGV qui desservirait la Picardie, vous voyez qu'ils ..., alors, les deux trains ne se rentrent pas dedans, je vous rassure mais, bien évidemment, ils se croisent, pour montrer qu'à ce moment-là, il n'y a pas d'autres trains venant, par exemple, de Lyon qui auraient été susceptibles, en toute hypothèse, de s'intégrer sur la LGV Nord. Donc, globalement, le projet permet non seulement de desservir la Picardie, mais aussi de mettre en service un train et des trains supplémentaires entre les grandes capitales régionales et l'Île-de-France, en particulier l'aéroport de Roissy. Troisième objectif de ce projet, c'est la question de l'attractivité, finalement, des territoires qui vont être desservis. D'abord, l'attractivité du pôle de Roissy, ce projet comme vous l'avez vu, il contribue à augmenter le nombre de trains, le nombre de destinations, la fréquence des trains qui desservent cette gare de Roissy, qui est déjà une gare importante, 3,4 millions de voyageurs l'an dernier. Et donc, c'est une accessibilité meilleure pour ce pôle de dimension internationale, nationale, et c'est un élément qui est favorable pour ce poumon économique du Nord de l'Île-de-France, de la même manière que la meilleure accessibilité de la Picardie est un élément favorable au développement économique de la région Picardie. Donc, finalement, des intérêts qui peuvent être qualifiés de commun de ce point de vue-là, en termes de développement de l'offre TGV. Et puis, on aborde la question de l'accès à Roissy ; l'accès à Roissy, c'est une des difficultés aujourd'hui. On a un pôle qui est particulièrement dynamique : 90 000 emplois sur la plate-forme aéroportuaire en tant que tel ; 140 000, 160 000, certains évoquent ce chiffre, emplois sur le bassin élargi. Mais aujourd'hui, la difficulté c'est que ce pôle, ce poumon économique, comme j'ai indiqué, il est peu accessible, en transport en commun en particulier. Donc, aujourd'hui, plusieurs projets visent justement à améliorer cet accès à Roissy. J'en citerai, vous pouvez le distinguer peut-être un petit peu loin, mais avec le pointeur ici en rouge sur la carte, j'en citerai trois : la modernisation du RER B, qui permet une amélioration, et

qui permettra en 2013, à la fin des travaux qui sont déjà en cours, une amélioration d'accès depuis les territoires du Sud, Paris-La Seine-Saint-Denis ; le projet du barreau de Gonesse qui a déjà été évoqué, et qui constitue une amélioration et qui vise à renforcer l'accessibilité de Roissy depuis les territoires qui sont situés à l'Ouest et au Sud-ouest de la plate-forme, en particulier l'Est du Val-d'Oise ; et puis, en l'occurrence, le projet qui nous intéresse ce soir de Roissy-Picardie qui, lui, est susceptible d'améliorer les déplacements entre Roissy et les territoires situés au Nord. Ce qui est important de voir, c'est que, finalement, ces différents projets, ils répondent à un objectif qui est commun : c'est l'objectif d'améliorer ... depuis les différents territoires riverains de l'aéroport, d'améliorer les conditions d'accès. Et à ce titre, RFF estime que ces projets sont complémentaires et non pas concurrents. Donc, il y a bien cette notion de complémentarité qui est dans ces projets. Je vous propose d'aborder maintenant la question des solutions qui sont évoquées, en commençant par les services : « Quels types de train pourraient être mis en place sur la liaison ? ». A ce titre, nous proposons deux scénarios de service : un premier scénario qui correspond à ce que j'ai déjà présenté, vous reconnaissez l'image qui était à l'écran tout à l'heure, c'est-à-dire un scénario qui serait entièrement basé sur des services de train à grande vitesse. Les études de marché, de potentiel, qui ont été menées par RFF depuis 2008, indiquaient que une fréquence de 7 trains quotidiens, aller et retour, vers les différentes destinations : certains trains vers Lyon, d'autres vers Lyon mais prolongés vers le sud-est, Marseille ou vers Languedoc-Roussillon, d'autres TGV vers l'ouest, comme on l'a vu. Donc, 7 trains aller-retour, c'est le premier scénario que nous proposons, ce qu'on pourra appeler un scénario de base ; puisqu'à côté de ce scénario de base, nous proposons un second scénario où, en complément des trains à grande vitesse, donc des 7 TGV aller-retour quotidiens, entre Amiens-Creil-Roissy et les autres grandes capitales régionales, un service de train régional, un service qui pourrait être assuré, par exemple, par du matériel TER, que vous connaissez bien, qui permettrait d'aller de Creil à Roissy avec des arrêts intermédiaires dans le Sud de l'Oise, on peut penser à Chantilly, mais également potentiellement si le besoin s'exprime et si les options de passage de la ligne nouvelle que je présenterai tout à l'heure le permettent, de desservir des gares situées sur la ligne Paris-Creil, mais situées au Nord du Val-d'Oise, on peut penser à Survilliers-Fosses ou à Louvres, j'y reviendrai tout à l'heure. Alors, pourquoi ce second scénario ? C'est que d'une part, la question de la mise en service des TER dépend, vous le savez, de la compétence de la région, donc RFF ne pouvait présupposer le choix de la région par rapport à cela ; deuxième élément, c'est que ce complément, donc ces scénarios avec des TER, introduit et induit des investissements complémentaires de capacité, puisqu'il y aurait plus de

trains, des investissements notamment en gare Charles-de-Gaulle, j'y reviendrai ; et puis, troisièmement, il y a un caractère assez innovant, puisque finalement sur quelques kilomètres au Nord de la gare de Roissy, les TER emprunteraient la Ligne à Grande Vitesse de contournement. Donc, nous estimons que cela mérite débat d'où ce second scénario. Alors, pour illustrer ce second scénario en termes, là aussi, de gain de temps, on va dire, vous avez ici sur l'écran la situation, un exemple en tout cas, avec le projet d'un parcours en TER entre Creil et Paris-Charles-de-Gaulle, avec un temps de parcours qui serait de l'ordre de 20 minutes. Là, nous avons pris l'hypothèse d'une option de passage qui desservira également la gare de Survilliers-Fosses et la gare de Chantilly. Si on compare par rapport au service actuel, le service régional de bus entre Creil-Senlis et Roissy, c'est de l'ordre de 50 minutes, et la voiture particulière de l'ordre de 35 minutes. Donc là, effectivement, un gain et une alternative forte à la voiture à travers ce projet. Rapidement, les quelques chiffres issus des études de prévision de trafic, le scénario TGV : 1,6 millions de déplacements par an à horizon 2020, date de mise en service prévisible de la liaison, et le scénario TER de l'ordre de 2,8 millions de déplacements. Donc, sensiblement plus, puisque ce scénario, où il y a plus de trains, permet notamment de toucher une clientèle de voyageurs réguliers du type domicile-travail, comme vous pouvez l'imaginer, puisque les TER seraient mis en service de l'ordre de 2, les hypothèses que nous avons prises : 2 TER par heure et par sens en heure de pointe, un TER par heure et par sens en heure creuse. Vous voyez également que ces chiffres, on a un report modal depuis la route qui est significatif de l'ordre de 600 000 déplacements par an dans le scénario de TGV, 1,4 millions de déplacements dans le scénario TGV plus TER. Dernière partie de cette présentation, la question des options de passage. Là, de manière très schématique pour que vous puissiez vous repérer : vers le nord, à destination de Creil, ici vers Paris, la LGV d'interconnexion qui desserve la gare de Roissy, la LGV Nord ; et ici, trois options : la première se débranche de la ligne classique, on va dire, au Nord de Survilliers, donc dans le secteur de la Chapelle-en-Serval ; la seconde se débrancherait entre Fosses et Louvres ; et l'option Sud, au Sud de Louvres mais je vais les présenter de manière un petit peu plus détaillée immédiatement. Nous avons évidemment, dans les études que nous avons menées, défini des critères d'évaluation de ces options de passages, vous les voyez à l'écran, la question du linéaire, donc combien de kilomètres de lignes à réaliser dans les différents cas de figures, qui est assez liée aux coûts, mais vous verrez tout à l'heure que ce n'est pas forcément proportionnel. Les enjeux humains et environnementaux, bien évidemment, pour RFF c'est un enjeu déterminant que de réussir l'insertion des projets de développement, les performances de l'infrastructure, et également... cela, c'est les temps de parcours... également les services envisageables,

donc les possibilités d'arrêt. L'option Nord, qui se débranche à la frontière entre l'Oise et le Val-d'Oise, donc entre Survilliers-Fosses et la Chapelle-en-Serval, son principe c'est d'avoir un couloir commun avec l'autoroute A1 qui est déjà présente sur le territoire, pour ensuite se diriger sur ce qu'on appelle le Triangle de Vémars, donc le secteur où se rejoignent la LGV Nord et la LGV d'Interconnexion. Vous voyez les éléments principaux de cette option à l'écran, 11 km à réaliser, 275 millions d'euros, des enjeux importants sur le plan environnemental, les milieux naturels en particulier, au Nord de la zone où on a des sites qui sont protégés. On est également dans le Parc Naturel Régional dans ce secteur-là. Et puis, des temps de parcours qui, là, sont assez compétitifs, 18 minutes par rapport à ce que j'ai indiqué tout à l'heure, vous voyez, un petit peu moins. Mais là, en revanche, aucune possibilité d'arrêt des services régionaux éventuel en Ile-de-France. L'option centrale à présent, c'est l'option qui est la plus courte en termes de ligne à réaliser, vous voyez. Elle se débranche au Sud de Fosses. Elle rejoint, sur un parcours de l'ordre de 6 km, le Triangle de Vémars toujours. De ce point de vue, c'est la plus économique, 155 millions d'euros, des enjeux que nous qualifierons de modérés. Il n'y a pas de zone protégée, mais il y a toutefois un ru en particulier, il y a le Ru de la Michelette qui devrait être franchi par la ligne nouvelle, donc des enjeux environnementaux et des enjeux urbains avec la présence des communes de Villeron et Vémars à proximité. Un temps de parcours de 20 minutes, et un arrêt qui, là, est envisageable dans le cadre du scénario TER + TGV en gare de Survilliers-Fosses. Enfin, l'option de passage Sud, qui est un petit peu plus longue, mais à ce stade, ce sont des estimations puisqu'on n'est pas sur des tracés, vous avez remarqué qu'on est sur des couloirs de l'ordre de 1 à 1,5 km. Là, on se débranche au Sud de Louvres, et on longe en fait la route à 2x2 voies la Francilienne qui borde la plate-forme aéroportuaire, et on se raccorde un petit peu au Sud du Triangle de Vémars directement au Nord de la plate-forme aéroportuaire, 240 millions d'euros. Donc, c'est là que, comme je vous le disais tout à l'heure, ce n'est pas proportionnel en fonction du nombre de kilomètres, cela s'explique parce qu'à ce secteur-là, il y a un relief en particulier au Sud de Louvres qui est important, et donc des ouvrages de franchissement qui sont également importants, ce qui explique ce coût. Des enjeux qui, là aussi, peuvent être localement forts, le relief, je viens d'en parler, mais aussi d'urbanisation. Temps de parcours plus long, puisque là on descend plus au Sud sur la ligne Paris-Creil, 27 minutes, et deux arrêts envisageables, pour le coût, en Ile-de-France. Alors, ce tableau, rapidement, c'est illisible, j'en suis bien conscient. La question, c'était d'avoir une illustration de l'analyse comparée de ces différentes options de passage sur la base des quatre critères que j'ai énoncés. Ce que vous devez retenir, c'est que en vert, c'est l'option la plus favorable, et en orange foncé,

c'est l'option la moins favorable relativement l'une par rapport à l'autre. Donc, vous voyez ce qui apparaît à ce stade de nos analyses, c'est que l'option centrale est celle qui semble être sur la base des différents critères, celle qui est la plus favorable. Mais tout cela, évidemment, fait totalement l'objet du débat. Les aménagements sur le réseau également, puisque nous avons beaucoup parlé, c'est l'élément, c'est vrai, le plus fort de ce projet, la ligne nouvelle, mais également ce développement du trafic envisagé amène à étudier un certain nombre d'aménagements sur le réseau existant, notamment des aménagements de capacité entre Paris et Creil, des aménagements en gare d'Amiens et en gare de Creil, on pourra y revenir dans les questions, si vous le souhaitez bien évidemment, et en particulier, l'illustration que vous avez sur l'écran, une augmentation de capacité en gare de Paris Charles-de-Gaulle... enfin, plus exactement de l'Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV. Actuellement, il y a 6 voies qui sont sur cette gare, 4 voies sont à quai, celles que vous voyez ici, les 6, 4, 3 et 5. Le principe serait également de mettre les deux voies traversantes qui ne sont pas aujourd'hui accessibles pour les voyageurs permettant d'augmenter fortement la capacité de la gare. Tout cela permettant... tout cela nécessitant, globalement ces aménagements sur le réseau existant, un investissement compris entre 70 et 100 millions d'euros, en complément du coût évoqué tout à l'heure de la ligne nouvelle. Donc, j'ai évoqué tout à l'heure 2020, date, effectivement, prévisionnelle de mise en service. C'est un horizon qui peut vous paraître lointain, mais ce qu'illustre aussi ce schéma c'est qu'il y a une succession d'études, de concertations, de phases administratives, je pense notamment à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, puis d'études détaillées, enfin des travaux, donc des plusieurs phases qui se succèdent, ce qui explique ces délais et un horizon de mise en service que nous affichons à 2020. Voilà ! Merci de votre attention. Le dossier du maître d'ouvrage est effectivement disponible, mais monsieur le Président vous l'avait indiqué tout à l'heure. Merci de votre attention.

Claude BERNET

Bien. Nous remercions Pierre-Yves Biet et Lucette Vanlaecke pour cet exposé. Et donc, maintenant, le moment est venu de commencer à donner la parole à la salle pour un premier échange. Alors, voilà ! Qui se lance ? Qui se lance ? Qui souhaite prendre la parole ? Alors, monsieur, on va lui demander de rejoindre le micro numéro 1.

Alain BLANCHARD

Monsieur Blanchard, Conseiller général du Canton de Montataire. Je me félicite de ce débat, et je souhaite qu'on prenne l'habitude, peut-être encore plus, de débat et plus

d'écoute des gens qui sont concernés aux premiers chefs et au-delà des citoyens tout simplement. Alors, moi, je suis un peu surpris parce que j'entends que toutes les hypothèses sont possibles au débat, mais j'en vois une principalement, c'est en fait de raccorder Roissy et la Picardie aux liaisons à grande vitesse. Voilà ! Je vois que la solution des TER complémentaires n'est qu'une solution éventuelle et complémentaire. Alors, moi je me pose la question de la mise en relation des bassins d'emplois du Sud de l'Oise avec le bassin d'emploi de Roissy, et de la réponse qu'on apporte aux salariés de ce secteur, qui souffrent déjà des conditions de transport actuelles, et qui ont sans doute besoin qu'on prenne en considération le fait qu'aujourd'hui Roissy est un pôle d'emploi considérable, et aussi un moyen de rabattement vers la capitale parisienne et la banlieue parisienne, et que de ce point de vue-là, je m'étonne légèrement parce que c'est dans ce concept-là qu'avait été conçu en 1990 la première réflexion sur un barreau Creil-Roissy. On ne parlait pas à l'époque d'une liaison TGV. Donc, je m'étonne de cette évolution. Alors, j'entends les RFF, le segment de marché, le TGV c'est quelque chose de super, voilà. Alors, je me demande et je vais surprendre, pourquoi pas les deux ? Pourquoi pas les deux ? Puisque, par exemple, il est posé la question, et celle-là est posée de longue date aussi pratiquement de façon concomitante, de libérer l'agglomération creilloise d'un bout de réseau à deux voies qui, aujourd'hui, est entre Chantilly et Creil, et qui limite considérablement la capacité d'écoulement des trains. Madame IDRAC, à un moment donné, est venue, et a dit : « Il faudra quand même bien qu'on fasse un jour cette troisième voie, cet endroit-là qui n'est pas fait depuis des années, qui est attendue, parce qu'elle permettrait de mieux cadencer les trains vers la Région parisienne ». Et donc, je pose une question technique : pourquoi le barreau Creil-Roissy ne serait pas un barreau à trois voies et non pas à deux voies, permettant d'écouler à la fois une réponse en termes de TGV, et en même temps une réponse en termes de train de TER banlieue qui permettrait de résoudre l'ensemble des problèmes, parce que je crois que la Picardie a besoin de longue date d'être accordée au réseau TGV, mais qu'en même temps, il faut répondre aux besoins des salariés qui, dans ce secteur-là, ont aussi besoin d'une amélioration de l'offre de transport. Donc, comme c'est la troisième fois on m'expliquait cela en son temps, c'est un moyen de faire circuler les trains dans les deux sens et d'éviter la quatrième voie et donc d'éviter les surinvestissements, pourquoi pas cette réponse à cette question-là. Voilà ! Et j'ajoute un dernier élément important, c'est une petite revanche de l'histoire, le problème vient aussi du fait qu'on a raté à un moment donné le TGV Nord en passant par Amiens, parce que si on avait fait cela à ce moment-là, on aurait aujourd'hui moins de souci à se poser pour le raccordement de la Picardie au TGV. Mais, sans doute, j'ai dû rater un épisode, je m'en excuse.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Je fais remarquer que Monsieur Blanchard a pris une position nette et claire, extrêmement précise en moins de 4 minutes. Et donc, je le félicite. Je pense que RFF a des choses à dire sur ce sujet de TGV-TER, et peut-être aussi de la troisième voie.

Lucette VANLAECKE

Oui. Donc, vous évoquez, effectivement, notamment l'intérêt pour les salariés du Sud de l'Oise. Je crois que nous allons vous répondre en deux points. Donc, effectivement, les aménagements en ligne tels que nous pouvons les envisager et les scénarios de service. Et peut-être Cédric Papin vous parlera des aménagements en ligne. Oui.

Pierre-Yves BIET

Alors, peut-être d'abord sur les scénarios, on est effectivement au cœur du débat. Cette question de quel service est au cœur du débat, c'est l'une des questions que le Président Claude Bernet a indiqué tout à l'heure. Ce que nous proposons à ce stade, donc, deux scénarios : un scénario avec des trains à grande vitesse, un scénario entièrement basé sur les trains à grande vitesse, mais également un scénario où il y aurait à la fois des trains à grande vitesse et un service régional, donc, des TER. Et pour répondre, sur la question de la ligne nouvelle à créer, si nous présentons ce scénario avec des TGV et des TER, c'est que nous sommes persuadés qu'il est tout à fait réalisable, en particulier, sur la ligne nouvelle Roissy-Picardie dont il est question, c'est-à-dire que la capacité de la ligne que nous proposons, donc, de réaliser, mais aussi la capacité sur les derniers kilomètres en arrivant sur la gare de Roissy, donc, sur la Ligne à grande Vitesse. Nous estimons, avec les études qui ont été menées, que nous pouvons à la fois, dans le scénario TVG + TER, avoir 7 TGV aller-retour quotidien vers la Picardie, et également, les trains régionaux à fréquence de 2 par heure et par sens en heure de pointe, un par heure et par sens en heure creuse. Donc, la Ligne à Grande Vitesse, telle qu'elle est conçue aujourd'hui, et la ligne Roissy-Picardie, dont il est question à réaliser avec 2 voies, supporterait ce trafic-là. Je propose sur la capacité de la ligne existante de la question troisième voie, quatrième voie que, Monsieur Blanchard, vous avez évoqué, que Cédric Papin précise cette réponse-là.

Cédric PAPIN

Mesdames, messieurs, bonsoir ! La question de la troisième voie est une question importante qui est connue effectivement depuis longtemps...

Claude BERNET

Rapprochez-vous du micro, s'il vous plaît.

Cédric PAPIN

Voilà, j'espère que c'est mieux. La troisième voie, donc, c'est un point très important. Ce qu'il faut, sans vouloir rentrer dans trop de détails techniques, il faut comprendre que l'axe en question, Paris-Creil, il y a beaucoup de circulation dessus ; donc, ce n'est pas que la problématique de Roissy-Picardie qui, elle-même, est à l'horizon 2020. Donc, toutes ces questions doivent être étudiées assez précisément dans le cadre du présent projet. On est resté un peu dans les grands principes, puisqu'on n'a pas fait ce qu'on appelle étude d'exploitation très précise, puisque ce n'est pas encore le moment dans la vie du projet. Ce qu'on sait déjà, ce qu'on peut énoncer, c'est que, il faut un petit peu expliquer le fonctionnement de l'axe... Quand on vient de Paris, le nombre de voies diminue au fur et à mesure en entonnoir inversé, notamment du fait qu'il y a jusqu'à Orry-la-Ville que vous vous connaissez bien le terminus du RER D, la ligne du RER D actuelle. Ce qui veut dire que, quand on vient de Paris, il y a un système de voies complètement séparées, 2 voies d'un côté et 2 voies de l'autre, qui sont complètement en fonctionnement distincts. Du côté gauche, côté ouest, se sont les voies qu'on appelle, dans notre jargon, les voies locales ou voies lentes, ce n'est pas du tout péjoratif, mais c'est parce que tous les RER s'arrêtent à toutes les stations ; et sur les voies qui sont à droite, donc, côté est, vous avez les voies directes où circulent les TER Picardie, les Corails intercitys, ainsi que les trains de fret et, a priori, à l'horizon du projet, les TGV. Donc, le système fonctionne comme cela jusqu'à Orry-la-Ville à 4 voies. Et après Orry-la-Ville et jusqu'à Chantilly, il y a 3 voies qui permettent de commencer un petit peu à rerépartir les flux, c'est-à-dire qu'on commence un petit peu à remélanger les trains, qu'on va dire rapides pour faire simples, et les trains longs jusqu'à Chantilly et après au-delà de Chantilly, il y a 2 voies. En termes strictement ferroviaires, il faut être assez clair là-dessus, les deux voies entre Chantilly et Creil sont des voies performantes qui sont tout à fait en mesure d'accueillir un grand nombre de circulations et donc dès lors qu'on pose la question de la troisième voie, c'est à quoi elle servirait ? Je vais faire peut-être juste une petite image. Quand vous connaissez, même si les routes et les trains, ce n'est pas pareils, mais quand vous prenez une route à 3 voies, vous savez, ces routes où on peut se

dépasser sur 2 voies d'un côté et de l'autre, toutes les voitures sont sur une seule voie les unes derrière les autres, vous voyez bien que le système est dissymétrique et qu'on peut facilement se dépasser d'un côté et pas de l'autre. Donc, c'est cela un système à 3 voies. Nous, ce qu'on pense, c'est que, comme les trains doivent se dépasser plutôt vers Orry où tous les RER s'arrêtent, c'est même 4 voies qu'il faudrait au lieu de 3 entre Orry et Chantilly. C'est la question qu'on a identifiée, mais vraiment à ce stade. Et la question d'une troisième voie entre Chantilly et Creil où la répartition s'est déjà faite, nous semble moins aiguë. Bon, cela ne veut pas dire du tout que la question exclut notamment une troisième voie peut servir là aussi un terme un peu technique pour la robustesse, cela veut dire tout simplement pour que tout soit plus fluide, marche un peu mieux. Mais une troisième voie en tant que telle en technique ferroviaire, n'est pas un moyen d'augmenter la taille du tuyau. Voilà donc un petit peu les éléments que je pouvais apporter là-dessus.

Claude BERNET

Voilà, donc, RFF nous dit que la solution TGV + TER est techniquement possible, un point important de ce débat. Alors, autre question ?

Alioune DIENG

Oui. Je me présente d'abord. Je suis le Président d'une association dénommée l'Association des Français Originaires de Mauritanie, AFOM. Nous sommes nogentais. Par ma voix, l'association soutient le projet. Par contre, je pense que quand on envisage de faire un projet si ambitieux, il faut mettre d'abord des infrastructures. Quand je vois la gare de Creil où il n'y a pas d'espace d'accueil pour les usagers, si je peux m'exprimer ainsi, c'est très restreint la salle d'attente. Alors qu'il nous faut d'abord un accueil approprié aux usagers qui attendront prochainement d'ici 2020 ce fameux TGV. Alors, il n'y a pas de toilettes, il faut le dire. On attend, pour faire pipi, il n'y a pas de place dans une gare bien desservie, qui est la gare de Creil, je sais qu'on est très bien desservi. De deux, je vois que ma commune, Nogent-sur-Oise, apparemment n'est pas concernée, n'est pas traversée par ce réseau Amiens-Roissy. Ma question est la suivante : est-ce que ce projet créera d'abord des emplois ? Cela, c'est très important, on est là pour cela, c'est la survie d'abord. Quand on émet des outils de transports, il faut aussi que ceux qui vont les utiliser aient au moins un travail, et si on est là sans travail, on est désœuvré. La jeunesse est là, dans l'oisiveté, et on prend des millions et des millions pour faire un si beau projet comme j'ai dit, je le répète, on le soutient, mais il y a beaucoup de choses aussi à faire qui sont prioritaires. Les transports, certes, mais les emplois, les emplois,

J'insiste, je persiste, je signe, les emplois pour les jeunes. Voilà, je ne serai pas très long, je ne veux pas vous retenir. C'est très bref.

Claude BERNET

Merci Monsieur le Président. Il y a d'ailleurs, je signale sur l'Internet, il y a beaucoup de questions sur l'effet du projet sur l'emploi. Alors, peut-être RFF souhaite-t-il dire quelque chose ? On parlera peut-être après de l'aménagement, puisque Monsieur Benoît a également posé une question sur l'aménagement de la gare de Creil. On dit un mot sur les emplois éventuellement.

Lucette VANLAECKE

Oui ! Donc, en fait, c'est l'arrivée et c'est l'accès donc à la grande vitesse de Creil. Qui dit accès à la grande vitesse, dit attractivité renforcée de Creil, et dit donc effectivement des potentialités d'emploi qui devraient, et vous l'évoquiez avec les projets d'aménagement, être renforcées. Donc, on sait très bien qu'un projet de TGV, est un projet d'infrastructure et créateur d'emplois quand il est accompagné. Et c'est ce que l'on constate par l'ensemble des collectivités, parties prenantes de l'une, j'allais dire, des raisons d'être du projet, à savoir en ce qui concerne la grande vitesse pour Creil. Donc, c'est un facteur fort et un facteur sur lequel on peut avoir beaucoup d'espoir pour la création d'emplois en effet et simplement sur le point de vue, j'allais dire, de l'accès au TGV. S'il est renforcé par l'accompagnement et par les projets urbains, je n'en parlerai pas mais nous sommes partenaires, là aussi, de ces projets urbains. Et donc, on peut avoir, effectivement, comme Monsieur, des attentes fortes qui ont toute chance de voir se concrétiser.

Claude BERNET

Bien ! On va passer la parole au micro numéro 1, je crois.

Germain BUCHET

Micro numéro 1, oui ! Voilà ! Germain Buchet, je suis le Maire de Saint-Witz, juste en limite de l'Oise. Je suis Vice-président du SIEVO qui est un syndicat d'étude et disons, de programmation pour le Nord du Val-d'Oise qui comprend des petits villages mais qui comprend des villes aussi importantes que Sarcelles, Villiers-le-Bel, Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Arnouville. Donc, si je vous parle de cela, je rejoins ce que monsieur vient de dire précédemment en parlant des jeunes et du travail pour les jeunes. Nous, nous sommes pour ce projet, nous sommes avec vous. Il n'y a absolument aucun problème. Simplement, nous disons, attention, le Barreau de Gonesse, ce fameux barreau dont on

vous a parlé tout à l'heure, il est primordial pour nous. Donc, faisons les choses ensemble. Raccordons-nous tous sur le Barreau de Gonesse et nous pourrons également permettre aux jeunes des villes que je viens de vous citer d'aller à Roissy. J'ajouterais que, en plus, il y a un certain nombre de projets très importants de transport, que cela soit le projet du secrétaire d'Etat Blanc, que cela soit le projet de l'Île-de-France, qui vont venir sur ce qu'on appelle « le triangle de Gonesse », c'est-à-dire, il y aura une gare, une gare ou une station métro rapide, tout ce qu'on veut qui permettra donc d'irriguer Paris, l'intérieur de Paris, qui permettra des accès faciles à Paris. Ne tombons pas dans le piège dans 10 ans de revoir ce problème et de se dire : si on avait su en passant par le Barreau de Gonesse, on aurait été raccordé au niveau de ce fameux triangle de Gonesse avec ce métro rapide. Pensons-y ! Maintenant, il est encore temps. On parle de 10 ans. Je crois qu'il est encore temps et que RFF peut se pencher rapidement sur la question. Cela ne coûtera pas plus cher et on ne fera pas deux fois la dépense. Merci !

Claude BERNET

Alors, on va donner la parole au micro numéro 4. Bonjour Monsieur ! Présentez-vous. Voilà !

Jean-Marc PORCHE

Bonjour et bonsoir à tout le monde. Mon nom, Jean-Marc Porche. Je suis architecte urbaniste et suis aussi le conseil d'une association d'entreprises qui œuvre pour le développement de la région autour de Roissy et qui s'appelle Roissy Entreprises. Alors, je voudrais juste rebondir sur l'intervention de la personne qui parlait de l'emploi. Un des soucis que retrouvent les chefs d'entreprise sur le secteur autour de Roissy, c'est que, effectivement, malgré qu'étant sur une zone autour de l'aéroport, qui est une des zones qui créent le plus d'emplois en France depuis plusieurs années, les entreprises sont confrontées à un turn-over des employés très importants. Et ceci, ce n'est pas nous qui le disons. Je dirais que c'est un petit peu l'ensemble des gens qui étudient le secteur, vient assez directement un du fait que, effectivement, les emplois qui sont proposés à Roissy sont plutôt des emplois, je dirais, d'entrée de gamme, excusez-moi de cette façon de parler, mais des emplois salariés de premier niveau, mais surtout parce que l'accès à Roissy est un accès extrêmement difficile, c'est-à-dire que pour venir de Paris, il n'y a pas de problème, mais dès que l'on veut se déplacer à l'intérieur de ce grand ensemble autour de Roissy, catastrophe. Si on habite Fosses et qu'on n'a pas de voiture, alors qu'on est à vol d'oiseau à 8 km de l'aéroport, on ne peut pas aller travailler à Roissy, donc on ne trouve pas de travail. Et ce qui est vrai de Fosses, c'est bien évidemment vrai

aussi de Creil, alors qu'on sait qu'il y a des milliers de salariés qui, tous les jours, font la navette. Donc, je dirais que, très naturellement, ce problème d'accès à l'emploi et il y a l'emploi sur le secteur de Roissy est quelque chose qui peut se résoudre directement, qui serait résolu directement par la création de ce barreau. Et bien évidemment, la question est de savoir s'il faut du TGV et du TER, la réponse est directe, il faut bien évidemment du TER parce qu'il faut permettre à ce bassin d'emploi d'être irrigué pour que les emplois qui existent soient tout simplement pourvus, tout simplement, et cela, de manière stable. Alors, je pense, c'est une réponse directe à la question de la personne qui représentait l'association des gens qui vivent autour de Creil. Pour parler de la suggestion, de repasser ce barreau par le sud et donc d'aller effectivement faciliter la création du barreau par Gonesse, je pense que, là, on tombe sur... alors, je ne suis pas un spécialiste et RFF pourra parler beaucoup mieux que moi mais, en dehors de l'accès à l'emploi sur le bassin, il y a cet accès intéressant des TGV. Et là, on comprend difficilement pourquoi un TGV qui viendrait du Nord serait obligé d'aller contourner par le Sud, de passer par un barreau qui viendrait rallonger de certainement... encore une fois, je ne suis pas le spécialiste mais d'une bonne vingtaine de minutes voire une demi-heure le trajet. Donc, si on veut faire aussi que cette gare de Roissy se développe et les chefs d'entreprise qui sont dans Roissy Entreprises réclament cela, c'est en facilitant l'accès aussi à l'Europe du Nord et donc avec des TGV qui y accèdent facilement. Donc, il me semble que vouloir réintégrer dans le circuit parisien, ce barreau serait en fait un peu une absurdité. On comprend bien que cela pourrait permettre à plus de populations d'utiliser les investissements en question, mais dans notre côté, l'utilité d'avoir une facilité d'accès par du TGV vers le Nord de l'Europe et en multipliant les accès TGV dans la gare de Roissy, on multiplie l'activité économique. Cela apporte des emplois et aussi, cela apporte, je pense pour les politiques, une justification de raccrocher d'autres barreaux, d'autres secteurs et d'autres moyens de distribution autour de la gare de Roissy, puisque plus on aura d'activités dans la gare de Roissy, et plus il sera justifié de faire un barreau par Gonesse ou d'augmenter les liaisons transversales dans le territoire. Alors, cela, c'était pour parler, je dirais, par rapport aux deux interlocuteurs précédents. L'association des chefs d'entreprise de Roissy Entreprises milite, bien évidemment, pour que cette liaison puisse être faite. On parle aujourd'hui de développement durable. Dans ce secteur de Roissy qui représente des centaines de milliers d'emplois, il y a près de 200 000 sur la plate-forme aéroportuaire, mais ce sont des centaines de milliers autour où tout est fait pour la voiture. Tout ne fonctionne que par la voiture. On ne peut pas continuer, je dirais, à faciliter des accès routiers, autoroutiers, tant mieux, ils existent, tant mieux. Mais je pense que, effectivement, irriguer avec du ferré, cela permet aux gens d'aller plus vite. On

est dans le développement durable, on protège à la fois la nature et puis les émissions de gaz carbonique enfin, voilà. Je crois que là, il y a un réel choix de société que d'augmenter le maillage ferré et notamment autour d'un grand pôle comme celui de Roissy. Donc, cela, c'est notre position et encore une fois, tous les maillages sont les bienvenus. Je reviens à ce que je viens de dire tout à l'heure, il me semble que le maillage en tant que tel, vers Amiens qu'il soit à la fois TGV, c'est-à-dire, direct rapide et non pas en faisant un contour pour revenir sur Paris, et ensuite des TER permettant, justement, que les bassins d'emploi soient irrigués pour les salariés, cela me paraît être la meilleure chose. Alors, ensuite, je voudrais faire deux petites remarques concernant les options de passage. Vous avez une option nord, une option centre et une option sud. Sur la carte que vous avez donnée là, que j'ai retrouvée à l'entrée, je vois la circulation Nord qui passe dans un endroit qui est présenté comme un « no man's land ». Or, il se trouve que, et j'en suis l'architecte urbaniste, désolé, il y a en plein milieu du passage une magnifique zone d'activité où on va construire 200 000 mètres carrés de bâtiment industriel dans lequel il y aura de l'emploi. Alors, il reste un corridor, on l'aménageait pour cela, mais je ne pense pas que cela soit pour un TGV de 60 mètres, cela irait très bien pour un site particulier pour des bus, par exemple, mais certainement pas pour un TGV. Il reste une petite bande à l'ouest de l'autoroute, mettons 100 mètres, je ne pense pas non plus que cela puisse fonctionner. Donc, je dirais « Adieu Berthe », cela ne passera pas par là, je ne vois pas sauf on va le faire au sous-sol ou en aérien. Cela, c'est la première remarque. La deuxième remarque, vous avez, la partie centrale donc, l'accès central. Alors, vous comprenez bien qu'en ayant travaillé pendant près de cinq ans sur la zone d'activité de Vémars, je cite un secteur, je le connais, je dirais, presque au bout de chaque caillou. Il suffit de se promener dans ce secteur central pour s'apercevoir que, en fait, c'est un endroit, je ne suis pas un écologiste, c'est clair, mais c'est aussi un endroit particulier où un certain nombre de biodiversités existent. Et donc, venir créer à cet endroit-là une ligne TGV, ce serait, de mon point de vue, je ne suis pas paysagiste, je suis simplement un passant qui se promène et qui regarde comment fonctionnent les choses, et je vois que ces territoires qui traversent la commune de Villeron, notamment, ont une grande qualité en termes de biodiversité et que le passage d'un TGV détruira parce que cela détruit... Je me suis promené très longtemps sur les voies à Vémars puisque, c'était là où j'ai œuvré pendant quelques temps, il ne se passe rien sur des centaines de mètres autour de la voie TGV, c'est clair, et donc, je pense que ce serait extrêmement dommageable pour ce secteur qu'il y a une grande qualité encore une fois en termes de biodiversité de passer par-là. Alors, on comprend bien que si je regarde les chiffres, il ne reste plus que la troisième option qui vaut pratiquement deux fois plus chère, sauf qu'on

est sur le tracé de la Francilienne, et donc, là, on a de toute façon déjà tout cassé. Alors, cela coûte beaucoup plus d'argent, certes, mais je pense qu'effectivement, il y a une espèce de logique, je dirais, à venir faire de grandes infrastructures là où il y en a déjà et là où on ne va pas détruire ce qui existe. Voilà !

Claude BERNET

Bien ! La Commission note avec intérêt cette option pour, j'allais dire la troisième voie, mais cela va apporter la confusion. Vous avez un peu dépassé le temps de parole, donc, j'invite vos successeurs à être peut-être plus concis, notamment, le micro 5 auquel je mets la parole tout de suite, enfin, le micro 3, pardon. Et puis, ensuite, ce sera le micro 1, et puis, on va s'arrêter là pour l'instant et on donnera la parole ensuite à Monsieur Grimbert qui a des choses à nous dire. Alors, le Monsieur au micro 3, vous avez la parole.

Philippe RATINAUD

Merci ! Bonsoir ! Donc, je suis Philippe Ratinaud. Je suis citoyen nogentais. Voilà donc, j'imagine que la plupart d'entre nous est convaincue et persuadée des bien-fondés donc de ce projet de liaison à grande vitesse Picardie-Roissy de par, je dirais, des raisons qui sont liées au maillage du territoire entre l'Île-de-France et la Picardie et, puis aussi, peut-être, le bouclage des liaisons à grande vitesse sur le territoire français. Donc, par contre, ce que je vais essayer de faire, c'est rapidement, respectons le délai qui m'est imparti, c'est j'essaie de me mettre à la place de Candide, et comme Candide, en fait, pourrait vous poser des questions. Quand je pense au train, en fait, pour moi, le train c'était le premier mode de transport en commun qui a permis en fait, l'aménagement du territoire, qui a permis que l'on puisse se déplacer dans des conditions de confort telles qu'un TER, un Corail ou un TGV puisse permettre d'aller à un point A à un point B et si possible avec le moins de rupture de charge puisque cela améliore le confort de l'usager. Seulement, quand on parle d'aménagement du territoire, il ne s'agit pas de parler de déménagement du territoire. Je suis partant pour que l'on puisse fluidifier les liaisons. La recherche peut-être de la grande vitesse à tout prix, on a vu sur certains schémas qui étaient expliqués sur les slides que, finalement, pour aller d'Amiens jusqu'à Lyon, c'est bien cela en fait, on obtenait un gain de 55 minutes, je vous dis, 55 minutes. Qu'est-ce que cela représente dans une journée ? 55 minutes, qu'est-ce que cela représente dans une vie ? Je pense que, bon, alors, pour raccorder cela, c'est vrai qu'on peut rattacher cela aux enjeux d'un territoire mais ce que j'aimerais, en fait, entendre, peut-être des participants ce soir en parleront, c'est qu'est-ce que nous avons à attendre au niveau du territoire picard en termes d'aménagement du territoire, de maintien des zones de vie,

des bassins locaux, d'emploi et des bassins de vie ? Et ces bassins, est-ce qu'on va contribuer avec la création de cette liaison, soit a) à les maintenir, b) à faire en sorte de le développer ? Ou a-t-on envisagé, c) qu'il s'éteigne peu à peu, parce que si j'ai bien compris, en fait, et cela, on le sait quand même depuis pas mal de temps, depuis que le pôle économique de Roissy existe, on sait que ce pôle draine énormément de populations actives du sud de la Picardie et, notamment, du sud de l'Oise et du bassin creillois ? La précision, l'intervenant précédent a dit : « Bon, c'est surtout quand même la plupart du temps, je dirais à plus de 70 %, ce sont des emplois dits à haute qualité précaire ». Cela, c'est un passage en matière d'emploi. Donc, ce que je voudrais savoir, c'est que, est-ce qu'on est là pour discuter, on discute, certes, d'un maillage à grande vitesse. La Ligne à grande Vitesse, elle doit exister, je le pense, elle doit exister sous la forme d'interconnexion avec des transports express régionaux, le transport ferroviaire en est un. Quid, je veux dire, des aménagements parce que si on parle d'aménagement du territoire, et là, il s'agit d'un trajet qui irait de... selon l'option de 7 kilomètres jusqu'à 11 kilomètres, ce qui n'est pas non plus le bout du monde en termes de distance, en termes de rail et en termes de couloir de passage, mais je crois qu'il faudra aussi penser à... Ce que je pense que le projet aussi porte en lui des interconnexions de type différents transports. Nous savons très bien dans l'Oise, nous avons un aéroport à Beauvais-Tillé et qu'on peut très bien imaginer, donc, un développement de la liaison ferroviaire entre Creil et Beauvais qui permettrait, justement, d'avoir là, à ce moment-là, une interconnexion en termes de transport, aérien entre Roissy et Beauvais. Ceci au passage, on connaît les nuisances que vivent, notamment, les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé, sans compter que les collectivités ont tendance à perfruer cette structure dans le département, cela, c'est une petite précision en passant. Moi, ce que je veux savoir, c'est qu'est-ce qu'on a à attendre de ce type de liaison à grande vitesse si on l'envisage avec une interconnexion quel que soit l'endroit où elle se situe, Val-d'Oise ou Oise, quelle que soit la région puisque, bon, d'ici là, nous aurons certainement eu un redéploiement du schéma de l'aménagement et des territoires et certainement des régions. Donc, cela pourra peut-être soit compliquer soit faciliter les choses. Cela, nous ne le savons pas à cette heure. C'est vrai qu'il s'agit de se projeter, ce sont des grands projets, cela fait partie des projets de l'aménagement du territoire. A une époque, il existait la Datar, je ne sais pas si elle existe, mais ce sont des schémas de développement du territoire qui sont à 50 ans. Celui-ci se glisse totalement dans ce cadre-là. Est-ce qu'en développant cette liaison de Ligne à grande Vitesse, est-ce qu'on va tout simplement penser, repenser à aménager le territoire ? Et si possible, pourquoi pas ? Et ce serait peut-être une option heureuse pour l'ensemble de la population, tant picarde que

francilienne, de relocaliser l'activité et non pas de faire en sorte que toute l'activité, les emplois se retrouvent concentrés sur une zone géographique, à savoir celle de Roissy et des communes alentours. Parce que si on parle de transport, c'est bien évidemment, pour mettre en relation des gens qui habitent quelque part et qui vont aussi travailler quelque part, mais ce sont aussi des gens qui habitent quelque part pour se rendre dans un autre endroit où il ne s'agit pas forcément d'un travail à faire. Donc, aménagement du territoire, liaison à grande vitesse, déploiement, développement des zones de vie, maintien des zones de vie, relocalisation de l'activité. Qu'est-ce qu'on peut entendre, justement, par rapport à ces questions à l'occasion de ce grand débat ? Voilà, merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, je vais donner la parole au micro numéro 1, et puis, on demandera après à RFF d'apporter un ensemble de réponses à toute cette série d'interventions. Ensuite, on passera à Monsieur Grimbert. Et donc, je suggère aux personnes qui sont debout, l'intervenant au micro numéro 4 d'aller s'asseoir pour l'instant. Voilà ! Monsieur, allez-y !

Jean-Paul LEGRAND

Merci ! Jean-Paul Legrand, je suis maire-adjoint à l'urbanisme de la Commune de Creil. Je suis également Président d'une association qui s'appelle ADEROISE, Association pour le Développement de la Rivière Oise. Je veux rebondir sur ce qui vient d'être dit et fort justement dit par la personne qui m'a précédée. S'il s'agit simplement de faire passer un Train à Grande Vitesse pour emmener des passagers à Roissy, il va de soi que, évidemment, il faut le faire mais ce n'est pas suffisant. Il nous faut envisager cette nouvelle infrastructure dans le cadre d'un développement et d'un développement régional, local et régional. Il me semble que nous avons de grandes possibilités en Picardie et je n'oppose pas, bien évidemment, la Picardie à l'Île-de-France. On voudrait mettre en concurrence les territoires. Ce n'est pas, je pense, une bonne chose, au contraire. Aujourd'hui, nous avons des besoins en Europe de développement très important en matière de transport aérien. Quid, par exemple, du troisième aéroport international qui pourrait trouver sa place en Picardie ? Je pense que ce sont de grandes questions. On ne peut pas seulement se poser la question du Train à Grande Vitesse qui va à Roissy. Evidemment, Roissy va peut-être continuer à se développer mais en même temps, il faut qu'on envisage l'avenir. L'avenir, c'est aussi le Canal Seine-Nord qui n'a pas

encore été évoqué ce soir. Je pense que, quand on parle d'interconnexion, il faut que nous voyions les enjeux que cela représente, en termes notamment de développement local. La personne qui m'a précédé posait justement cette question. Il n'est pas question de délocaliser l'emploi, au contraire. Il est question d'agir pour développer l'emploi dans notre Région, dans notre bassin d'emploi. Donc, je voulais simplement apporter cette réflexion pour dire : aujourd'hui, ne devons-nous pas penser cette ligne, cette nouvelle ligne en lien avec aussi tous ces autres projets. Je me prononce évidemment pour, mais je me pose aussi la question. Certes, il faut transporter les voyageurs, il faut transporter les passagers. Mais dans le développement d'une économie, il faut transporter les marchandises. A aucun moment dans le projet qui nous est présenté, on ne se pose la question du fret. Or, historiquement, Creil, Nogent-sur-Oise, le bassin creillois, c'est un carrefour pour les marchandises et il va l'être, oui, et il va l'être d'autant plus, ce carrefour. Que nous allons avoir cette liaison par le canal Seine-Nord, il faut que nous repensions les choses, en ces termes, si nous voulons développer l'emploi. Voilà la contribution que je voulais apporter ce soir, je n'ai pas de réponse toute faite, je pose simplement quelques jalons sur une réflexion qui est une réflexion qui va au-delà même de la question qui nous est posée ce soir. Et attention, je n'oppose pas non plus le Train à Grande Vitesse au TER. D'ailleurs, juste une petite parenthèse, cela va, en ce qui concerne le TER, poser des questions très fortes à la nouvelle majorité régionale, puisqu'il a été évoqué pendant la campagne, certains ont parlé de gratuité du TER. Pourquoi pas ? Pourquoi pas ? Comment le financer ? Et amélioration, bien sûr, du service rendu car il y a une forte exigence. Si ce soir, nous sommes réunis, si ce soir, nous débattons, c'est bien parce qu'il y a une exigence de la part des citoyens, des secteurs économiques, des élus, il y a une forte volonté de développer, notamment l'emploi, l'économie en Picardie, en Ile-de-France. Mais il faut le dire, je crois qu'il faut que nous ayons une grande ambition, notamment, pour le bassin creillois qui, historiquement, apporte, je dirais, des réponses pour l'avenir. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, RFF.

Lucette VANLAECKE

Alors, vous avez effectivement plusieurs questions, beaucoup de questions. Je pense que la principale concerne, bien sûr, l'emploi et l'activité. C'est vrai et vous le disiez, Roissy est

la zone d'activité la plus créatrice d'emplois en France. Ce projet, c'est amener à avoir plus de TGV à Roissy. Donc, ce sera encore augmenter cette création d'emplois et cela ne se fera pas, j'allais dire, dans une espèce de désert. Clairement, Roissy qui se développe, c'est toute la Picardie et toutes les régions alentour qui se développent. Ce n'est pas vider une région au profit d'une autre. D'autant plus qu'un lien TGV entre Roissy et Amiens, entre Roissy et Creil, c'est aussi forcément faire bénéficier de l'augmentation d'activités de Roissy à ces métropoles de Creil et d'Amiens. Donc, on voit bien que ce sont des enjeux complètement liés et que, augmenter l'activité sur une zone, c'est augmenter l'activité sur l'ensemble des zones alentour, si tant est, bien sûr, que les accès en soient préservés. Et on sait très bien que l'accès à Roissy, c'est important pour les Picards et c'est aussi l'accès à Creil qui est en jeu et le développement ne se fera que si ce lien est un lien fort. Alors, l'accès à Roissy, c'est aussi un accès qui mérite d'être traité à 360 degrés. C'est vrai que c'était le deuxième sujet qui a été évoqué avec le Barreau de Gonesse. Et je pense que puisque Pierre-Yves Biet en a déjà parlé au préalable, il en reparlera. Mais je crois qu'il faut aussi attirer l'attention que sur la totalité, j'allais dire, la croissance de l'activité, c'est la croissance des régions alentour, c'est aussi la croissance des activités fret et transport de marchandises. Et on est sur des systèmes, en termes d'aménagement du territoire, complètement liés et dont il faut effectivement examiner l'ensemble des accès aux différentes plates-formes, chacune à 360 degrés. C'est vrai aussi pour l'accès à Roissy, pour le Sud de l'Oise, c'est vrai pour l'accès des Picards à Roissy. Donc, en ce qui concerne le Barreau de Gonesse, Pierre-Yves Biet.

Pierre-Yves BIET

Juste un mot sur la question de l'aménagement du territoire régional, en particulier. Je pense qu'il faut vraiment insister sur le fait que ce projet, il irrigue le territoire, c'est-à-dire que le parti pris, c'est de mailler le réseau à grande vitesse et le réseau qui irrigue et qui dessert aujourd'hui la Picardie. Et donc, la valorisation de l'étoile ferroviaire de Creil, la valorisation de l'étoile ferroviaire d'Amiens, c'est le gage de permettre à chacun des territoires, et l'une des personnes qui est intervenue tout à l'heure a bien indiqué, il a parlé comment on maintient l'activité sur les territoires plus ruraux. Donc, cela c'est évidemment tout l'enjeu de réussir à prolonger l'effet apporté par ce projet, au cœur des territoires picards, pas uniquement dans les grandes métropoles qui sont directement reliées. Et le fait d'appuyer et de faire reposer ce projet sur le réseau existant, un réseau qui est amélioré, je ne parlais pas évidemment au nom de la Région en termes des services qui se développent fortement depuis pas mal d'années, mais c'est un gage de diffusion et de retombée à une manière harmonieusement répartie sur le territoire. Sur la

question qui nous rassemble ce soir, des enjeux et des besoins de déplacement. En fait, on a évoqué ce soir différents besoins de déplacement. On a parlé de l'enjeu de déplacement longue distance entre la Picardie et le reste des régions françaises. C'est la question du raccordement du TGV. On a parlé du déplacement, des besoins de déplacement interrégional entre la Picardie et le Pôle de Roissy. Et puis, on a aussi parlé, Monsieur le Maire de Senlis, des questions, et les représentants de Roissy Entreprises également, des questions d'accès depuis les autres territoires, et notamment les territoires franciliens, à Roissy. Dans les études que nous avons menées, nous avons cherché à regarder si un seul et même projet, compte tenu de la proximité géographique du territoire dans lequel on se situe, si un seul et même projet était en mesure d'apporter une réponse intéressante, performante à chacun des trois projets. Et à l'issue de cette analyse, la conclusion, c'était qu'on n'arrivait pas par un seul et même projet, que ce soit par un projet situé au nord de l'aéroport, donc ce qui correspond à Roissy-Picardie, ou que ce soit un projet situé au sud de l'aéroport, donc là, on parle plutôt du lieu où se situe le Barreau de Gonesse, à répondre favorablement aux différents éléments. Peut-être, je souhaitais là aussi donc que vous puissiez visualiser la carte que nous avons vue tout à l'heure, la carte où l'on voyait à la fois le Barreau de Gonesse et l'aire d'étude du projet Roissy-Picardie. La question de l'utilisation du barreau de Gonesse pour répondre aux besoins de transport des Picards telle qu'elle a été évoquée tout à l'heure, la première question qui est à se poser c'est la faisabilité du raccordement Nord. Dans ce territoire-là, vous voyez ici, avec le pointeur, le Barreau de Gonesse, vous voyez ici qu'à cet endroit-là, il y a également l'embranchement de la LGV Nord. Donc, cela crée, mais tout cela mériterait, effectivement, d'être étudié, mais cela crée une difficulté puisque, à cet endroit-là, il y a plusieurs infrastructures dans un rayon très proche. Donc, cette faisabilité, à commencer par cela, n'est pas aujourd'hui avérée et pourrait être étudiée, mais à côté de cela, on a la question, effectivement, des temps de parcours. Est-ce que cet itinéraire-là, par le Barreau de Gonesse, pourrait répondre aux besoins de transport tel que l'expriment les Picards aujourd'hui ? Ce qu'on a mis en évidence à travers les études, c'est que le temps de parcours entre Creil et Roissy, par un passage par le Barreau de Gonesse, serait compris entre 40 et 50 minutes en fonction des arrêts intermédiaires qui seraient mis en place. C'est, effectivement, un temps de trajet qui est très sensiblement plus long que par une liaison directe tel que nous l'avons évoqué puisque, pour mémoire, nous étions de l'ordre de 20 minutes dans la présentation tout à l'heure. Et puis, il y a un autre élément de réflexion que nous souhaitons faire partager, c'est cette question, finalement, qui consisterait à dire que sur des mêmes voies, les mêmes voies en l'occurrence ici le Barreau de Gonesse, il y aurait la circulation de train

de la ligne RER D. Actuellement l'hypothèse pour cette branche du Barreau de Gonesse, c'est quatre RER par heure et, en complément, également, donc, la circulation de TER Picard, et cet aspect-là nous semble un élément défavorable pour la régularité des services de transport. D'une manière générale, aujourd'hui, en Ile-de-France, en particulier, où le trafic est particulièrement dense où on a des services avec un nombre de trains à l'heure important, on se rend compte que, souvent, les problèmes de régularité sont liés justement au fait que sur des mêmes voies, on a des services qui ont des systèmes d'arrêt qui sont différents. On a, effectivement, un RER qui s'arrête à chaque gare. On a un Corail qui, lui, ne s'arrête à aucune gare pour s'arrêter dans la première gare située dans la région voisine. Et ces éléments-là constituent des ingrédients d'un système qui, finalement, aboutit à une difficulté d'exploitation. Donc, nous, il nous semble que pour ce qui concerne le Barreau de Gonesse qui répond à un véritable besoin d'accès de l'Est du Val-d'Oise à la plate-forme de Roissy, il a vocation à être dédié aux circulations du RER D dans l'intérêt même des Franciliens qui l'utiliseraient. Intégrer sur ce barreau également d'autres circulations TER et encore plus, j'ai envie de dire TGV, est un véritable risque pour les services, la qualité de service francilien et ne répond pas, compte tenu des délais de transport que j'ai indiqués, aux besoins des Picards tels qu'ils expriment. Ainsi donc, de notre point de vue, ce sont bien deux projets qui sont légitimes et qui sont complémentaires, un projet qui a vocation à répondre aux besoins de la Picardie, c'est le projet dont il est question ici en débat public, et un projet qui a davantage l'objet de répondre à des besoins franciliens. Et c'est vrai que la proximité géographique peut troubler la... et fait poser les questions mais l'analyse, notre réflexion et notre conclusion à ce stade, c'est effectivement, que ces deux projets sont complémentaires.

Claude BERNET

Très bien ! Alors, nous, à ce stade-là, il vient de se passer quelque chose que je trouve assez important. C'est que, un certain nombre d'entre vous ont avancé l'idée que si ce projet est un jour réalisé, il faudra qu'il soit accompagné, précédé par un effort de réflexion en matière d'aménagement et de développement du territoire. Ce n'est pas le premier débat public dans lequel ce type de réflexion est lancé et il se trouve que, en dehors du fait que nous avons ici Monsieur le Président du Conseil Régional qui est à ce titre le responsable de cette planification économique et de l'aménagement du territoire dans sa région, donc, c'est tout à fait intéressant de le dire devant lui. Nous avons pensé aussi que, avant, de toute façon, le problème se posait également au niveau de l'agglomération creilloise et c'est pourquoi, nous avons demandé à Monsieur Grimbert

de bien vouloir, avec son équipe, préparer une intervention sur, justement, ce que peut-être, ce que doit être l'aménagement de l'agglomération creilloise. Il y a plusieurs échelles. Il y a l'échelle de l'agglomération mais tout à l'heure, vous savez, j'ai bien noté que Monsieur Ratinaud appelait aussi à ce développement à l'échelle beaucoup plus large du bassin d'emploi de la région etc. En tout cas, c'est un élément relativement intéressant du débat public. Cela fait apparaître que ce projet, ce n'est pas seulement un projet ferroviaire, c'est très important en tant que projet ferroviaire, mais c'est aussi un projet qui appelle autre chose. Donc, on va donner la parole à Monsieur Grimbert. Je demande à la régie de bien vouloir lancer le PowerPoint qui nous a été fourni par...

Christian GRIMBERT

La Communauté de l'Agglomération Creilloise. Merci Monsieur le Président de me donner la parole. Cela me permet de saluer à mon tour l'ensemble des participants, mes collègues, mesdames et messieurs. Alors, c'est vrai qu'on doit peut-être commencer par quelques rappels du contexte qui est celui de l'agglomération creilloise. Déjà, je dirais que pour faire suite à ce que disait Monsieur le Président Bernet, l'agglomération creilloise s'inscrit délibérément dans le fait qu'elle est en Picardie et qu'elle s'inscrit dans le schéma régional d'aménagement du territoire que la Picardie a élaboré et notamment dans le fait qu'il y a la volonté de dire que Creil est aux portes de l'Ile-de-France mais c'est une ville de province, c'est une ville de Picardie et qui entend bien s'inscrire dans le développement picard tout entier. Je voudrais bien insister là-dessus car c'est en cela que nous concevons aussi ce projet, que nous concevons aussi le développement qui peut aller avec. Alors, un premier rappel, vous le voyez, la superficie de l'agglomération creilloise au sens strict officiel de l'Institut National de la Statistique, c'est une population qui dépasse les 100 000 habitants, c'est une croissance relativement régulière depuis 1989, 0,5 % de croissance démographique par an, c'est aussi une progression importante en termes de logements mais aussi en termes d'emplois malgré les difficultés qui sont liées à des reconversions industrielles notamment. Donc, il faut bien se situer dans ce contexte. Mais si on regarde bien quelle est l'aire d'influence qui est celle de ce projet au niveau creillois. L'aire d'influence, cela dépasse largement les 100 000 habitants puisque c'est le Sud de l'Oise et ce sont 250 000 habitants qui peuvent être concernés parce qu'on l'a évoqué à plusieurs reprises, c'est la diapositive suivante, l'étoile ferroviaire de Creil est une étoile particulièrement porteuse d'avenir et parce que nous nous trouvons dans une agglomération qui, effectivement, je viens de le montrer, qui est dynamique, qui est une agglomération qui s'inscrit aussi sur un territoire. On a parlé des grands liens creillois, Saint-Quentin, Amiens bien entendu, mais aussi Beauvais, mais aussi Paris, mais

aussi Paris par Persan-Beaumont puisqu'il y a cinq branches à cette étoile ferroviaire. Mais il ne faut pas oublier surtout un autre phénomène qu'il y a dans un rayon de 15 kilomètres, autour de l'agglomération creilloise, 20 gares qui peuvent servir d'infrastructure secondaire par rapport à ce pôle que pourrait être la gare de Creil avec cette nouvelle branche que constituerait cette liaison rapide Roissy-Picardie desservant Creil. D'ailleurs, les habitants de ce Sud de l'Oise sont majoritairement à une distance de 5 kilomètres de la gare ou des gares. Donc, c'est quelque chose, quand on parle... j'ai entendu tout à l'heure parler d'aménagement du territoire, j'ai entendu parler de respect d'un certain nombre de contraintes environnementales indispensables à ce jour. Je crois que cette étoile ferroviaire de Creil est la desserte potentielle par ce nombre de gares très important, c'est aussi quelque chose à prendre en considération parce que, au-delà, tout simplement, comme il était dit du passage des TGV, c'est aussi l'irrigation de ce Sud de l'Oise par ce réseau ferroviaire qui existe et qui demande, effectivement, à retrouver une dynamique qu'il avait perdu parce qu'il n'était plus sur ce réseau grande vitesse. Donc là, il y a véritablement un enjeu à la fois local, bien entendu, important sur le plan du transport, sur le plan d'aménagement du territoire et des modes de transport, mais aussi cela constitue, c'est ce qui est indiqué ici, une clientèle potentielle importante aussi pour la grande vitesse mais aussi pour tous les Trains Express Régionaux que j'appelle moi aussi mais... Ensuite, parce que là, je vais... beaucoup de choses ont été dites sur l'étoile ferroviaire, je ne vais pas y revenir. Alors, là aussi, il avait été souligné tout à l'heure dans le débat le fait qu'il fallait mesurer quel est l'impact potentiel et quel est l'intérêt pour l'agglomération de cette amélioration, autrement dit, de son réseau de transport. C'est cela que je vois aussi globalement. Je crois qu'il faut bien que nous sachions que nous avons déjà, dans cette agglomération, engagé un travail de renouvellement urbain. Il porte sur cinq quartiers. Il va concerner, vous le voyez, la construction de quelques 3 000 logements neufs. Il va concerner également la réhabilitation d'un certain nombre de logements, le remplacement de logements démolis. Et également, nous entendons dans ce secteur et en particulier dans le cœur de l'agglomération, développer des surfaces de locaux commerciaux, d'activités et d'équipements publics. Le projet est déjà engagé, ce n'est pas un projet du futur, ce n'est pas un projet pour plusieurs années, c'est un projet qui est en route au jour d'aujourd'hui, notamment dans le cas de l'agence nationale pour le renouvellement urbain avec un apport du Conseil Régional, du Conseil Général, de l'Etat, etc., et des bailleurs sociaux. Donc, ce plan est déjà en action et nous n'avons pas attendu tout d'un coup qu'il y ait peut-être ce qui va être un accélérateur, on le verra tout à l'heure, mais nous n'avons pas attendu qu'il y ait un projet de liaison grande vitesse pour, déjà,

travailler sur l'évolution de l'ensemble de l'agglomération et en particulier, du centre de cette agglomération. Cela a été dit tout à l'heure rapidement mais ce centre de l'agglomération qui est constitué aujourd'hui d'emprises ferroviaires extrêmement importantes, qui est constitué également de friches industrielles ou de locaux industriels peu ou mal utilisés, a été au contraire porté, il y a quelques, j'allais dire un siècle, peut-être un peu trop, un peu trop long cela un siècle, depuis 50 ou 60 ans, était porté par le réseau ferré. Et ce sont les usines qui ont été amenées par ce réseau ferré, qui ont réuni l'agglomération et qui ont constitué l'agglomération. Au jour d'aujourd'hui, ce centre de l'agglomération est effectivement fragilisé. Il convient de le redynamiser et on a l'espace pour le redynamiser et redonner une nouvelle dynamique à ce cœur d'agglomération qui a vieilli par les mutations industrielles. Donc, là c'est difficile à lire. Mais, vous voyez au centre, on voit en grisé, les emprises ferroviaires qui sont très importantes au cœur de la ville et en même temps, cette recomposition urbaine qui est à la fois portée par la communauté de l'agglomération creilloise et par les villes. J'entendais tout à l'heure que Nogent n'était pas concerné, si, si, tout à fait, les emprises ferroviaires à Nogent sont importantes et il est évident qu'il faudra réfléchir à une accessibilité de la gare qui ne peut pas se faire uniquement du côté creillois. Donc, cela c'est déjà quelque chose qui est aussi au travail, nous sommes au travail sur ces problèmes-là, mais cela a été dit aussi. Il est clair que la gare telle qu'elle est aujourd'hui, n'est pas capable d'apporter un service de qualité. Déjà, c'est médiocre, c'est le moins qu'on puisse dire aujourd'hui, mais ne pourra pas, en l'état, répondre aux besoins qui sont ceux des passagers plus nombreux, déjà 20 000 par jour aujourd'hui, mais plus nombreux plus tard. Donc, il est nécessaire, et nous y travaillons mais, dix ans ne seront pas d'ailleurs nécessairement très longs pour y parvenir, de rendre la gare beaucoup plus accessible, je parlais donc de l'accessibilité Nord, de la rendre aussi accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui, et également de lui permettre d'être un véritable pôle de connexion de l'ensemble des transports par autocar, par autobus, mais aussi des modes alternatifs à la voiture que peuvent être le vélo, notamment par exemple. Donc, il y a toute une réflexion qui est engagée. Nous avons d'ailleurs, le 14 décembre dernier, signé avec l'ensemble des partenaires potentiels, une convention qui lance ce travail et qui lance les projets futurs d'aménagement à la fois de la gare, du quartier de la gare sous l'égide de la ville de Creil, mais aussi des autres emprises ferroviaires tout autour de l'agglomération qui concernent les trois communes, principalement le Montataire de Creil et Nogent, pour faire en sorte que cette gare ne soit pas quelque chose qui ne fonctionne pas correctement au centre de l'agglomération, parce qu'elle est difficilement accessible à un certain moment, parce qu'il y a des surcharges de circulation mais soit

bien un lieu de vie central, comme cela a été défini d'ailleurs. Je crois qu'il y a une Sénatrice qui s'appelle Keller qui a travaillé sur les gares du futur. Il faut que la gare soit aussi un lieu de vie, un centre pour un bassin de vie. C'est donc pour cela que nous travaillons mais aussi le fait que cette liaison rapide entre Picardie et Roissy assortie de cette desserte de Creil, je crois que c'est un véritable, pour nous, repère, un véritable accélérateur, c'est aussi, et cela, cela a été dit tout à l'heure par Madame la directrice de RFF, il est clair que les liaisons dans les deux sens permettent un développement d'emplois, un développement d'activités qui n'est pas possible aussi facilement toujours. Voilà ! Donc, je vais très vite parce qu'il y a plein de choses à dire et cela, nous les dirons, mais on travaille avec les habitants de l'agglomération creilloise sur ces sujets, les associations en particulier, le Conseil de développement. Cela s'inscrit dans un projet de territoire global de l'agglomération. Le projet TGV, Ligne à grande Vitesse et desserte par TER ne fait que venir conforter notre choix qui était, effectivement, de redonner à cette gare, à ce cœur d'agglomération, une autre dimension que celle qui était la sienne de par l'histoire, d'une certaine manière. Voilà ce que je peux vous dire.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien ! Monsieur Demailly, Maire d'Amiens, il veut peut-être apporter une vision amiénoise. On lui porte un micro baladeur. Voilà !

Gilles DEMAILLY

Oui, simplement, bonsoir à tous ! Moi aussi, je voudrais saluer, bien entendu, tous les élus, en particulier les élus de l'Oise qui sont très nombreux à être ici, ce soir. J'ai souhaité intervenir après Monsieur le Maire de Creil, parce que je crois, effectivement, qu'il est important, pardon, le Président de l'agglomération qui est de Creil parce que c'est aussi en tant que Maire d'Amiens mais aussi en tant que Président de l'agglomération d'Amiens mais aussi du pays du Grand Amiénois. Donc, je crois que quand on a voulu desservir la Picardie par le TGV, on a fait une gare qui n'est pas au milieu de l'agglomération. Or, ce que vient de dire le Président de l'agglomération de Creil, c'est bien que lorsqu'on dessert une agglomération, qu'on permet le TGV dans le cœur de l'agglomération, c'est qu'on dessert un nœud ferroviaire. Et donc, on est utile à d'autres villes, à d'autres gares autour. Mais je crois que c'est bien l'intérêt, effectivement, de créer deux nouvelles gares TGV en France. Je rappelle qu'il y en a 203 à l'heure actuelle et qu'il n'y a donc pas d'agglomération, au sens strict, picarde qui soit desservie

et qui soit une gare TGV. Et donc, en faire deux, Creil et Amiens, qui sont des nœuds ferroviaires tous les deux, puisque le nœud ferroviaire d'Amiens dessert aussi, je dirais, en dehors de la métropole qui fait 180 000 habitants, il dessert tout le pays du Grand Amiénois qui en fait 340 000. Donc, cela c'est la première raison. Et puis, je vais intervenir sur un seul point, plutôt deux mais l'un qui est vraiment la question d'emplois. Quand on parle d'emploi, moi, je ne vois pas seulement l'accès aux emplois qui sont à Roissy, c'est important pour tous, mais ce sont ceux qu'on peut créer dans nos agglomérations et dans l'ensemble des villes picardes grâce au fait qu'il y ait effectivement deux gares TGV supplémentaires. Car je rappelle que la création d'emplois, c'est souvent lié aussi à des développements de l'enseignement supérieur, à l'accueil d'un certain nombre de chercheurs de qualité, des réseaux de finance qu'on s'est créés. La Picardie a su créer, grâce au soutien de l'ensemble des partenaires de pôles de collectivités à vocation mondiale, et vouloir donner les moyens de faire en sorte que ces pôles qui sont des réseaux de chercheurs, d'entreprises, liés autour des agglomérations soient aussi capables d'attirer les entreprises. Or, c'est l'un des obstacles majeurs à l'heure actuelle, c'est qu'on a du mal à convaincre les entreprises de venir, parce qu'on nous dit clairement mais combien de temps on met pour venir du monde entier dans vos agglomérations. Et donc, c'est une vraie question de permettre de faire venir, non pas seulement, de partir d'une Région pour être dans le monde, mais de faire venir aussi les activités économiques du monde entier vers nos métropoles picardes. Voilà, c'est là-dessus que je veux insister et nous avons, effectivement, su développer des moyens d'excellence. Il faut aussi nous donner des atouts supplémentaires et je le redis parce qu'on a tout le temps parlé de grands projets, de nouvelles lignes TGV, bien sûr, Amiens attend et il se battra pour avoir d'autres grands projets. On a aussi parlé tout à l'heure du Grand Canal, mais je vais rappeler quand même la modestie des sommes en jeu pour ces quelques 6 kilomètres dans l'hypothèse, elle est petite, 155 millions d'euros de coût de cette ligne, et pour faire un peu comme le Président et mon collègue Christian Grimbart, Amiens n'a pas attendu non plus, ce débat pour pouvoir se préparer à l'accueil du TGV. Nous avons investi sur la Métropole près de 50 millions d'euros pour aménager et améliorer la gare, améliorer l'accotement de la gare, améliorer des bâtiments supplémentaires pour développer les activités économiques, de haut niveau de formation et de qualité d'emploi. Voilà ! C'était l'un des événements que je veux dire, et nous travaillons, bien entendu, aussi en faire en sorte qu'il faut qu'il y ait un arrêt dans une gare pour permettre aux gens de se déplacer au sein de la métropole, qu'elle soit creilloise ou qu'elle soit amiénoise. Voilà, c'est le point sur lequel je veux intervenir. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, il y a beaucoup, beaucoup de candidats, c'est une très bonne chose, mais cela va être difficile à organiser. On va peut-être commencer par Madame Dupart. Je la présente parce qu'il se trouve que je la connais, elle est déléguée régionale de la Fédération Nationale des Usagers des Transports.

Christine DUPART

Oui, bonsoir ! Oui, moi, je ne parlerai pas d'emploi puisque cela a déjà été largement fait, je voudrais revenir au quotidien des usagers qui est souvent difficile pour les Picards, et en particulier parce que la disparition des bassins d'emplois traditionnels en fait qu'ils sont souvent amenés à effectuer des migrations journalières ou à se déplacer souvent vers d'autres régions. Donc, les besoins des Picards, ce sont des transports plus efficaces, des déplacements plus faciles, plus confortables, et une meilleure prise en compte de leurs besoins. Et la proposition qui nous est faite ce soir nous semble convaincante, puisque c'est une amélioration du maillage entre les différents réseaux. Il faut en finir avec la juxtaposition des réseaux, ligne à grande vitesse d'un côté, c'est le cas de la Picardie, et puis réseau classique de l'autre, souvent mal entretenu et qui apparaît souvent comme le parent pauvre. En effet, pour nous, la solution c'est d'améliorer le réseau existant en le connectant à la ligne grande vitesse. C'est la connexion à la grande vitesse qui permettra peut-être, nous l'espérons en tout cas pour la Picardie, d'améliorer et de valoriser le réseau existant. Cela signifie aussi améliorer les correspondances, l'intermodalité, l'accueil dans les gares, mais cela, je laisserai à mon collègue de l'Association Lutèce le plaisir et le loisir de le développer. La liaison qui nous est proposée offre plusieurs avantages pour les usagers picards, je n'y reviendrai pas ; par contre, ce que je veux signaler en tant que FNAUT Picardie, c'est que nous soutenons le projet, bien sûr, Ligne Grande Vitesse plus TER, TER cadencé toute la journée, puisque seule cette solution répond aux besoins de l'ensemble des usagers picards, et qu'elle va dans le sens des déplacements durables puisqu'elle permet à la fois de desservir les territoires et non de les exclure, comme c'est souvent le cas actuellement, elle permet une meilleure desserte des villes et des agglomérations moyennes, telles que Creil et l'agglomération creilloise, et l'étoile ferroviaire de Creil dont nous avons souvent parlé va pouvoir, nous l'espérons, retrouver son sens en revivifiant les lignes transversales Creil-Saint-Quentin, Creil-Amiens, Creil-Beauvais, Creil-Pontoise. Ce sont, en effet, des

infrastructures existantes qui sont souvent mal utilisées et qui, à travers ce projet, devraient contribuer à proposer des alternatives réelles à la route et constituer des possibilités de rabattement. Quant au tracé, il nous semble que l'option de passage central est la mieux adaptée parce qu'elle est courte et qu'elle peut desservir Survilliers, mais nous suivrons les débats qui auront lieu dans le Val-d'Oise à ce sujet. En effet, en tant qu'association d'usagers, nous sommes solidaires des Franciliens, et nous pensons qu'il faut améliorer les transports régionaux en Ile-de-France afin qu'ils répondent aux besoins énormes et spécifiques de cette Région, de cette population, et pour nous, il n'est pas admissible d'opposer les usagers les uns aux autres et le Barreau de Gonesse au Barreau Roissy-Picardie, ils ne sont pas antagonistes. Ils doivent être développés l'un et l'autre, parce qu'ils correspondent l'un et l'autre à des besoins pressants des usagers puisque, faut-il le rappeler, ce n'est pas aux usagers de s'adapter à des infrastructures qui seraient malpratiques, ce sont les infrastructures et les projets qui doivent être adaptés au plus près des besoins des populations, et permettre ainsi un meilleur report des habitants sur les transports collectifs. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci, madame. Alors, au micro 2, monsieur.

Michel LEMAIRE

Je vous remercie. Depuis que j'ai maigri, vous voyez, je suis caché derrière les caméras, on ne me voit pas. Merci beaucoup. Monsieur Grimbert, je rebondis sur ce que vous disiez tout à l'heure à propos de l'aménagement de la gare de Creil. Alors, comme vous pouvez le voir, j'ai ma voiture de secours à côté de moi, je suis handicapé, et il s'avère que... Je me présente, je suis Michel Lemaire. Je suis Vice-président de l'Association Handicap Services à Nogent, et cette association essaie, dans la mesure où elle le peut, de protéger et de défendre les intérêts des personnes touchées par le handicap. Alors, ce que je souhaiterais rapidement évoquer, parce que je n'ai pas trop de temps, c'est que les accès dans les gares sont toujours difficiles par les personnes à mobilité réduite, et je parle essentiellement à ceux qui sont motorisés, entre guillemets, avec 4 roues. L'ennui, c'est qu'il n'y a pas toujours : premièrement, les places de stationnement à un nombre raisonnable pour pouvoir accueillir leur véhicule parce que bien souvent, les places sont prises par des personnes qui, eux, n'ont pas le macaron, mais qui, visiblement, excusez-moi, on vous insulte quand vous dites... Vous savez, j'aimerais bien revenir là, cela c'est

un détail. Et puis, également, l'accessibilité aux quais et aux voies, cela sera seulement un très gros problème parce que moi-même, j'ai connu la gare de Creil après les bombardements, ce n'était pas triste, vous avez fait tout ce qu'il fallait pour remettre en place, mais avec toutes les voies qui risquent de converger, il faut penser aussi aux gens même si les autocars qui amèneront les passagers dans la gare... enfin, d'abord dans la gare, eux-mêmes seront aménagés. Je participe à un groupe de travail dans votre conseil général où, justement, il y a un gros effort de fait pour prévoir des autocars qui permettront d'amener les personnes à mobilité réduite au plus près. Alors cela, il y aura certainement des emprises à prévoir pour ces cars, mais après, les personnes qui seront dans l'autocar, ils descendront et iront dans la gare, et après, prendre le train. Alors, je crois que là, vous avez aussi beaucoup de sujets de réflexion, et Monsieur Grimbert a bien soulevé la question. Voilà ! Oui, je n'ai pas voulu prendre trop de temps, et je vous remercie. Et vous avez intérêt à cacher la caméra, comme cela les autres sont visibles. Merci beaucoup messieurs, dames.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Bon, alors... voilà ! Et puis ensuite, on passera à Monsieur Lebrun, monsieur qui au micro 4 qui attendait depuis un bon moment.

Alain LEBRUN

Oui. Je suis Alain Lebrun, Secrétaire général de l'Union départementale CGT de l'Oise. Moi, je repartirai de la première question : « Faut-il réaliser cet équipement ? ». Je pense que pour pouvoir y répondre, il y a besoin de répondre justement à deux exigences : « Est-ce que cela répond aux besoins, et est-ce que cela serait efficace ? ». Et je pense que l'un ne va pas sans l'autre. Moi aussi, j'étais assez surpris que Creil-Roissy, la liaison, je ne vais pas dire au barreau pour ne pas choquer, soit remplacée par... enfin, ou complétée par une ligne grande vitesse... enfin, ou TGV, ou raccordement à la ligne grande vitesse sur Amiens. D'autant plus surpris que, me semble-t-il, sauf si mes informations sont erronées, les lignes TGV province-province sont déficitaires. Donc, je m'interroge sur comment on va financer ces lignes ? Enfin, je crois que c'est... Il y a à peu près un an où la SNCF avait quand même fait parler beaucoup d'elle sur la suppression des liaisons transversales puisqu'elles étaient déficitaires. Et donc, je suis assez interrogatif sur cette question. La deuxième question par rapport au TGV ; alors, tout à l'heure, dans le schéma, il était indiqué que les TER venant de Compiègne, Beauvais, il n'y aurait pas

de suppression, mais venant d'Amiens : est-ce qu'il y aura des conséquences sur la ligne Amiens-Paris pour ceux qui vont se rendre tous les jours sur la capitale pour pouvoir travailler et qui faisaient des arrêts sur Creil ? Je continue quand même ?

Claude BERNET

Cela, je ne l'avais pas encore vu. Bon, on va considérer que c'est une fausse alerte. Mais, malheureusement, cela ne permet pas à Monsieur Lebrun... Voilà ! C'est surtout... L'intérêt, c'est de montrer comme c'est agréable quand cela s'arrête. Alors, Monsieur Lebrun, vous avez de nouveau la parole. Ah, vous n'avez plus de micro ?

Alain LEBRUN

Je n'ai plus de micro. Ah, cela y est, cela revient.

Claude BERNET

Cela va ?

Alain LEBRUN

Tout à l'heure, je disais sur la liaison Creil-Roissy, effectivement, le nombre de salariés qui vont travailler sur la plate-forme de Picardie, et surtout du Sud de l'Oise, cette liaison est évidemment primordiale, sauf qu'il faut qu'on regarde en termes d'efficacité, est-ce qu'en amont et en aval, on répond aux besoins qui seront posés ? Je vais prendre deux exemples ; premièrement en aval, une fois que les salariés vont arriver en gare de Roissy, quels moyens de transport collectif vont-ils avoir pour irriguer l'ensemble de la zone et pouvoir se rendre à leur travail, avec des horaires décalés, comme c'est précisé dans le document de RFF ? Le deuxième en amont, la gare de Creil. J'ai bien entendu monsieur le Président sur l'aménagement de la gare de Creil en tant que telle, mais en tant qu'infrastructure. Aujourd'hui, les infrastructures sont obsolètes et comment... et cela n'apparaît pas dans le projet. Qu'est-ce qui est prévu en termes de modernisation de la gare de Creil en termes d'infrastructure, qui permet d'absorber le passage du TGV d'une part, et d'autre part les liaisons TER pour aller sur Roissy ? Les trains venant de Compiègne et de Beauvais qui, à mon avis, si on veut assurer les correspondances, nécessitent de revoir complètement le plan de voie de la gare, y compris avec des nouveaux quais. Et moi, je voudrais insister quand même sur la question de la troisième voie, entre Creil et Chantilly. Tout à l'heure, monsieur expliquait que sur Orry-la-Ville où il y a quatre voies, on ne pouvait pas mettre plus de trains parce que cela va être compliqué. Là, entre Creil et Chantilly, il n'y en a que deux, et il va y avoir plus de trains.

Donc, à un moment donné, il va bien falloir quand même qu'on se pose la question : quelles seront les priorités ? Est-ce qu'on fait passer le TER ? Est-ce qu'on fait passer le TGV ? Donc, la liaison Creil-Roissy, pour qui ? Y compris... je vais même plus loin, puisque c'était évoqué à plusieurs fois, Creil c'est une étoile ferroviaire. Mais l'étoile ferroviaire, il y a aussi besoin d'y regarder de près ! La liaison Beauvais-Creil, dans l'état actuel des choses, ne correspond pas... Beauvais, c'est quand même la ville de préfecture. Comment on va faire pour que les habitants de Beauvais puissent rejoindre la plate-forme de Roissy avec une infrastructure ferroviaire qui est dans l'état qu'elle est aujourd'hui ? Une dernière chose, c'est dans le document de RFF très complet, il montre qu'il y a 40 % des personnes travaillant... des Picards travaillant sur la plate-forme de Roissy qui partent avant 6 heures du matin, et de l'autre côté, j'ai vu que le cadencement commençait après 6 heures, les heures de pointe alors, à moins qu'on décale les heures de pointe à 4 heures du matin, mais il y a quelque chose, à mon avis, qu'il va falloir adapter. Enfin, c'est sans doute l'interrogation que je voudrais poser. Mais enfin, une dernière remarque plus une question. En tant que fervent défenseur de service public, est-ce que c'est la SNCF demain qui exploitera cette liaison ?

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bon. Il y a des questions très précises là qui peuvent intéresser RFF, ou du moins en tout cas auxquelles RFF peut répondre.

Lucette VANLAECKE

... Qui nous intéressent, effectivement. Vous évoquez, monsieur, les lignes TGV province-province, et donc, si, effectivement, elles étaient rentables. Tout à l'heure, j'ai évoqué la grande vitesse qui était un secteur en forte croissance, mais dans le secteur de la grande vitesse, plus spécifiquement, et là, on le voit peut-être au niveau d'un graphique, c'est que ce que l'on attend en termes d'augmentation de trafic, c'est 6 à 7 % par an d'augmentation uniquement pour les lignes province-province. Donc, si l'ensemble de la grande vitesse est en croissance, plus spécifiquement la croissance du trafic se ressent sur les trafics province-province. Donc, on peut attendre qu'il y ait des services qui répondent à ces demandes puisque, fort justement, vous disiez, décider si on en a besoin c'est d'abord répondre à des besoins, et ces besoins-là, ce sont ceux qui sont particulièrement identifiés. Alors, maintenant, dans ce qui concerne la gare de Roissy, et une fois arrivé à Roissy, les déplacements sur le site de Roissy, de même les aménagements prévus en

gare de Creil, je passerai la parole à Cédric Papin qui vous a tout à l'heure, effectivement, aussi parlé de la troisième voie.

Cédric PAPIN

Je vais peut-être revenir profiter que j'ai le micro pour revenir très rapidement sur les petites questions qui ont été posées, importantes, au niveau des options de passage. L'option Nord a été évoquée tout à l'heure par Monsieur Porche, je crois, avec la question particulière de la zone d'activités des Portes de Vémars. Alors, évidemment, cette zone a été identifiée au travers de nos études environnementales et de connaissance du territoire. Alors, deux choses juste à ce sujet, l'option Nord est étudiée par RFF depuis quelques années. Nous avons souhaité, lorsque nous avons soumis le projet à la Commission nationale du débat public, conserver le principe de cette option qui nous semblait quand même intéressante à mettre au débat par son principe de longer l'autoroute A1. Bien entendu, nous sommes conscients de la contrainte très forte qui existe au niveau de la zone des Portes de Vémars qui a une croissance très rapide. Voilà sur ce point. Sur le point de la liaison entre les aéroports qui a été soulevé, nous avons discuté de cela avec Aéroports de Paris lors de la préparation du débat. Nous ne sommes pas spécialistes, c'est difficile de parler en leur nom. Ce que j'ai retenu, c'est que les synergies entre les deux aéroports sont malheureusement très faibles, tout simplement parce qu'ils répondent à des modèles de transport et des modèles économiques complètement différents. L'Aéroport Paris-Charles de Gaulle est un hub international et intercontinental principalement, alors que l'Aéroport de Beauvais est spécialisé, si on peut dire, sur les compagnies low cost et de dimensions essentiellement régionales avec une forte clientèle d'Ile-de-France. Donc, il n'y a pas, ne serait-ce qu'en termes de déplacement, actuellement, de besoin de liaison entre les deux aéroports. Au-delà de cela, bien évidemment, comme on l'a maintes fois souligné, notre projet irrigue toute l'Oise, relie les bassins de vie entre eux, relie les bassins économiques entre eux, et c'est plus cela qu'il faut rechercher. Je rajouterai juste que RFF mène un projet de modernisation avec la région de l'axe Creil-Beauvais, un projet important qui va permettre d'augmenter le nombre de trains sur cet axe et, donc cela c'est pour un horizon plus proche, de 2014... à l'horizon du projet Roissy-Picardie, grâce à cette fréquence meilleure sur l'axe Creil-Beauvais, l'effet de synergie, du moins de déplacement entre le Beauvaisis et Creil, et au-delà, bien sûr, le pôle de Roissy, sera effectif. Voilà ! Restons un peu dans le domaine aéroportuaire sur les horaires décalés. C'est une question très importante. Evidemment, nous l'avons étudiée. Chacun sait qu'un train, c'est un peu difficile de le faire fonctionner 24 heures sur 24. Donc, on ne vise pas de la

perfection. Nous avons, à ce stade encore une fois très préliminaire, imaginé une amplitude horaire, c'est-à-dire le nombre d'heures pendant lesquelles le service sera mis en place de 19 heures, donc ce qui est quand même assez considérable. A l'heure actuelle, il est complètement prématuré de définir quels seront les horaires de départ. Donc, ce n'est pas 6 heures, on pense à 5 heures, voire 5 heures et demie. On ne pourra peut-être pas couvrir tous les besoins, mais en tout cas, pour nous, on pense que le jeu en vaut la chandelle. Voilà ! Juste une dernière chose, on a observé sur le quart Picardie-Roissy, mis en place par la région Picardie, qu'il y a quand même... malgré les 40 % de salariés évoqués, il y a quand même un phénomène d'heures de pointe classiques, entre guillemets, c'est-à-dire, on va dire 7 heures, 9 heures, qui est observé sur la liaison actuelle. Donc, ce qui nous fait dire que, et la note d'études de marché l'a montré, le service sera utilisé. Sur la gare de Creil, dire que les infrastructures sont obsolètes, c'est peut-être un peu réducteur. Bien sûr, certaines commencent à dater, cela reste un complexe ferroviaire très important. On a maintes fois parlé des cinq branches, et c'est qu'il y a un intérêt stratégique avec beaucoup de circulations. RFF, en quelques mots, pour les années qui viennent, a beaucoup de projets dans le secteur de Creil, et donc Roissy-Picardie, bien sûr, avec l'arrivée du TGV, mais ce n'est peut-être pas, en tant que tel, l'arrivée du TGV techniquement qui demande le plus de bouleversement, c'est toute sorte d'autres événements, tels que l'augmentation générale des trafics, y compris vers Paris, il ne faut pas l'oublier, souvent la question est posée, mais l'axe Creil-Paris n'est pas du tout oublié, c'est un axe qui connaît une fréquentation croissante. Donc, tout cela est indépendant du sujet qui nous rassemble, mais nécessitera des forts investissements dans la gare. Il y aura un renouvellement des postes d'aiguillage, c'est un projet très ambitieux, on parle de plusieurs dizaines de millions d'euros, voilà ! Et on a aussi beaucoup évoqué les questions d'accessibilité, qui sont un enjeu important. Voilà ! Donc, la gare de Creil n'est pas du tout oubliée, ce sont des projets qui devront s'inscrire en harmonie avec les projets de l'agglomération, notamment les projets urbains, les techniciens, ils travaillent dès aujourd'hui, et on trouve vraiment que c'est un challenge passionnant. Juste...

Claude BERNET

Continuez, continuez !

Cédric PAPIN

... une toute petite dernière chose. Sur les 4 voies, j'avais déjà évoqué cela tout à l'heure, il ne me semble pas avoir dit qu'il y avait un problème sur les 4 voies en deçà d'Orry. Je répète juste là-dessus qu'il y a une chose à retenir, c'est qu'il y a un fonctionnement que

le RER D est terminus à Orry, en terme ferroviaire, c'est cela qui fait que... non, non... enfin, il y a des RER qui vont à Creil, bien évidemment, mais ils ne sont pas en service de type RER. Vous ne pouvez pas, par exemple, emprunter qu'un passe Navigo, donc ils sont hors tarification Ile-de-France. Voilà ! Et donc, juste là-dessus, les 4 voies sont nécessaires à Orry, elles sont éventuellement nécessaires après Orry pour que, globalement, tout se passe bien avant et après Orry, un peu au-delà, la question reste entière et elle sera étudiée avec sérieux.

Claude BERNET

Très bien. Alors, j'avais une demande de parole depuis longtemps de monsieur le Maire de Creil, donc je vais lui passer un micro. Voilà !

Jean-Claude VILLEMAIN

Oui. Je voulais remercier tous les participants, parce que nous sommes venus très nombreux, mais je voudrais signaler qu'il est aussi important de s'inscrire sur les sites en ligne, que ce soit le site de la Région ou le site du comité creillois, pour continuer cette mobilisation. Moi, j'ai un regret ce soir, c'est l'absence de Monsieur Paternotte, qui est Député-maire dans le Val-d'Oise. Je salue mon collègue de Saint-Witz qui, lui, est venu. Monsieur Paternotte est un spécialiste du transport, et il propose un projet deux en un qui a l'extrême chance de vider de leur sens le projet de liaison ferroviaire Picardie-Roissy, qui nous intéresse nous Picards, mais qui vide de son sens le Barreau de Gonesse aussi, et Monsieur Biet l'a très bien démontré tout à l'heure et je l'en remercie, cela m'évite d'être trop long. Mais, je tiens à dire qu'on ne désespère pas, nous les Picards, de convaincre Monsieur Paternotte quand nous irons à Saint-Witz ou à Villiers-le-Bel, qu'à Fosses et à Villiers-le-Bel de voir... d'essayer de le convaincre du bien-fondé de notre démarche qui n'oppose pas les deux barreaux, mais qui en font des barreaux complémentaires. Et s'il ne craint pas d'être convaincu par l'unanimité des élus de Picardie, personne ne lui en fera reproche, les élus ont le devoir de réfléchir, ils ont le droit aussi de changer d'avis. Le barreau, la liaison ferroviaire Picardie-Roissy, c'est un retour sur une injustice structurelle. Aujourd'hui, monsieur le Maire d'Amiens l'a dit : 203 gares TGV en France, 22 régions moyennes par région, 9 gares. Si on rajoute les gares TGV d'Amiens et celles de Creil, on est à 3, on est encore bien loin de la moyenne nationale, mais pour l'instant cela nous suffira grandement à notre bonheur. Et je crois que ces deux gares offriront une amélioration sensible, très sensible dans les liaisons que nous aurons avec l'international, le national et, bien sûr, la région parisienne. De toutes les options évoquées, lors de ces débats, y compris celles de Monsieur Paternotte, la

création de la liaison ferroviaire Picardie-Roissy, avec le passage des TGV, est la seule option qui nous... comment je dirais, qui nous répare de cette injustice structurelle. La ville de Creil et ses environs, Christian Grimbert en a parlé, je vais glisser très rapidement... au niveau de la ville de Creil, nous avons pris nos responsabilités depuis déjà très longtemps. Puisque nous avons anticipé et préempté un certain nombre de terrains ou de propriétés pour préparer ce réaménagement du quartier de la gare Jean Jaurès à Creil. Et nous avons, bien sûr, toute une zone... en plus du plan de rénovation urbaine de Gournay-les-Usines, nous avons aussi toute une zone Vieille Montagne qui pourra accueillir un ensemble immobilier et d'activités, voir si nous pouvons le faire un petit pont fluvial de tourisme. Moi, je tiens aussi à vous dire, cette nuit j'ai fait un rêve et je vais le soumettre au débat. Ce n'est pas un cauchemar, un rêve, et je le soumettrais aussi à la SNCF. La rénovation de la gare, je n'y crois pas, 19 000 passages. On peut penser qu'on va doubler le nombre de passages dans une gare qui date de 1935, rénovée en 50, rénovée dans les années 70-80, à force de rénover, on n'agrandit pas, bien au contraire. Le rêve que je fais, c'est d'avoir une gare passerelle. Une gare passerelle, c'est rejoindre Nogent et Creil, c'est mettre de l'activité au-dessus des voies, c'est faire de cette gare un passage vivant au-dessus d'une fracture ferrée qui coupe notre agglomération en deux. Voilà mon rêve et, en général, j'y tiens beaucoup à mes rêves. La liaison ferroviaire Picardie-Roissy, avec le scénario central comme l'a dit Madame Dupart et les deux services TGV-TER, est l'équipement au service de la population. Cette nouvelle liaison simple, rapide, cohérente, aura 4 plus pour notre agglomération et aussi pour les Picards et les Franciliens. Un plus environnemental, et je demande à ce qu'on vérifie mes calculs, je ne suis pas un spécialiste. On va économiser une tonne de CO₂ par personne et par an, qui se rend de Creil à Roissy, une tonne par an. Un plus sociétal, fini l'individualisme de l'automobile, mais bonjour le collectif des transports ferroviaires avec leur scène quotidienne. Un plus social, gain de pouvoir d'achat. A partir des ratios des services fiscaux, environ 5 000 euros pour faire le trajet Creil... en voiture 5 chevaux, le parcours Creil-Roissy, 5 000 euros, je n'ai pas compté les péages. Une carte d'abonnement mensuel devrait coûter à peu près 600 euros pour un an. Vous voyez, c'est pratiquement du 1 pour 9. Là, c'est un gain de pouvoir d'achat très sensible encore. Et puis, un plus économique, très rapidement, les emplois de Roissy se rapprochent de notre bassin, mais notre bassin devient beaucoup plus attractif. J'ai toujours considéré qu'un élu devait aussi avant tout penser aux hommes et aux femmes de son territoire, et pas se borner à parler d'aménagement, de ratios, de normes, de budgets. C'est pourquoi... Je voudrais vous raconter le témoignage d'une personne qui travaille... d'un creillois qui travaille sur Roissy. Le matin, pas d'offre de transport public

pour se rendre dans de bonnes conditions sur Roissy. Le covoiturage est fortement découragé par les entreprises, parce qu'ils craignent les embouteillages, donc des retards ou des accidents et la désorganisation de leurs équipes sur le terrain... sur la plate-forme. Et donc, ce jeune homme me disait : « J'habite dans la même entrée qu'un autre qui travaille à Roissy. On part à la même heure. On se dit bonjour, et on rentre dans nos voitures. On va à Roissy, on arrive sur l'entreprise. On se déshabille dans le même vestiaire, on monte dans le même camion, on passe nos 8 heures ensemble, et hop, rebelote, on va dans notre vestiaire, on se dit au revoir, et on rentre chez nous. Et le soir, on discute ensemble. Mais voilà, il faut deux voitures pour y aller. Au final, pour les habitants de notre agglomération, c'est le stress, la fatigue le soir. Parce que pour éviter de payer le péage, ils sont obligés de passer par les petites routes, pour ceux qui connaissent la Chapelle-en-Serval-Chantilly-Creil, et là c'est le danger. Et il y a déjà eu des accidents, et il y a déjà eu des morts. Alors, je crois que là aussi, dans ce débat public, il faut remettre les gens, les travailleurs, au centre du débat. Alors, oui, c'est un débat technique avant tout. Oui, c'est un débat de spécialistes. Mais derrière les tracés, derrière les chiffres, derrière les budgets, derrière les normes se cache le quotidien de milliers d'Isariens et de Picards. Gardons à l'esprit qu'ils comptent sur nous pour ne pas les oublier et faire valoir leurs intérêts. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Voilà. Micro 1.

Thierry BRAS

Bonsoir à tous. Je suis Thierry Bras, président de l'Association Lutèce, donc les usagers des transports de l'étoile de Creil et environs. Bien sûr, Lutèce est pour la liaison Picardie-Roissy, à condition que cela ne soit pas seulement pour la grande vitesse. Donc, Lutèce est favorable à l'option grande vitesse plus trains régionaux, parce que cela permettra de désengorger la gare du Nord, et de satisfaire les besoins de tous les usagers qui se rendent à Roissy en provenance de toutes les branches de l'étoile de Creil. Néanmoins, Lutèce voudrait qu'on lui apporte des éclaircissements sur les quatre points suivants. Tout d'abord, que la desserte classique Creil-Paris soit maintenue, mais ne soit pas sacrifiée par la nouvelle ligne. Les Picards ont encore en mémoire que la ligne Creil-Amiens a été dégradée avec la mise en place de la ligne à grande vitesse vers le Nord. Deuxième chose, ce Creil-Paris est actuellement saturé, quand on interroge la SNCF pour obtenir

davantage de trains sur cette liaison, on nous dit que ce n'est pas possible. Or, le parcours que va emprunter Creil-Roissy sera juste une portion entre Creil et, à peu près, la Chapelle-en-Serval. Donc, comment RFF et SNCF comptent améliorer cette saturation... y faire face ? Troisième chose, lors de l'exploitation, même si on n'y est pas encore, Lutèce demande qu'au niveau de la grille horaire et au niveau de la tarification, cela soit fait en concertation avec les usagers, puisque ce sont des travailleurs qui travaillent en horaire décalé, donc il faut que cela soit des horaires adaptés, et aussi au niveau du tarif et des abonnements de travail. Puisqu'il ne faut pas que la liaison, si elle se fait par TGV, soit à des prix prohibitifs. Et quatrième chose, la desserte Picardie-Roissy ne pourra apporter une amélioration réelle aux usagers du train que si on modernise la gare de Creil, à trois niveaux ; d'abord, au niveau de l'accueil des passagers, des usagers qui seront plus nombreux avec cette mise en place de Picardie-Roissy ; au niveau de l'accueil des personnes à mobilité réduite, puisqu'actuellement, avec les souterrains, celles-ci ne peuvent pas s'y rendre librement à tous les quais ; et troisièmement, au niveau de l'arrivée des trains, au niveau des lignes, puisqu'actuellement, en heures de pointe, des trains doivent attendre d'autres trains qui arrivent dans la gare. Voilà ! Je vous remercie.

Claude BERNET

Très bien.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors ! J'ai quelques demandes de parole tout de même au premier rang. Alors, monsieur le Président du Conseil Régional, puis Monsieur Ferrieux représentant le président du Conseil Général. Alors, voilà. Monsieur Gewerc ?

Claude GEWERC

Bien. Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Mesdames et messieurs, moi, j'ai entendu plein de choses, et je voudrais rectifier un certain nombre d'idées qui me paraissent un peu erronées. Ce projet, c'est un projet auquel nous tenons, et nous tenons beaucoup. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, on vit en 2010, et qu'en 2010, les liens entre les territoires dans l'Europe développée se feront par trains à grande vitesse. Et la non-connexion aux trains à grande vitesse, c'est l'enfermement de la région dans une autre logique, c'est la région qui est seulement traversée, mais qui ne bénéficie pas. Et donc, aujourd'hui, on vous parle du train à grande vitesse, on vous a parlé des équilibres, et j'ai

entendu la CGT défendre l'équilibre du ville-à-ville, moi, ce qui m'intéresse, c'est qu'on puisse y accéder. Et cela, c'est notre priorité. Alors, on parle du TER, je pense que sur le TER, la Région Picardie n'a pas à rougir. La Région Picardie est la région qui consacre, en France, le plus gros budget en euros par habitant sur le TER. J'entends parler de la demande pour les personnes à mobilité réduite d'accéder à la gare de Creil. Ce n'est pas à la gare de Creil, c'est à toutes les gares : 105 millions d'euros sont inscrits au budget de la Région Picardie pour que toutes les gares de Picardie soient accessibles aux gens, aux personnes à mobilité réduite, et pas seulement pour avoir accès à la LGV, on est dans une autre logique. Donc, c'est bien d'avoir le prétexte de ce débat qui me paraît important sur Picardie-Roissy, pour entendre parler de politique d'aménagement du territoire. Mais la politique d'aménagement du territoire ne va pas se résumer à aller à Roissy. La politique d'aménagement du territoire, c'est l'ouverture de la Picardie à 360 degrés au sein de l'Europe développée, sur toutes les régions européennes, et pas seulement cet accès. C'est l'ouverture à tout ! Et donc, là on est simplement sur un objet structurant et rien d'autre. Et remettons les choses à leur place ! Ce n'est pas la ligne Picardie-Roissy qui va sortir la Picardie. Le Maire d'Amiens l'a dit, ce sont tous les projets que nous avons menés, et que nous continuons à mener sur l'ouverture de la Picardie, sur les travaux de demain, donc au travers de recherches et développement, et qui situent notre région, aujourd'hui, sur un certain nombre de pôles de compétitivité comme la région leader en Europe, mais pour que cette région leader en Europe s'ouvre, on a besoin des accès. Et les accès sont l'un des éléments. Ce n'est pas la ligne qui va résoudre vos problèmes. Alors, j'aime beaucoup, parce qu'on parle des projets de nos amis Franciliens. Mais, je rappelle quand même que ce projet fait partie d'un projet global, que j'ai eu l'honneur de présider, des huit régions du grand Bassin parisien. Donc, ce n'est pas une région, ce sont les huit régions. Les huit régions du grand Bassin parisien représentent environ 35 à 40 % de la population française, 50 % du PIB français. Et ce projet, c'est le contournement de Paris pour les déplacements des personnes et des marchandises. Et ce barreau est l'un des éléments de cette nouvelle politique, où tout ne passe plus, et tout ne rentre plus, et ne sort plus de Paris. Et donc, le président de la Région Ile-de-France a déposé ce projet avec moi sur le bureau, là-bas à Bruxelles, de l'Union européenne. Et à l'Union européenne, on nous a dit : c'est la première fois que huit régions européennes déposent un projet que ce n'est pas un Etat. C'est aussi une autre façon dans laquelle les citoyens s'approprient un certain nombre de nouveaux projets. Donc, ce projet c'est un projet phare. Non pas seulement parce qu'il peut permettre, demain, de changer la donne en Picardie, mais parce qu'il doit changer la donne en Europe, sur le mode de déplacement des hommes et des marchandises. Et tout

ne doit plus passer par les logiques centrales. C'est aussi l'un des symboles qui est dans ce projet. Alors, j'ai entendu beaucoup de choses où on s'interroge sur l'emploi. Mais l'emploi, il ne vient pas au travers simplement de la ligne. Il vient parce que votre territoire, il est accessible. Quand vous interrogez des chefs d'entreprise, la première raison pour laquelle ils vont sur un territoire, c'est son accessibilité. Ce n'est pas le montant, comme on disait avant, de la taxe professionnelle, c'est le territoire : il est ouvert ou il est fermé. Et jusqu'à présent, la Picardie a été fermée, parce que regardez bien comment est constituée la Picardie ; l'accès à Paris par la route, c'est l'autoroute 1 : saturée ; l'autre accès, c'est l'autoroute A16, qui arrive au milieu des champs, parce que nos amis Franciliens n'ont jamais voulu qu'elle arrive là où elle devait arriver ; la gare du Nord, grande gare européenne : saturée. Si vous ne travaillez pas au contournement par l'ensemble des outils, comment vous gérez votre développement ? Il est bloqué. Alors, j'entends aussi parler de ceux qui vont travailler à Roissy. Les chiffres que nous avons sont un peu différents. On parle de 12 000, le chiffre que moi, j'ai, c'est 17 000 personnes. Mais, 17 000 personnes, c'est un chiffre extrêmement important. Mais, combien de Picards vont travailler en région Ile-de-France chaque jour ? Cent mille... pas 17 000, 100 000, cela c'est la réalité : 40 000 par le train, plus de 40 000 par la route, et le reste sur la plate-forme. C'est cela les problèmes d'aménagement du territoire et de développement que nous avons à résoudre, et pas seulement Picardie-Roissy. Picardie-Roissy est une étape, une étape d'ouverture de notre région à 360 degrés, dans laquelle chacun sera à moins d'une heure d'une gare TGV en Picardie. C'est une première étape. Et tout à l'heure, Gilles Demailly l'évoquait : on n'abandonne pas l'idée d'avoir la liaison directe Paris-Amiens. On est en 2010. Au XIX^e siècle, nos ancêtres ont su aménager, émailler toute la France en ferrée. Aujourd'hui, pour faire quelques kilomètres, on ne sait plus le faire. Si on refuse le développement et le nouveau modèle de développement, il ne sert à rien de faire des Grenelles 1, 2, 3 ou 12. L'authentique logique est là. On a un vrai projet structurant pour notre région, qui est un projet symbole, dans lequel on doit s'inscrire, parce que ce symbole, il est le symbole d'une région qui est en train de s'ouvrir et de changer. Alors, moi, je vous remercie de vous mobiliser, parce que, je le dis à mes amis Franciliens, j'ai vu encore mardi le Président Huchon, cela ne sera pas Picardie-Roissy ou le barreau de Gonesse, cela sera les deux. Et le barreau de Gonesse, lui, son hypothèque, elle est plus proche que Picardie-Roissy, pas de faux débat, pas de faux combat. Aujourd'hui, c'est la mobilisation de vous tous qui permettra que ce projet soit un beau projet pour la Picardie. Je vous en remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, on va faire un peu une alternance. Micro numéro 2, parce que vous attendez depuis très longtemps.

Jean-Noël MOISSET

Jean-Noël Moisset, je suis Maire de Survilliers, vice-président de la Communauté de Communes de Roissy Porte de France en charge de l'emploi. Je ne vais pas innover beaucoup par rapport à ce qui a été dit, mais apporter quelques petits compléments. Tout d'abord, par rapport aux tracés qui ont été envisagés, je pense qu'il y a quand même, et cela a été déjà dit pour deux des tracés, une certaine ignorance des projets qui sont en cours sur ces zones-là, et en particulier sur la zone de Louvres, où le tracé qui est prévu vient exactement au-dessus d'une zone de 3 500 logements, qui est prévue de construire dans les 5 ans qui viennent. Donc, il y a quand même un petit souci à ce niveau-là. Donc cela, c'est le premier point. Le deuxième point concerne la gare TGV, et cela a été dit tout à l'heure : attention, la gare TGV, ce n'est pas une gare qui dessert l'emploi sur l'aéroport, c'est une gare qui dessert l'aéroport, et ce sont deux choses différentes, parce qu'à partir du moment où vous êtes sur la gare TGV, pour vous rendre là où est l'emploi, c'est-à-dire sur les différentes zones qui sont existantes ou qui vont être construites dans les années à venir, il faut emprunter des transports qui, aujourd'hui, n'existent pas, qui n'existeront peut-être pas, parce que si on met en place le barreau de Gonesse, le barreau de Gonesse desservira ces zones, et donc il n'est pas forcé qu'il y ait des superpositions de ces différents moyens. Le troisième point que je voulais insister, c'est que si on parle du barreau de Gonesse, c'est aussi parce que cela permet de pouvoir rejoindre la ligne de métro qui arrivera au triangle de Gonesse, et qui permettra de contourner, sans passer par la gare du Nord, se rendre vers la Défense ou tous les grands centres qui vont être desservis par le métro, qui va être construit dans le cadre du Grand Paris. Donc, je pense qu'il est important de prendre en compte ces différents points, de façon à ne pas se retrouver dans quelques années, comme cela a été dit tout à l'heure, avec un projet qui sera passé à côté d'éléments importants pour le développement de la zone. Et il est bien évident que dans notre esprit, il est hors de question d'opposer les gens de l'Oise ou gens du Val-d'Oise, cela n'a aucun sens, l'idée c'est de permettre aux gens de l'Oise qui vont travailler à Roissy de pouvoir y accéder dans les meilleures conditions, et je ne pense pas que la gare de Roissy soit la meilleure solution pour permettre... parce que quand on parle de 25 minutes, c'est 25 minutes

pour être à la gare TGV, s'il faut 40 minutes derrière pour aller sur la zone, cela rallonge quand même sérieusement les choses. Voilà ce que je voulais ajouter sur le sujet.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci ! Alors, Monsieur Ferrieux, entre autres au nom du Conseil général, mais aussi du syndicat des Transports, on va parler de transport. Alors, on lui donne un micro à Monsieur Ferrieux. Merci beaucoup !

François FERRIEUX

Merci, monsieur le Président ! Chers amis, chers élus et non-élus, citoyens, ou d'abord au nom du Président du Conseil général, Yves Rome, qui ne pouvait pas être là ce soir, et qui a mandaté son délégué au transport, c'est-à-dire François Ferrieux moi-même, pour dire que le Conseil général de l'Oise est à fond pour ce projet. De même qu'il est à fond, pour ce que vient de dire Claude Gewerc, sur les liaisons avec l'ensemble de l'Ile-de-France, mais particulièrement, le projet Picardie-Roissy, et ce qui nous a rassemblé ce soir autour de ce qui se passe les cinq étoiles de la branche de Creil, et ce qu'a évoqué Jean-Claude Villemain sur l'aménagement fantastique à attendre au centre de Creil, autour de la gare. D'abord, le Conseil général, comme vous le savez sans doute, a la responsabilité des transports en car. Donc, je veux dire, les trains, cela ne vous regarde pas. Objection votre honneur, les rabattements sur gare, voilà quelque chose que nous avons décidé de favoriser par tous les moyens. Donc, il n'y a pas seulement le point de stationnement des voitures qui a été évoqué tout à l'heure, je crois que c'est Monsieur Lebrun qui l'a dit, mais il y a aussi les possibilités de rabattre par tous les moyens possibles, y compris le vélo. Cela amène à la notion d'intermodalité, qui est un mot technocratique qui veut dire clairement, qu'il doit être facile de passer d'un moyen de transport à un autre, et que pour cela il faut le favoriser. Cette intermodalité ne se fait pas de manière spontanée. Christian Grimbert a dit tout à l'heure : intermodalité compliquée pour l'étoile de Creil. Elle est extrêmement compliquée sur Creil, elle l'est aussi sur Beauvais, sur Compiègne, et j'imagine probablement sur Amiens. Mais j'ai le sentiment qu'à partir du moment où on a posé dans l'équation que cette intermodalité, dès le début des projets, est prise en compte, on est parti pour faire réussir la chose. Parce que ce projet, on pourrait faire le projet, le meilleur sur le papier, mais si la tendance ne suivait pas, c'est-à-dire que si les gares restaient effectivement partout dans le même état, s'il n'y avait pas de possibilité d'avoir une chaîne de mobilité pour les handicapés, qui leur permet une utilisation de

tous les moyens de transport, ce serait dommage. Autrement dit, même s'il n'y avait pas tout cela, il faudrait quand même le faire, mais il faut aussi penser à tout l'accompagnement, qui a été plusieurs fois dit dans cette salle, l'accompagnement autour, et qui sait qui va faire ces accompagnements ? Les collectivités locales. Et oui, ces collectivités locales, dont certains disent qu'elles ne servent pas à grand-chose, qu'elles se battent... Eh bien, non ! Il y a un endroit où on ne se bat pas, et sous l'égide d'ailleurs du Président du Conseil régional, Claude Gewerc, qui a réuni l'ensemble des Collectivités locales de Picardie il y a une dizaine de jours, je crois qu'un souffle nouveau est venu sur notre Picardie, tout le monde a envie et sent qu'il y a un créneau... Il y a un sillon, j'allais dire. On va pouvoir le faire cette fois-ci, on va le réussir. Et chacun... J'ai été très surpris dans cette réunion de voir que des villes, qui semblaient indirectement seulement concernées, disaient : « On y va ! ». Et pas seulement par solidarité, parce qu'on est tous Picards, mais parce que le problème était évident. Alors, le Conseil général, et Yves Rome, vous avez donné mandat de créer le syndicat mixte des transports, donc que nous avons fait... avec qui ? Avec l'ensemble des autorités organisatrices des transports de ce département. Toutes les villes qui ont des transports urbains font partie du syndicat mixte des transports, et ensemble on décidait de travailler à cette intermodalité. Et dans les statuts du syndicat mixte, entre parenthèses, il y a écrit, noir sur blanc : « Liaisons renforcées, les liaisons avec les régions voisines, à commencer par l'Île-de-France, et en passant, bien sûr, par la plate-forme de Roissy ». Voilà pourquoi nous nous sentions tout à fait concernés par le débat de ce soir, et pourquoi j'ai pensé nécessaire d'intervenir. Mais comme le temps passe, et que beaucoup ont eu la patience d'attendre jusqu'ici, je passe plein de choses que j'avais prévues, simplement pour dire que pour l'étoile de Creil, non seulement il y a une convention qui a été signée entre six partenaires, qui sont la région, le département, l'agglomération, le syndicat mixte des transports, Réseau Ferré de France et la SNCF, vous allez dire : « Ils ont signé une convention, il ne se passe rien ! »... Non, faux. Le travail a commencé. Et pour notre part, pour le syndicat mixte, on a commencé à travailler sur le cahier des charges de l'étude sur l'intermodalité autour de cette magnifique expérience de Creil-Nogent avec la gare à double face, avec une possibilité d'être sur la gare. Donc, cela veut dire que les choses avancent. Enfin, pour terminer, je dirais une chose sur la manière dont on va réaliser l'accompagnement. J'ai dit que c'étaient les collectivités. Mais ce n'est pas forcément les collectivités, toutes seules dans leur coin : « On va faire un petit truc ». Non ! Je pense qu'il faut qu'il y ait un réseau intéressant qui réfléchit au meilleur rabattement possible : c'était ici ou c'était là qu'il faut rabattre. Tout à l'heure, Christian Grimbert a montré combien il y avait de gares, un nombre considérable de gares dans le grand bassin creillois. Il faut en tenir compte,

bien sûr, et le faire intelligemment et collectivement. Et pour cela, il y a aussi les modes doux, il y a aussi le vélo, il y a aussi... je veux dire, la planche à roulettes, il y a tous les moyens possibles et imaginables, à condition de pouvoir ranger sa planche à roulettes sans se la faire voler. Quelque part, en travaillant ensemble, c'est ce que nous faisons au syndicat mixte, nous sentons que nous allons faire réussir le projet qui est déjà suffisamment intelligent pour fonctionner tout seul, mais faire un retour sur investissement très intéressant, pour qui ? Pour les usagers. Et ma conclusion, ce sera : Madame Vanlaecke, tout à l'heure, a dit, par rapport à nos projets qui sont débattus dans des réunions de ce genre, le projet en question est un petit projet, en distance et en coût, certes. Mais vous savez, il y a des petites causes qui produisent les grands effets. C'est ce qu'on appelle l'effet papillon. Et moi, je serai tenter de dire une sorte de message, moi, je dis au nom du syndicat mixte des transports, en prenant la métaphore... Tout à l'heure, mon ami Dardenne a bien voulu faire de l'humour, moi, j'essayerai de faire un peu de poésie. Il dit mettre presque autant de passion que Claude Gewerc, ce qui est difficile. Le cosmonaute Armstrong, arrivant sur la lune, a dit : « Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité ». Moi, je dis : « Un tout petit barreau pour Réseau Ferré de France, et un pas immense pour l'Oise et la Picardie ».

(Applaudissements)

Claude BERNET

A ce stade, est-ce que RFF a des précisions à apporter, notamment aux questions qui ont été posées par monsieur le Maire de Survilliers ?

Lucette VANLAECKE : Oui, on a quelques... On a notamment une vue qui permettra de travailler sur les options de passage, oui.

Pierre-Yves BIET

Oui. Donc, les études que nous avons menées ont permis de recenser l'ensemble des enjeux qui concernent les territoires concernés par les différentes options de passage. J'insiste sur le fait qu'à ce stade du projet, nous en sommes à des options de passage, donc des bandes de l'ordre de 1 kilomètre à 1,5 kilomètres de large, donc les notions de tracés n'interviendraient que beaucoup plus tard dans les études si le projet était poursuivi. S'agissant, en particulier, des développements urbains, monsieur le Maire de Survilliers a évoqué le développement important de zones d'habitat nouvelles sur les secteurs de Louvres et Puiseux. Vous avez les éléments cartographiques là qui s'affichent,

en particulier le secteur des Frais Lieux, situé au Nord de Louvres, et qui est situé, en fait, à l'Ouest de la voie ferrée. La connexion dont il est question avec Roissy-Picardie, c'est une liaison qui serait à réaliser à l'Est de la voie ferrée Paris-Creil vers la ligne d'interconnexion. Donc, on peut tout de suite, effectivement, rassurer au niveau de ce secteur du Val-d'Oise, il n'y a pas d'interaction, il n'y aura pas d'interaction entre les développements urbains qui sont envisagés dans ce secteur-là et le développement d'une éventuelle... donc, les zones Roissy-Picardie, en particulier avec l'option de passage central qui quitterait la ligne Paris-Creil plutôt dans ce secteur-ci. Donc, par rapport effectivement à des zones de développement urbain, ici et ici. Je voulais, si vous le permettez monsieur le Président, essayer d'apporter également des éléments d'informations par rapport à une question importante, et une question très concrète qui a été posée sur, finalement : « une fois qu'on arrive en gare aéroport CDG-TGV, qu'est-ce qu'on fait ? Est-ce que l'emploi est là ? Est-ce qu'on peut accéder aux différentes zones d'emploi ? ». Alors, ce sont des éléments que nous avons également analysés, qui vont également s'afficher, vous allez avoir la répartition des emplois sur la plate-forme. Donc là, on parle uniquement sur la plate-forme aéroportuaire, les quelques 80-90 000 emplois. Là où arriveraient les trains, c'est à la gare CDG au niveau du Terminal 2, qui concentre quand même, de l'ordre d'un quart, des emplois de la plate-forme, ce qui n'est pas neutre. C'est vrai que vous voyez également que le secteur de Roissypôle, donc plutôt le Terminal 3, c'est la zone la plus densément... enfin, la plus dense en termes d'emplois, 30 000. Et, un élément qui est important, c'est que les deux tiers... de l'ordre de deux tiers aux trois-quarts des emplois de la plate-forme sont accessibles à travers le système de métro automatique, vous savez le CDGVAL qui a été inauguré en 2007 par Aéroport de Paris. Et aujourd'hui, c'est de l'ordre de 50 % des passagers du CDGVAL qui sont, en fait, des salariés de la plate-forme, et qui l'utilisent tout comme les voyageurs aériens l'utilisent. Cela ne veut pas dire que par ailleurs, il reste bien évidemment des besoins de déplacements internes à la plate-forme, en particulier les zones fret Sud, les zones FedEx qui se situent de l'autre côté de l'autoroute A1, en particulier, sont plus difficilement accessibles, c'est vrai. Mais c'est vrai que la mise en service du CDGVAL permet d'apporter des éléments de réponses. Mais là, évidemment, Aéroport de Paris et les autorités organisatrices des transports en Ile-de-France travaillent sur ces questions de diffusion et d'accès interne à la plate-forme.

Claude BERNET

Très bien ! Alors, on a tout de même beaucoup de gens qui demandent la parole. Nous avons le micro numéro 2, il y a un monsieur qui est là depuis bien longtemps. Voilà. Et je lui donne la parole.

Habib ABBA-SIDICK

Oui. Habib Abba-Sidick, Maire-Adjoint de la ville de Creil. Alors, évidemment, je félicite l'organisation de ce débat. Je ne reviendrai pas sur l'aspect technique, sur le fond, puisque certains m'ont précédé à cette même place ou ailleurs, en particulier le Maire de Creil, ainsi que le Président du Conseil régional, lesquels ont montré que la connexion entre... la connexion, plus exactement le projet Picardie-Roissy... Donc, le projet Picardie-Roissy revêt une importance fondamentale concernant la Picardie. Alors, loin de moi de vouloir opposer, d'une part, les projets de la Picardie et ceux du Val-d'Oise. J'ai pris avec beaucoup d'attention le temps de lire l'ensemble de la littérature en provenance du Val-d'Oise, concernant une opposition à notre projet de Picardie-Roissy. Et, je me suis quand même posé certaines questions. Peut-être que RFF y répondra en partie, car il existe un projet dans le Val-d'Oise, soutenu d'ailleurs par le Député-maire, ou Sénateur-maire Paternotte, Monsieur Paternotte, dénommé CAREX. CAREX, c'est Cargo Rail Express. Ce qui veut dire que l'intention est de permettre le basculement de beaucoup de frets transitant actuellement par la route sur le rail. En fait, c'est le fret à grande vitesse. Et peut-être que dans les années à venir, nos collègues, amis, citoyens du Val-d'Oise, se rendront compte que ces quelques kilomètres permettant de désenclaver la Picardie, en retour, permettront aussi à la plate-forme de Roissy-Charles-de-Gaulle, entre parenthèses, très encombrée, dont une extension ferroviaire est prévue par l'intermédiaire du projet Carex sur la gare de Goussainville. Donc, peut-être que ces quelques kilomètres, permettant à la région picarde de se désenclaver, rendront d'énormes services à l'aéroport Charles-de-Gaulle Etoile, dès lors que le projet Carex sera mis en œuvre ; d'autant que l'on peut militer en faveur d'une certaine interrégionalité laquelle, en cette matière, me paraît ou me paraîtrait des plus judicieuses, car le projet Carex n'intéresse pas seulement la région sud, le Sud, l'Ouest, l'Est, mais aussi le Nord, et qu'en conséquence, les infrastructures actuelles, même s'il est prévu une extension de Roissy-Charles-de-Gaulle, seront sûrement insuffisantes. A cela, si l'on ajoute le trafic que va générer la liaison fluviale Seine-Escaut, il me paraît judicieux, dans ces conditions, qu'il y ait des coopérations s'installant entre, d'une part, le Val-d'Oise et, d'autre part, la région Picardie. Et comme on peut le démontrer, ces quelques kilomètres ferroviaires peuvent à la fois rendre service à la Picardie, mais tout autant au Val-d'Oise, d'autant que le projet

Carex ne peut s'entendre seulement au seul Val-d'Oise et être confiné à cet endroit, mais devra largement dépasser les frontières du Val-d'Oise et s'en remettre à un moment ou à un autre par un passage sur le territoire picard. Et que, en conséquence, si disons le fret ferroviaire devait s'accroître, il est évident que le territoire du bassin creillois et, en particulier, ce que soulignait le Président Grimbert précédemment, l'emprise ferroviaire creilloise aurait aussi son rôle en matière de redistribution ferroviaire, en particulier s'agissant du fret. Et c'est là aussi que l'on peut se dire que le troisième aéroport picard, vilipendé par beaucoup, pourrait à ce moment-là reprendre toute sa valeur, d'autant qu'à Roissy, et c'est le reproche des Val-d'Oisiens d'ailleurs qui disent, j'ai noté : « Aux Picards, les emplois, aux Val-d'Oisiens, les nuisances ». Bien ! Dans ces conditions, disons que l'extension de Roissy, certes, est probable, je ne sais pas si elle est envisageable et acceptable par tous les Val-d'Oisiens. Donc, c'est là où, peut-être, la pertinence du troisième aéroport revêt toute son importance au jour d'aujourd'hui. Merci !

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, peut-être on va demander au micro numéro 4 qui, lui aussi, attend depuis très longtemps, et puis après, on passera à madame et à monsieur. Voilà ! Monsieur, monsieur du micro 4.

Daniel LECLERC

Oui. Daniel Leclerc, j'habite un petit village à quelques kilomètres sur la ligne Creil-Beauvais. Par contre, je suis Président du Club Ferroviaire de Creil et Environs et membre de l'AMOI, Association pour la Mémoire Ouvrière et Industrielle du bassin creillois, et, donc un peu spécialiste du chemin de fer. Donc, là, j'interviens par contre à titre personnel et aussi en tant que cheminot, conducteur de train, en l'occurrence, et de TGV depuis quelques années. Et donc, j'ai entendu quelques aberrations aujourd'hui ou tout au moins ce qui me paraît des aberrations. Par contre, un petit peu d'histoire, cela fait à peu près 150 ans qu'il n'y a pas eu de ligne nouvelle sur Creil, puisque toutes les lignes ont été créées avant 1859. Donc, le projet d'un nouveau barreau, entre guillemets, ne peut être qu'une bonne chose. Par contre, il y a des choses qui m'ont choqué dans les propos des personnes de RFF. Je pensais que le barreau Creil-Roissy-Amiens concernerait éventuellement les TGV et les TER, c'est un peu l'objet du débat d'aujourd'hui. Il me semble, pour avoir entendu parler d'avoir un chiffre de sept TGV seulement par jour, que cela ne me paraît pas crédible de faire une ligne pure TGV, parce que cela va faire un train pour Nantes, un train pour Strasbourg, un train pour Montpellier, un pour Marseille. Vous avez sept trains, cela fait un toutes les deux heures. Je ne vois pas trop l'intérêt de

faire une ligne nouvelle pour gagner 50 minutes sur la ligne. Donc, l'intérêt me semble évident aussi avec le bassin de population qui va travailler sur Roissy, qu'il faut un accès banlieue ou TER sur la ligne 1. Donc, je pensais, à ce titre, qu'il y aurait, entre guillemets, deux types de structures : une liaison TGV pour accéder à la ligne nouvelle et un accès sur Roissy 1, Roissy 2 avec les TER. Or, entendre que des TER iront sur la ligne nouvelle, cela me paraît une aberration. Déjà techniquement, on va dire, à la région Picardie, vous allez payer des systèmes particuliers de signalisation pour aller sur la ligne nouvelle. Ce qu'il faut savoir, je vais essayer de ne pas être trop technique, mais la signalisation au sol ou la signalisation en cabine est une technique complètement différente et, donc, cela me paraît complètement illogique. En plus, on est habitué depuis quelques années, puisque la SNCF ferme plus de lignes qu'elle n'en ouvre, qu'à chaque fois qu'on parle de ligne nouvelle, on parle de « Ligne à Grande Vitesse ». Or, là, il ne s'agit que d'un barreau de 6 km ou 10 km au plus grand, le temps de se lancer de toute manière si ce train roule déjà à 160 km/h sur le barreau, cela sera quasiment un exploit. Après... alors, là, je ne connais pas le détail des programmes Ile-de-France. Par contre, je pensais que le Barreau de Gonesse était une ligne qui délesterait la ligne B, donc, qui se raccorderait sur Roissy 1, Roissy 2. Cela me paraît différent. Ce sont deux lignes et deux programmes différents qui ne sont pas en opposition, mais qui ne sont pas non plus compatibles. Je ne vois pas une gare commune ou une ligne commune à ces deux portions. Par contre, après, c'est évident qu'au niveau des installations de la gare de Creil, il y aurait un gros travail à faire si on veut avoir... enfin, en partenariat bien sûr avec RFF, si on veut avoir des trains qui roulent dignement sur cette ligne parce que, entre guillemets, Amiens-Chantilly, cela coupe aussi l'artère, la branche qui vient de Compiègne et la rentrée qui vient de Beauvais. En plus, effectivement, 1980, 1982, on devait faire 4 voies d'Orry-la-Ville Chantilly et Creil. Comme l'approche du TGV nord a été en vue, on a juste fait une troisième voie jusqu'à Chantilly et tout a été arrêté là. Par contre, il ne doit pas être difficile de mettre une quatrième voie au moins jusqu'à Chantilly, dans la mesure où déjà le viaduc de Commelles et toutes les installations sont prévus jusqu'à Chantilly en 4 voies. Par contre, il est évident que si on veut rouler dignement entre Chantilly et Creil, il faudra au moins, sinon faire une troisième voie, mais aménager la deuxième voie, ce qu'on appelle les « installations permanentes de contresens » pour rouler sur les deux voies, pour les deux trains dans les deux sens, puis s'arranger en fonction du nombre de trains qui sont dans le sens pair ou impair, enfin, nord-sud en fonction des horaires de pointe, pour pouvoir rouler sur les deux voies. Voilà, je pense avoir tout dit pour l'instant.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, il y a plein de questions techniques là. Peut-être le RFF souhaite s'exprimer.

Lucette VANLAECKE

Cédric Papin va vous répondre sur ces points techniques.

Cédric PAPIN

Alors, sur la première question de la desserte que nous proposons, là, sept Trains Grande Vitesse au départ d'Amiens, c'est quelque chose qu'on a longuement discuté avec l'entreprise SNCF vers laquelle on s'est naturellement tourné et qui a estimé que c'était une offre tout à fait vraisemblable et qu'elle pourrait mettre sur le marché d'Amiens... à comparer avec ce qui peut être fait par ailleurs sur le territoire national, c'est tout à fait honorable. Quant à rapprocher cela du coût de la ligne sans s'étendre beaucoup, enfin, on l'a dit un certain nombre de fois au cours de cette soirée, la ligne est assez courte et d'un budget somme toute, enfin... cela peut paraître incertain... c'est étonnant de dire cela, mais assez modeste en terme ferroviaire. Voilà ! Sur la question des TER sur LGV, c'est une question technique très importante. On a prévu une petite animation là-dessus pour essayer d'être un petit peu pédagogique. Alors, il faut juste rappeler à tout le monde que les TER et les TGV, dans le cadre de notre projet, rouleraient sur la même partie du réseau sur seulement quelques kilomètres de Ligne à Grande Vitesse au nord de Roissy, pour ceux qui veulent savoir précisément, entre Roissy et le triangle de Vémars. On appelle cela comme cela, c'est le croisement des Lignes à Grande Vitesse. Alors, sur cette section, tous les Trains à Grande Vitesse qui desservent l'Aéroport Charles-de-Gaulle s'arrêtent à l'Aéroport Charles-de-Gaulle. Donc, tous ces trains sont soit en accélération s'ils partent de l'aéroport, soit en décélération. Un TER qui proviendrait de Creil, par exemple, et qui arriverait sur la LGV, lui, il serait dans la même situation et il serait à peu près à la même vitesse et il ne prendrait pas plus de temps qu'un TGV sur ces quelques kilomètres. Donc, pour nous, cela n'est pas un obstacle du tout. Voilà la petite animation qui montre cela. Donc, c'est le temps que mettrait le... 7 km environ, vous avez 3 minutes 39 pour un Train à Grande Vitesse. On a utilisé les caractéristiques des machines. Et là, c'est un TER, vous voyez, sur la même distance, il mettrait environ, au départ de la gare Charles-de-Gaulle, 3 minutes 31 secondes. Donc, on est vraiment dans des ordres de grandeur très comparables. Voilà une seconde animation. Alors, évidemment, les trains ne circuleraient pas en réalité l'un à côté de l'autre, mais c'est

pour être pédagogue. Vous voyez que le TGV au départ, il accélère moins vite, puisque ce sont des machines qui accélèrent moins vite. Après, forcément, au bout d'un certain temps, il rattrape le TER qu'il dépasse. Voilà, l'animation est rejouée. Vous voyez, il le dépasse mais, globalement, sur la première distance qui est assez courte, les deux trains sont à peu près tout à fait comparables. Voilà une dernière fois. Et cela illustre un petit peu ce propos. Et sur le matériel, sans vouloir entrer dans des tas de considérations techniques, le projet, dans le budget qu'on a présenté dans nos estimations, inclut bien entendu le système TVM-430 sur les machines TER. L'équipement est budgété et sera nécessaire pour pouvoir circuler sur la LGV qui restera équipée de ce type de signalisation. Voilà ! Enfin, vous avez parlé d'une IPCS. Comme je l'ai déjà un petit peu expliqué tout à l'heure, l'axe Creil-Paris doit être étudié très sérieusement. Il y a beaucoup d'enjeux, ce n'est pas que Roissy-Picardie. Donc, nous sommes preneurs de toutes discussions. Nous avons effectivement ce type de solution possible, tout cela doit être étudié. Ce n'est effectivement pas qu'une question de voir, ajouter, etc. Il y a un ensemble de solutions possibles. Voilà !

Claude BERNET

Bien ! Alors, monsieur voudrait reprendre la parole 2 minutes.

Daniel LECLERC

Moins de 2 minutes. Juste un problème concernant ce problème de signalisation. Vous avez quand même dit aux TER de la région Picardie qu'ils doivent être équipés de TVM et c'est maintenant les régions qui paient le matériel. Donc, merci, la Picardie va raquer. Deuxième point, j'ai oublié mon propos...

Claude BERNET

Cela vous reviendra.

Daniel LECLERC

Vous m'excuserez.

Claude BERNET

Cela vous reviendra. Je vous redonnerai la parole après. On va passer la parole au micro numéro 2 qui attend depuis longtemps. On va prendre simplement deux dernières interventions parce qu'il n'est pas loin de 11 heures et demie et que cela va être le moment d'aller se coucher si on veut être efficace demain. Madame !

Intervenant

Alors, moi, je suis Nogentaise...

Claude BERNET

Approchez-vous du micro !

Intervenant

Je suis Nogentaise et je voulais poser une... enfin, une précision aux trois personnes qui s'occupent du projet, et puis, aussi à nos élus départementaux et régionaux. Alors, la précision pour vous, c'est concernant le bus. Le bus de Roissy, vous avez noté les heures de pointe entre 7 heures et 9 heures. Ce qui est juste et faux, dans la mesure où, sur la zone de Roissy, on doit distinguer deux zones : la zone passagers qui est donc desservie, comme vous l'avez dit tout à l'heure, par le CDGVAL ; et puis, la zone fret qui, elle, malheureusement, n'est desservie par rien du tout. Donc, les personnes qui travaillent au fret et qui commencent le matin à 5 heures ne peuvent pas utiliser le bus de Roissy, puisqu'il les descend à la gare de Roissypôle et que la première navette RATP ne commence qu'à 6 heures le matin. Donc, c'est impossible. C'est pour cela que vos heures de pointe, vous ne les avez qu'à partir de 7 heures. Si vous voulez mettre les trains en circulation, il faut les mettre au départ pour que le personnel puisse prendre son travail à partir de 5 heures. La deuxième solution, c'est qu'il faut impérativement mettre en place un système de circulation entre la gare de Roissypôle et le fret qui est très, très mal desservi en ce moment. Moi, j'ai fait l'expérience. Alors, si, effectivement, on commence à partir de 6 heures, on peut prendre un bus de la RATP. On est obligé de payer le tarif plein, parce qu'on ne peut pas bénéficier de tarif soit hebdomadaire soit mensuel, dans la mesure où on n'est pas dans la région parisienne et qu'on ne peut pas avoir de carte orange ; donc, on est obligé de payer le tarif plein, et le matin et le soir, ce qui est pratiquement impossible. C'est pour cela que toutes les personnes prennent leur véhicule personnel. La deuxième question s'adresse à nos élus. Dans la mesure où ce projet ne verra le jour que dans 10 ans, est-ce qu'il est possible, pour les personnes qui sont obligées d'emprunter l'autoroute... est-ce qu'il est possible qu'il y ait un accord qui soit signé pour que le personnel de Roissy puisse bénéficier d'un tarif mensuel ou, enfin je ne sais pas, on traite avec eux, pour qu'il puisse bénéficier d'un tarif plus intéressant ? Voilà ! Et puis, que cela soit mis en place assez rapidement. Alors, la deuxième solution que je voulais demander aux élus, s'il est possible que le bus qui dessert, qui arrive pour 5 heures le matin à Roissy puisse desservir les zones de fret, en attendant que votre

système de train soit mis en place, parce que la zone fret se trouve à 4 ou 5 km de la gare de Roissy-pôle, donc, cela fait quand même assez important. Alors, si le bus pouvait continuer son parcours et desservir les zones de fret, ce sera vraiment très bien. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Voilà ! C'est du concret cela. C'est du concret. Qu'est-ce que RFF en tire ? Et puis, il y a peut-être une question à poser à Monsieur Ferrieux. Ensuite...

Pierre-Yves BIET

Ce que vous dites, madame, c'est tout à fait vrai. C'est qu'on a sur Roissy des horaires d'embauche et des horaires de sortie qui sont très spécifiques. On les a rappelés : 38 % des personnes partent entre 22 heures et 6 heures du matin. Et c'est vrai qu'on n'a pas forcément... c'est ce que vous voyez à l'image, et idem pour les heures de départ du lieu de travail. Vous voyez, le créneau de 13 heures, 17 heures, c'est le créneau qui arrive en tête, si j'ose dire. Donc, c'est clair qu'en termes de service, ce qu'on appelle habituellement « les heures de pointe » ou « les heures creuses », d'une manière générale, on pense 6 heures-9 heures ou 17 heures-20 heures, c'est sûr que ce n'est pas exactement le même cas de figure. Donc, un service de transport doit tenir compte de ces spécificités-là. Et l'autorité organisatrice des transports, très vraisemblablement, prendra en compte ces aspects-là. Sur la question que vous posez sur les déplacements internes, donc, on l'a effectivement évoquée. Là aussi, cela concerne des gestionnaires d'infrastructure, comme l'aéroport de Paris. Il y avait une règle, jusqu'il y a assez peu de temps, qui limitait les transports locaux entre la plate-forme et les secteurs riverains. Ces règles ont été levées, ce qui peut laisser penser qu'il y aura, dans les années à venir, des améliorations significatives par rapport à ces questions de transport. Mais beaucoup restent effectivement à faire.

Claude BERNET

Voilà ! Je dirais que votre question sur l'autoroute, le débat public ne porte pas sur ce type de question. J'ai tendance à penser qu'un tel accord ne pourrait être obtenu que par la voie d'un subventionnement. C'est un peu ce qui se passe dans les portions d'autoroute qui sont aux entrées de ville ou en traversée de ville du type Rouen. J'ai un peu peur qu'il n'y ait pas de question et pas de réponse très aisées à donner à votre

question. Mais c'est sûr qu'on peut se dire aussi, il y a un élément que... il y a un peu de la perspective longue, ce projet est envisagé pour 2020. Il faut aussi se demander ce que sera le prix du litre d'essence ou de gasoil en 2020. Ce n'est pas parce que la conférence de Copenhague n'a pas réussi que les problèmes qu'elle posait ne sont toujours présents. Et notamment, je crois que, aujourd'hui, quand on réfléchit en matière de transport et notamment de transport individuel, le recours à la voiture individuelle, il faut essayer de prévoir des solutions qui puissent permettre, dans 10 ans, dans 20 ans, pas dans tellement longtemps, de faire face à des coûts de transport individuel automobile qui soient, je m'excuse de le dire, ce n'est pas agréable d'entendre cela juste avant d'aller se coucher, mais enfin, la vérité, elle n'est pas très heureuse dans ce domaine. Donc, il faut peut-être se dire que si, actuellement, il n'y a pas beaucoup de bus à l'intérieur de la zone de Roissy, c'est peut-être aussi parce qu'il y a beaucoup de gens qui prennent leur voiture individuelle mais qui, dans 10 ans, dans 20 ans, n'auront peut-être pas la même capacité à le faire. Alors, il y a un monsieur au micro 1 qui va être notre dernier intervenant, en le remerciant de sa longue patience.

Noureddine NACHITE

Merci ! Alors, Noureddine Nachite, Conseiller municipal et Conseiller régional. Tout d'abord, le TGV est nécessaire, mais je crois que ce qui est plus important et ce qui est important pour notre région, c'est justement cette liaison Picardie-Roissy, comme vous l'avez souligné, Monsieur Grimbert ou Monsieur le Maire de Creil et également le Conseil général. Ce projet d'infrastructure d'une importance exceptionnelle répondra à de nombreuses problématiques de transport et de désenclavement pour des milliers de Picardes et de Picards. Au-delà de notre agglomération, il est une chance pour la Picardie, puisqu'il permettra d'assurer des liaisons directes, domicile-travail, entre les principales villes du sud de la Picardie et le pôle d'emploi de Roissy, mais aussi des liaisons Amiens-Roissy en 55 minutes. La capitale régionale se trouverait ainsi à moins d'une heure de Roissy. Ceci étant, nous savons que ce projet qui est en bonne voie n'est pas encore acquis et que nous devons redoubler d'effort pour qu'il bénéficie d'une issue positive. Dans ce cadre, je pense que nous devrions réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'image de la gare de Creil, trop souvent perçue de manière négative, voire dangereuse. On a parlé, tous, simplement de l'aménagement, mais à aucun moment, on n'a parlé de la sécurité. Je crois que, dès à présent, nous devons penser à la sécurité de la gare et de ses usagers, au niveau de l'agglomération. Pourquoi pas, par exemple, envisager une police gérée par la CAC pour assurer la tranquillité des voyageurs ? Cette hypothèse mettrait un débat entre les élus. Cette sécurité et cette

tranquillité pour les usagers doivent être notre priorité. Dès ce soir et au-delà des clivages politiques, il faut œuvrer dans ce domaine pour asseoir ce projet sur de bonnes bases, je dirais plutôt, sur de bons rails. Comme vous le savez, l'ensemble de la population est déjà favorable à ce projet. Il n'y a qu'un véritable opposant, bien sûr, c'est le Val-d'Oise. Pour cette raison, il me semble important que nous mettions en avant dans l'argumentaire la forte poussée démographique au sud de l'Oise. Voilà, je vais être très court. C'est la dernière. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup Monsieur le Conseiller régional. Ecoutez ! On va s'arrêter là tout de même parce que je vois qu'il n'y a plus personne qui lève la main. Je voudrais simplement vous dire que la prochaine réunion sera mardi prochain à 20 heures à Villiers-le-Bel, rue Gounod et qu'il y a... Effectivement, on m'a demandé la parole pour parler de l'organisation. Mais, cela c'est votre problème. Micro !

Intervenant

Oui. Pour l'organisation, la région et la ville de Creil mettent un car de Picardie, de Creil-Roissy. Donc, mardi prochain, le départ se fera à la mairie de Creil, donc, à destination de Villiers-le-Bel. L'idée, c'est qu'on ait une délégation assez importante qui représente la Picardie pour cette première réunion dans le Val-d'Oise. L'inscription est obligatoire et les renseignements peuvent être obtenus sur www.picardie.fr dans la rubrique consacrée au projet du barreau. Chaque inscription en ligne requiert le nom, le mail et le numéro de téléphone de la personne qui souhaite, bien sûr, emprunter le car. Le départ se fera à 19 heures à côté de la mairie de Creil. Voilà !

Claude BERNET

Merci ! Et merci de votre participation. Bonne fin de soirée !