

REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

Jeudi 27 mai 2010
Compiègne, Salle Saint Nicolas
20h - 23h

Philippe MARINI

Monsieur le président de la commission nationale , Mesdames et Messieurs les membres, Monsieur le président du conseil régional de Picardie, Monsieur le Député, Messieurs les conseillers généraux, Mesdames et Messieurs les maires, les élus municipaux, Mesdames et Messieurs, chers amis.

Nous sommes conviés à une réunion d'information dans un cadre législatif bien précis qui va nous être rappelé ; a la vérité c'est une séquence de réunions, et j'ai cru comprendre, Monsieur le président Bernet que vous en étiez à peu près à mi-parcours.

Alors Compiègne est une ville d'équilibre et qui est bien positionnée sur 2 rives. Compiègne et son agglomération et j'espère que la réunion sera fructueuse.

Compiègne est une ville de Picardie. Pas forcément par l'histoire mais par les solidarités qui se sont créées depuis que la Picardie existe véritablement. Et la Picardie a cela de particulier qu'elle est d'une certaine façon, parent pauvre du point de vue de la desserte par les trains à grande vitesse. La Picardie a certes une gare de Haute Picardie mais celle-ci est un peu à l'écart des principaux centres d'activités et de peuplement. Et ce qui est en jeu dans le projet qui va être évoqué ce soir c'est de corriger cette anomalie et de faire bénéficier la Picardie de l'évolution des grandes infrastructures de transport du Nord du bassin parisien. La Picardie tient monsieur le président à sa personnalité, à son identité, mais elle s'inscrit aussi dans la logique du grand bassin parisien et défend sa position de région de transition

entre ce grand bassin parisien et le nord de la France. Nous voyons en quelque sorte passer les trains, d'une certaine façon. Et le TGV la ligne TGV nous en connaissons les contraintes sans bénéficier des retombées économiques et sociales que nous escomptons. Bien plus quand on se situe ici à Compiègne, on se souvient, les plus anciens du moins des dessertes d'autrefois sur la ligne Paris Bruxelles Amsterdam, un train international qui s'arrêtait ici, qui depuis qu'il est TGV, bien entendu ne s'arrête plus ici. Donc cette liaison Picardie Roissy est une liaison qui nous intéresse particulièrement et peut constituer le jour ou elle se réalisera, vous nous direz certainement quand, comment, et dans quelles conditions, constituera le jour où elle se réalisera à la fois un rattrapage et un atout.

Quels sont les effets que nous sommes en droit d'attendre ?

En premier lieu bien sûr faciliter les liens journaliers entre le Compiégnois et la partie de la Vallée de l'Oise qui est en amont du Compiégnois et, d'autre part, la plate-forme internationale de Roissy où travaillent de plus en plus de nos concitoyens. La plate-forme de Roissy, c'est un vivier d'emplois pour des personnes dont les niveaux de qualification sont très variables mais en particulier pour un nombre croissant de salariés modestes et très modestes. Et ce rôle de bassin d'emploi, qui permet dans des métiers divers à des habitants de la Picardie, mais plus spécialement du Compiégnois, de trouver des débouchés professionnels, c'est un rôle qui, aujourd'hui, est limité par le fait que seul le déplacement individuel permet d'aller sur la plate-forme de Roissy. Le déplacement individuel ou, espérons-le, le covoiturage ou des dispositifs semi-individuels auxquels travaille d'ailleurs le Syndicat mixte des transports de l'Oise dont le Président Conseiller général, François Ferrieux, est en face de moi. Mais il n'en reste pas moins que ce rôle de pourvoyeur d'emploi de la plate-forme de Roissy ne s'exprime pas encore totalement du fait des contraintes de transport. Plus généralement, c'est notre connexion avec l'ensemble du réseau TGV qui est en jeu, et ceci pour tous les usages, qu'ils soient économiques, s'agissant de la vie des entreprises, sociaux avec ce grand réservoir d'emploi, ou touristiques. Et la Picardie, la Vallée de l'Oise plus particulièrement, sont des espaces touristiques qui peuvent demander à ces activités de découverte de la nature et du patrimoine, et encore une vraie progression. Donc, ce dont nous allons parler ce soir est un élément d'attractivité économique. Nous sommes bien placés ici pour dire que souvent nous sommes choisis par des entreprises du secteur tertiaire, par exemple, compte tenu des facilités de transport. Nous sommes, en quelque sorte, positionnés comme un nœud multimodal avec l'autoroute A1, avec la liaison ferroviaire dont il s'agit d'organiser les progrès, avec la liaison fluviale à grand gabarit à laquelle travaillait, il n'y a pas si longtemps, Monsieur Guillet qui, n'est-ce pas, a franchi les limites du multimodal vers le ferroviaire. Et donc, c'est sous le signe de cette attractivité que nous recherchons, que, Monsieur le Président, nous manifestons ce soir un vrai intérêt pour

le sujet dont vous allez nous parler, d'autant plus que, et j'en terminerais par-là, le Compiégnois est un pays, en quelque sorte, est un bassin d'emplois de plus de 100 000 habitants dont le cœur est organisé en communauté d'agglomération de 15 communes et de 72 000 habitants environ avec, parmi les projets que soutient cette Communauté d'agglomération, la mise en valeur du cœur urbain de part et d'autre de l'Oise, et cette mise en valeur concerne au premier chef le quartier de la gare qui est un quartier qui se partage entre les territoires communaux de Margny-les-Compiègne et de Compiègne. C'est une perspective importante pour nous pour les années à venir que de valoriser notre lien avec la rivière, de faire de la traversée du Compiégnois et de l'agglomération par la rivière une richesse et de mieux apprécier le rôle du quartier de la gare avec toutes les fonctions qui peuvent y être liées. Donc, notre urbanisme se tourne non seulement vers la rivière mais aussi vers le ferroviaire, et parmi les images que je pourrais utiliser à cet effet, je voudrais vous dire que nous sommes dans l'Est de l'Oise et de la Vallée de l'Oise l'un des très rares territoires qui transportent tous les jours leurs déchets par le chemin de fer par un système de desserte cadencée qui aboutit à un centre de traitement des déchets ménagers, mais c'est de la desserte à très petite vitesse, et nous sommes par conséquent très loin du sujet qui va nous occuper ce soir. En tout état de cause, beaucoup ici sont convaincus, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission, du caractère tout à fait stratégique de ce projet. Nous sommes un peu inquiets lorsque nous lisons ou entendons que des considérations locales chez nos amis et voisins du Val-d'Oise polarisent le débat. Pour nous, ce n'est évidemment pas un sujet essentiel, le sujet essentiel c'est de rattraper du temps perdu et des occasions manquées, ce que cette nouvelle liaison un jour permettra sans doute de faire. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Monsieur le Sénateur-Maire, Monsieur le Président du Conseil régional, Madame le Sous-préfet, Mesdames et Messieurs les élus et chers amis, nous sommes... D'abord, nous avons de la reconnaissance à exprimer à la Communauté d'agglomération et à la Mairie de Compiègne pour l'accueil tout à fait sympathique qui a été fait aux travaux de la Commission. Je dirais même que cette salle, avec ces magnifiques étendards des corporations, donne le sentiment que le débat public, ce n'est pas complètement nouveau et que cela pouvait exister autrefois. Nous avons même tenu d'ailleurs une petite réunion de notre commission dans la salle des corporations de l'autre côté, et nous avons beaucoup apprécié. Voilà. Je voudrais, en deux mots, avant de céder la parole à Réseau Ferré de

France, et qui va exposer le projet et de vous permettre ensuite de poser toutes les questions et de formuler toutes les opinions que vous voulez, je voudrais simplement rappeler, Monsieur le Sénateur-Maire m'y a d'ailleurs invité en rappelant que c'était un processus légal, ce qu'est le débat public pour le cas où certains d'entre vous ne le sauraient pas. Le débat public a une ambition assez forte qui est face à un projet d'infrastructure qui est en voie de décision, qui n'est pas encore décidé, non seulement d'informer les principaux concernés, les citoyennes et les citoyens, leurs élus, les associations, et cetera, mais aussi beaucoup plus que d'informer, de recueillir leurs opinions, leurs avis. Et pour cela, le débat public a une pratique qui est celle des réunions publiques comme celle que nous tenons aujourd'hui, 11 réunions sur l'ensemble de l'aire du débat Roissy-Picardie qui comporte la quasi-totalité de la Région Picardie et une petite partie du territoire du Val-d'Oise parce qu'il est concerné en tant que siège de l'infrastructure. Onze réunions, nous sommes à la cinquième, effectivement, c'est-à-dire que nous commençons à voir se dessiner les choses. Egalement, en dehors des réunions, je le signale, un site Internet et un système de correspondance par carte T, que vous pouvez trouver sur les présentoirs qui sont au fond de cette salle, et qui permet à chacun de s'exprimer par rapport au projet, de formuler un avis, de poser une question. Nous sommes, actuellement, à plus de 300 questions et près de 600 avis qui ont été formulés en un mois et demi. C'est bien, c'est normal pour un débat public. On a fait, on a mis 800 000 dossiers dans les boîtes à lettres. Et c'est donc tout à fait normal que nous recueillons cette... Mais enfin, c'est une manifestation d'intérêt et il est tout de même tout à fait important que vous puissiez, les uns et les autres, participer, vous exprimer. Et si, par exemple, pour une raison ou une autre, vous ne vous êtes pas exprimés dans une réunion publique, vous pouvez le faire sur l'Internet. Les questions en débat, elles sont très simples au fond. Faut-il réaliser cet équipement ? C'est la question d'opportunité. Deuxièmement, avec quelle finalité ? C'est-à-dire, faut-il un équipement qui soit à double fin, TER, TGV, ou à une seule fin TGV ? Je crois qu'il commence à apparaître assez clairement, je ne peux pas livrer des secrets, mais enfin il suffit de regarder le site Internet pour constater que, tout de même, la double fin est plébiscitée par tous ceux qui répondent sur ce sujet. Troisièmement, sur quel couloir de passage et avec quelles précautions environnementales ? Une question qui a été notamment traitée au cours de la réunion de Fosses, la semaine dernière, puisqu'on était sur le site. Et puis, également, avec quelles incidences sur d'autres projets ? Parce que Roissy-Picardie n'est pas seul au monde, il y a d'autres projets qui intéressent les Picards, par exemple, comme la liaison Paris-Amiens-Londres, comme le devenir de la Gare de Haute-Picardie, les liaisons avec l'Est de la Somme, l'Ouest de l'Aisne. Tout ceci n'est pas fermé au débat, le débat ne porte pas strictement que sur l'équipe. Les outils du débat, je vous les ai indiqués rapidement, les

réunions publiques, le courrier et les contributions au débat. Sachez que l'ensemble des verbatims, des mot à mot de chacune de nos réunions sont mis sur le site, en général dix à quinze jours après la réunion, que l'ensemble des questions et des réponses qui leur sont apportées en général par le maître d'ouvrage, auquel je rends hommage parce que c'est un gros travail, sont également mises sur le site, et qu'il suffit de consulter le site Internet de la Commission pour avoir l'archivage complet de l'ensemble des débats. Cet archivage sera maintenu pendant un an au moins mais il y a un certain nombre de sites qui sont prolongés au-delà. Et d'ailleurs, c'est tout à fait normal tant qu'un projet reste en concertation, tant qu'il n'est pas fermé, il faut continuer à avoir ce site ouvert. Alors, ce débat, il est conduit de quelle façon ? Il est conduit par une commission neutre et indépendante. Nous avons les meilleures relations avec le maître d'ouvrage, mais nous ne sommes pas le maître d'ouvrage. Une commission neutre et indépendante qui est la Commission Nationale du Débat Public, siégeant à Paris, mais qui désigne, pour chaque débat, une commission particulière et que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui en commençant par le plus éloigné qui est Didier Corot, qui est paysagiste et géographe et, d'ailleurs, spécialiste des débats publics. Puisque, il en est à son ix-ième, en tout cas à son troisième comme membre d'une commission, et notamment des débats publics ferroviaires. A ses côtés, Lamia Abdel-Naby qui a une caractéristique un peu rare dans les membres des commissions de débat public, c'est qu'elle est jeune, c'est une jeune mère de famille qui travaille et qui arrive à concilier la participation à nos débats avec son activité d'assistante de secours médical. Et puis, tout à côté de moi, Danièle Rousseau, qui est cadre retraité d'industrie, du logement social, et également présidente d'une association syndicale de quartier. Il y en a un qui n'est pas là ce soir, il vous demande de l'excuser, il est avocat, il plaidera à Nice demain matin, très tôt. Il s'appelle Emmanuel Droz, il est donc avocat au barreau de Paris. Voilà, l'équipe que nous sommes, moi-même, on sait, l'Inspecteur Général du ministère d'Agriculture. Voilà l'équipe que nous constituons et qui n'a d'autres soucis que de vous écouter et surtout pas de donner son propre avis. A la fin, c'est-à-dire lorsque le débat sera terminé le 31 juillet, nous aurons à ce moment-là deux mois pour sortir notre rapport. Notre rapport, ce ne sera pas nos propositions, ce sera vos opinions et vos avis concentrés dans une synthèse d'une soixantaine de pages. Il est donc très important que vous les indiquiez le plus complètement et le plus clairement possible, mais je vous ai dit tout à l'heure que c'était en bonne voie. Alors, nous allons donc... On va glisser sur la dernière diapositive. Nous allons donc passer la parole à RFF qui va... D'abord, Madame Vanlaecke qui est Directrice régionale Nord-Pas-de-Calais et Picardie, assistée par Monsieur Biet et Monsieur Papin qui sont les deux responsables de l'équipe projet. En suite de quoi, nous vous donnerons la parole. On a prévu quelques temps pour être consacrés soit par Monsieur Foubert, soit par Monsieur le

Sénateur-Maire, à l'exposé des projets auxquels Monsieur le Sénateur-Maire a déjà dit l'essentiel tout à l'heure. Et donc, nous essayerons de ne pas trop dépasser 23 heures par égard pour tous ceux qui sont venus. Voilà ! Madame Vanlaecke, vous avez la parole.

Lucette VANLAECKE

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Madame le Préfet, Monsieur le Sénateur-Maire, mesdames et messieurs les Présidents, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, bonjour ! Alors peut-être quelques mots en préambule pour vous présenter Réseau Ferré de France. D'abord, et vous l'avez dit Monsieur le Président, ce sont les personnes qui sont avec nous ce soir, Pierre-Yves Biet, le Responsable du débat public, Cédric Papin, le Responsable des études et quelques autres dans la salle qui prendront, si nécessaire, la parole ce soir. Réseau Ferré de France, c'est aussi l'entreprise de service public qui a été organisée par l'Etat pour prendre en charge le réseau ferré national, l'aménager, le développer, le moderniser, et organiser sur ce réseau les meilleurs services ferroviaires possibles pour qu'ils répondent aux besoins actuels et futurs de notre société, de nos territoires et de notre économie. Réseau Ferré de France n'agit pas seul, mais avec l'ensemble des institutions qui participent à la définition et à la mise en œuvre de la politique du transport, l'Etat, la SNCF, les Conseils Régionaux, le STIF en Ile-de-France, et bien d'autres. En tant que propriétaire des voies ferrées, et aussi en tant qu'entreprise chargée du développement du réseau, Réseau Ferré de France mène plusieurs grands projets dont le projet de Roissy-Picardie, l'objet de notre réunion de ce soir. Ce projet s'inscrit parfaitement dans la mission qui nous a été confiée par le Grenelle de l'Environnement, puisqu'il s'agit d'un projet de maillage du réseau existant qui, avec seulement une dizaine de kilomètres de lignes nouvelles à créer entre la Ligne Grande Vitesse passant par Roissy et la ligne Paris-Creil-Amiens, va permettre de relier la Picardie à la grande vitesse. Au-delà de cette sobriété de moyens, mis en œuvre pour des effets majeurs, et toujours en matière de développement durable, je rappellerai que Réseau Ferré de France s'impose de prendre en compte le développement durable dans chacun de ces projets. C'est une préoccupation continue et progressive tout au long du projet lui-même. Cette prise en compte concerne toutes les sphères du développement durable, tant sur l'accessibilité qui est l'essence même du projet, nous sommes au développement durable par nature, et les effets de ces projets positifs sur le report modal et les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi sur un autre pilier du développement durable, le social avec toutes les actions d'optimisation des retombées sur les territoires, bien sûr, avec la qualité des infrastructures qui fait une large part à l'innovation et à l'éco-construction, à l'efficacité énergétique et aux protections vis-à-vis du bruit et, bien entendu, la protection de l'environnement en limitant les incidences négatives. Réseau Ferré

de France croit aussi en l'apport de la concertation, et dépasse largement les strictes obligations réglementaires. Par exemple, pour ce projet, Réseau Ferré de France n'était pas tenu de saisir la Commission Nationale du Débat Public, car le débat public est obligatoire pour un projet de montant supérieur à celui estimé par nos équipes. Mais, nous avons de véritables attentes dans le déroulement du débat sur ce projet, car il répond à des besoins forts. En Picardie, nous l'avons vu précédemment, mais nous avons aussi constaté qu'il fait débat en Ile-de-France, dans tous les sens du terme. Ce soir, c'est en effet la cinquième réunion du débat public et la troisième en Picardie. Pour nous, Réseau Ferré de France, le débat public est toujours 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. C'est pour cela que, même si le projet est un, vous m'excuserez, petit projet en regard des projets soumis au débat public en général, et par Réseau Ferré de France en particulier, c'est le septième pour Réseau Ferré de France, c'est un grand projet au regard des enjeux qu'il représente. Et c'est la première fois que Réseau Ferré de France propose au public un projet de maillage. Je le redis : nous attendons beaucoup des débats publics. Nous souhaitons particulièrement que l'expression et le dialogue avec vous, mais aussi avec les institutions et les organisations concernées par le projet Roissy-Picardie, permettent d'apporter des éléments aux principales questions qui vont être posées. Aucun projet ne se réalisera sans cette légitimité-là qui est à construire, qui ne va pas de soi. Dès le démarrage du projet, des forces vives se sont déjà exprimées. Ce projet, nous voulons qu'il entre en résonance avec vos besoins, qu'il soit aussi confronté aux besoins ou, j'allais dire, au refus peut-être de ceux qui n'en veulent pas. Donc, notre attitude dans ce débat, c'est de vous écouter, vous entendre, vous tous, aujourd'hui dans ce territoire, ce que vous avez ressenti, exprimé, apprécié. Le débat public doit permettre in fine de nous éclairer dans la décision que nous devons prendre avant la fin d'année quant à la suite à donner au projet. Evidemment, cette décision, nous la prendrons avec l'Etat et avec la Région, et nous tiendrons le plus grand compte de ce qui va se passer avec vous et dans le cadre du débat en général. 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, à ce stade, rien n'est décidé d'avance. Mais je crois qu'il est temps maintenant de passer la parole à Pierre-Yves Biet pour qu'il vous présente le projet.

Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! Je vais successivement présenter les objectifs auxquels entend répondre le projet avant de vous présenter les solutions telles qu'elles ont été étudiées, telles qu'elles sont

proposées par Réseau Ferré de France dans ce débat public. Alors, pour débiter sur les objectifs de ce projet, quatre objectifs principaux. Le premier d'entre eux, cela a été cité, Monsieur le Sénateur-Maire : raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse. Cet objectif, il est bien évidemment directement lié à la situation actuelle de la Picardie, région traversée par deux lignes à grande vitesse, la LGV Nord sur à peu près 130 kilomètres, la LGV Est-européenne sur quelques dizaines de kilomètres au Sud de l'Aisne, mais une région peu desservie, cela a été également cité, un arrêt en Picardie alors que 203 gares reçoivent et accueillent le TGV aujourd'hui en France. Et de cette situation en découle directement le fait que les Picards utilisent moins que la moyenne nationale le train pour leur voyage à longue distance. Vous avez le chiffre à l'écran, de l'ordre de 20 % en moins. Cette situation, elle explique aussi que les habitants de Picardie vont majoritairement chercher le TGV par les gares parisiennes, donc par un passage par la Gare du Nord, et ensuite par des correspondances souvent vécues de manière assez pénalisante au niveau des différentes gares parisiennes. Ces deux tiers des Picards, c'est jusqu'à 75 %, 77 % même des habitants de l'Oise. Alors, l'objectif de ce projet, c'est justement de permettre... par ce maillage du réseau ferroviaire par la création de cette ligne de raccordement entre la ligne à grande vitesse qui dessert Roissy et le réseau classique qui dessert la Picardie, de permettre la mise en place de desserte TGV entre Amiens, Creil, Roissy et au-delà vers les grandes métropoles régionales avec, bien évidemment, des temps de parcours réduits, j'y reviendrais tout à l'heure, s'agissant du Compiégnois, mais également, et cela c'est un élément fondamental de ce projet, la diffusion de l'effet grande vitesse par cette valorisation justement du réseau picard. Et pour expliciter, pour mieux faire comprendre cette notion de diffusion, je vous propose de visionner une animation vidéo. Lors de cette présentation, je vous présenterais deux animations. La première va s'afficher à l'écran. Ce que vous allez voir, c'est le départ d'un TGV d'Amiens à destination de Lyon, par exemple, et en même moment que le TGV part d'Amiens, des TER partent de Saint-Quentin, desservent Compiègne, c'est ce que vous voyez ici donc, partent de Beauvais également, se retrouvent au niveau de Creil pour assurer l'ensemble des correspondances et permettre l'accès au TGV. Le TGV poursuit sa route vers Roissy, puis les différentes capitales régionales qui seront touchées. Pendant ce temps-là, le TER ou le train Corail poursuit lui-même son parcours vers Paris, donc il n'y a pas de remise en cause des circulations, bien évidemment, vers Paris avec ce projet Roissy-Picardie. Et bien évidemment, là, l'animation se déroule dans l'autre sens, dans le sens des grandes capitales régionales vers les principales villes de Picardie. On peut revenir sur la présentation, en passant au deuxième objectif de ce projet. Le deuxième objectif de ce projet, c'est la rapidité. Oui, juste avant, je vous ai indiqué effectivement l'aspect de gain de temps. Cet aspect, il est important puisque, pour

Compiègne, et ici je prends cet exemple d'une liaison Compiègne-Lyon-Marseille avec le projet, vous avez un accès à Roissy, y compris donc la correspondance à Creil en 45 minutes. Mais le TGV, que le voyageur peut prendre à Creil, poursuit sur Roissy mais au-delà vers Lyon, ce qui donne un temps de parcours de 2 heures 50 pour Compiègne, et sur Marseille, dans cet exemple-là, 4 heures 20 par rapport à une situation actuelle de 3 heures 35 pour un voyageur qui ferait Compiègne-Lyon par le passage par Paris et 4 heures 40 par le passage par Marseille. Donc, vous voyez des gains de temps de l'ordre d'une quarantaine de minutes. Sur les autres capitales régionales que nous vous évoquions tout à l'heure, c'est de l'ordre de 30 minutes, donc un gain de temps et un gain de confort par le fait de ne plus avoir à changer de gare à Paris. J'en reviens comme annoncé au deuxième objectif : l'augmentation de la capacité du réseau à grande vitesse. Vous revoyez la carte qui était projetée tout à l'heure. Cette carte où l'on aperçoit ici, le pointeur est sans doute pas visible, le raccordement Roissy-Picardie, et ce raccordement, en fait, crée un second itinéraire au Nord de Roissy, permettant aux trains de pouvoir non seulement utiliser la LGV Nord, ce qui est le cas aujourd'hui, mais aussi de pouvoir sortir du réseau à grande vitesse pour à la fois desservir la Picardie et créer effectivement un itinéraire parallèle complémentaire qui permet de développer le réseau à grande vitesse. Cela sera plus explicite par la deuxième animation que je vous propose de présenter et de visionner maintenant. Vous avez ici la Gare de Paris Nord, la ligne à grande vitesse vers Lille, la ligne vers Amiens, Paris-Creil-Amiens, et la ligne d'interconnexion donc qui dessert Roissy ensuite, qui rattrape la LGV Sud-Est. Et vous avez les trains, les TGV qui partent de Paris Nord vers Lille, et vous avez également les TGV, ce qu'on appelle province-province, qui s'intercalent sur la LGV Nord entre deux trains, donc Paris vers le Nord Europe, Lille ou Bruxelles. Et ce que permet le projet par ce raccordement, vous allez le voir tout à l'heure avec un petit train qui sera... un petit TGV qui sera de couleur bleue, c'est de mettre en service un train supplémentaire, le voici ce train qui vient de Lyon, de Strasbourg ou de Marseille, peu importe, qui dessert la gare de Roissy et qui, lui, ne va pas vers la LGV Nord mais part par le barreau Roissy-Picardie vers la Picardie pour la desservir. En toute hypothèse, ce train n'aurait pas pu s'insérer sur la LGV Nord puisqu'il s'inscrit au même moment où un train Lille-Paris ou Paris-Bruxelles ou Londres-Paris empruntait la LGV Nord. Donc, cela augmente globalement la capacité du réseau. Le troisième objectif, on revient donc sur l'animation, sur la présentation : l'amélioration de l'accès à Roissy. Roissy c'est un pôle particulièrement attractif, 90 000 travailleurs, emplois sur la plate-forme, plus de 140 000 sur la zone élargie autour de la plate-forme aéroportuaire, mais c'est un pôle qui est relativement difficile d'accès en particulier en transport en commun, et c'est vrai à 360 degrés depuis les différents territoires riverains. Et donc, plusieurs projets, aujourd'hui, visent justement à améliorer l'accès à Roissy, des

projets en Ile-de-France, et je citerais un projet qui est actuellement en cours de réalisation, qui est la modernisation du RER B, de Paris qui dessert la Seine-Saint-Denis puis arrive sur la plate-forme de Roissy. Le barreau de Gonesse, dont je dirais un mot dans un instant, qui vise par une nouvelle branche du RER D à relier l'Est du Val-d'Oise au RER B de manière à assurer l'accès également à Roissy depuis l'Est du Val-d'Oise, et puis s'agissant des territoires situés au Nord de la plate-forme, le projet Roissy-Picardie. Alors, un mot sur cette question du barreau de Gonesse et de sa relation avec Roissy-Picardie, c'est un élément fort du débat, on a entendu dans le débat qu'il y avait des craintes, que ces deux projets soient en concurrence, l'analyse de RFF à l'issue des études que nous avons menées montre qu'il s'agit là de répondre à travers ces deux projets à des besoins de déplacements distincts, l'accès à la grande vitesse pour la Picardie, l'accès à Roissy pour la Picardie et globalement les territoires situés au Nord de la plate-forme, cela c'est Roissy-Picardie et le barreau de Gonesse pour ce qui concerne l'accès du Val-d'Oise à la plate-forme de Roissy. On a étudié, on a regardé dans nos études s'il était possible par un seul et même projet de répondre à l'ensemble de ces besoins, et il s'avère qu'à l'issue de nos études, nous avons constaté qu'il n'était pas possible dans des conditions de performance, de qualité de service, mais également de coût, des conditions économiques, de répondre par un seul et même projet, d'où cette proposition de Roissy-Picardie, et par ailleurs, d'un projet complémentaire qui est porté par ailleurs en l'occurrence par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, qui est donc le projet de barreau de Gonesse. J'en viens à la deuxième partie de la présentation et la question des solutions étudiées, et tout d'abord des services, on a commencé à les aborder dans la partie objectif. Et donc, nous proposons au débat deux scénarios de service, un premier scénario entièrement basé sur un service de train à grande vitesse. Vous retrouverez le schéma qui était tout à l'heure à l'écran, le principe de TGV, 7 TGV aller et retour, au départ ou à l'arrivée à destination d'Amiens, desserte de Creil, pour desservir le bassin creillois mais aussi assurer l'ensemble des correspondances avec les autres grandes villes de Picardie, en particulier Compiègne ou Beauvais, mais ensuite, Roissy-Charles-de-Gaulle, puis les différentes capitales régionales qui sont ici sur l'écran de Strasbourg, Marseille, Montpellier, Lyon, Bordeaux, Rennes, ou encore Nantes. Et puis, à côté de ce scénario TGV, appelons-le comme cela, la réflexion que nous avons eue, c'est de se dire que dès lors que la ligne existerait, est-ce qu'elle pourrait être l'opportunité finalement de proposer un service plus dense avec en plus des TGV des services de trains régionaux. Donc, la fréquence qui a été étudiée, au regard du marché et des études que nous savons menées, serait donc des services Creil-Roissy avec arrêt intermédiaire, on peut l'imaginer au Sud de l'Oise, Chantilly, mais potentiellement en fonction des options de passage de la ligne nouvelle, on y reviendra tout à l'heure, une ou des gares en Ile-de-France tout à fait au Nord-

Est du Val-d'Oise, pour ensuite se diriger vers Roissy à la fréquence de deux trains par heure et par sens. Alors, les options de passage, c'est directement lié justement à cette question des services. Pour vous repérer sur la localisation de ces options de passage, vous retrouvez ici le départ de la LGV Nord... Paris est par ici en bas de l'écran, et Lille est vers le haut de l'écran, la LGV d'Interconnexion avec la gare aéroport CDG-TGV et la ligne Paris-Creil-Amiens. Et donc, la zone d'étude, c'est cette zone qui est ici en grisé, qui se situe tout à fait au Nord-Est du Val-d'Oise. Et puis, vous avez sur la droite de l'écran, les trois options de passage, il ne s'agit pas de tracé à ce stade. A ce stade, il s'agit d'option de passage, c'est-à-dire de bande d'une largeur moyenne de l'ordre de 1 000 à 1 500 mètres environ. Je vous propose d'analyser enfin de présenter le résultat de nos analyses sur les différents critères d'évaluation, puisqu'elles ont été évaluées sous différents aspects ces trois options de passage. Tout d'abord, le linéaire à construire, et en découlent également les notions de coût d'investissement. Vous voyez pour chacune d'entre-elles les différents éléments, 11 kilomètres c'est-à-dire l'option Nord est la plus longue en termes de linéaire, mais le principe de l'option Nord comme le principe de l'option Sud, c'est un passage dans un couloir commun avec des infrastructures autoroutières, l'autoroute A1 pour l'option Nord ou la francilienne, donc la route à 2x2 voies francilienne pour l'option Sud, l'option centrale, elle étant dans une logique d'une option la plus courte, vous voyez, 6 kilomètres avec un coût de 155 millions d'euros contre 275 millions d'euros pour l'option Nord qui est la plus longue, 240 millions d'euros pour l'option Sud qui fait 7 kilomètres. Alors vous vous dites peut-être, ce n'est pas proportionnel, mais c'est normal puisque l'une des particularités de l'option Sud, c'est d'avoir un relief qui est important, on va le voir sur l'image précédente, un relief important d'où des ouvrages d'art, d'où des coûts. Sur les aspects environnementaux également, les options ont été évaluées l'une par rapport aux autres pour juste préciser que les couleurs que vous voyez sont une comparaison relative d'une option par rapport à une autre, vert étant plus favorable et orange le moins favorable. Donc, les enjeux sont les plus importants pour l'option Nord, avec notamment un certain nombre de zones protégées sur l'option Nord. L'option centrale a un certain nombre d'enjeux du point de vue paysager, du point de vue agricole également. L'option Sud, elle, ayant des enjeux d'un point de vue d'insertion lié au relief en particulier, mais également lié à l'urbanisme. Sur la question des performances qui étaient le troisième critère d'évaluation, vous voyez les temps de parcours, qui est l'élément simple que nous avons pris, l'option Nord est la plus rapide, Creil-Roissy 18 minutes, 20 minutes pour l'option centrale, et 27 minutes pour l'option Sud qui nécessite un parcours effectivement plus long globalement venant de Picardie. Et puis, enfin, les services, qui est un élément très important. La différenciation, finalement, c'est la possibilité ou non de desservir certaines gares en Ile-de-France. L'option Nord ne dessert aucune gare

en Ile-de-France puisqu'elle se débranche à la limite du Val-d'Oise et de l'Oise au niveau de la Chapelle-en-Serval. L'option centrale permettrait un arrêt en gare de Survilliers-Fosses pour les TER dans le cadre du scénario TGV+TER, et l'option Sud permettrait non seulement un arrêt à Survilliers-Fosses et un arrêt à Louvres. Donc, ce sont ces quatre critères qui sont importants d'avoir en tête dans l'évaluation des différentes options de passage. Pour ce qui concerne les trafics, les perspectives de trafic qui ont été calculées dans nos études, montrent pour ce qui concerne le scénario TGV, de l'ordre de 1,6 millions de voyageurs horizon 2020, horizon de mise en service de Roissy-Picardie avec des différences mais modestes compte tenu de la proximité des différentes options de passage. Dans le scénario TGV+trains régionaux, évidemment, le fait d'avoir ces services fréquents de TER apporte et permet de toucher des voyageurs notamment pendulaires, domicile-travail, et donc on atteint de l'ordre de 2,8 millions de voyageurs avec, là, des différences un petit peu plus fortes suivant les options de passage qui sont liées notamment aux arrêts en Ile-de-France. Ce qui est un élément important à noter également, c'est que ce projet permet un transfert modal de la route vers la voie ferrée de l'ordre de 600 000 voyages par an sur l'option TGV, de l'ordre de 1,4 millions de voyages par an sur l'option TER+TGV. A côté de ces aménagements de la ligne nouvelle qui est l'investissement principal, d'autres aménagements sont envisagés par Réseau Ferré de France dans ce projet. D'une part, des aménagements en gare d'Amiens et de Creil pour permettre l'accueil des TGV, des aménagements de capacité également sur la ligne Paris-Creil de manière, là aussi, à permettre la croissance des trafics telle qu'elle est envisagée, et également, c'est ce que vous avez à l'écran, une proposition d'augmentation de la gare, de la capacité de la gare Charles-de-Gaulle-TGV avec un passage de 4 voies à quai, qui est symbolisé ici, à 6 voies à quai aujourd'hui, les deux voies centrales ne peuvent pas être desservies par les trains puisqu'il n'y a pas de quai, le principe serait d'augmenter la capacité en permettant aux 6 voies des arrêts avec des quais pour les voyageurs. Dernière diapositive, la réalisation d'un projet comme Roissy-Picardie comme tout projet d'infrastructure linéaire, c'est un processus qui est long, qui est fait d'étude de plus en plus précise, mais aussi de concertation de phase administrative, vous connaissez bien sûr l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Et donc, ce processus conduirait à une mise en service de la liaison à l'horizon 2020, qui est un horizon qui nous paraît prudent mais qui, compte tenu du processus que j'ai rapidement décrit, nous semble être un élément, un gage de bonne réalisation des études et de concertation précise tout au long de ce processus. Le dossier du débat pour, évidemment, en savoir plus, puisque l'ensemble des éléments que j'ai présentés sont développés dans ce dossier. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Alors, les choses sont précisées, et donc... Eh bien, moi, je donne la parole à la salle parce que c'est maintenant un peu à vous de réagir et RFF est à votre disposition pour répondre à des questions sur tous les plans. Alors, je vous signale, d'un point de vue pratique, qu'il y a deux micros... on fait un peu comme le système des assemblées parlementaires, c'est-à-dire qu'il faut se déplacer pour s'exprimer... il y a deux micros qui sont sur les travées et que, bien entendu, nous avons aussi un micro baladeur pour notamment les premiers rangs, pour éviter de se reculer jusque... Voilà. Donc, mesdames et messieurs, c'est à vous ! Monsieur Foubert, Premier Adjoint au Maire de Compiègne.

Michel FOUBERT

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission et à toute l'assemblée. Donc, c'est en tant que Premier Adjoint au Maire de Compiègne, mais également Président de la Commission Grandes Infrastructures de l'Agglomération de la Région de Compiègne, je vais vous dire quelques mots qui vont compléter ceux de Monsieur le Sénateur-Maire, Philippe Marini, Président de l'ARC. Les grandes infrastructures, on sait que c'est un élément tout à fait essentiel, c'est nécessaire pour le développement économique. Et je voudrais centrer mon intervention sur ce point du développement économique du Compiégnois. Ce développement économique a beaucoup souffert ces dernières années, et Monsieur le Sénateur-Maire le rappelait tout à l'heure, il était précédemment bien développé autour de liaisons ferroviaires internationales qui préexistaient avant le développement du TGV. Et, actuellement, il s'agit bien pour nous de rattraper économiquement un retard que nous avons pris dans les liaisons ferroviaires, et également de pouvoir mettre en valeur les atouts du Compiégnois au service de l'ensemble de la Picardie, mais au-delà au service de notre pays, car en effet, sur Compiègne, vous avez un grand centre de l'innovation. Grâce à la Région Picardie, à l'Etat, à l'Agglomération de la Région de Compiègne et au département, nous avons pu développer une structure tout à fait innovante qui va permettre d'organiser le développement des activités autour de la recherche applicable qui est issue des diverses universités de Picardie, pas seulement l'Université de technologie de Compiègne, pas seulement l'Ecole Supérieure de Chimie Organique et Minérale qui est installée à Compiègne, mais également en réseau avec l'Université de Picardie Jules Verne, avec l'Université LaSalle de Beauvais. Donc, c'est vraiment ce centre de l'innovation, une innervation pour l'ensemble de la Picardie de possibilités nouvelles de développement économique. Pour pouvoir fonctionner

correctement, ce centre de l'innovation qui s'appuie sur deux pôles de compétitivité à vocation mondiale, a besoin d'avoir des transports performants. Et actuellement, c'est ce qui nous manque en Picardie, c'est ce qui nous manque à Compiègne. Nous avons des transports performants routiers, nous avons des transports performants de lignes TER ou de lignes du type Corail, mais nous n'avons pas de facilités d'interconnexion, soit au réseau grande vitesse, soit à l'aéroport de Roissy, ce qui est nécessaire à partir du moment où nous comptons beaucoup sur ce centre de l'innovation de Picardie, qui est à Compiègne, pour avoir pleinement sa vocation de développement assise sur des liaisons mondiales. Donc, c'est vraiment sur cet aspect du développement endogène de la Picardie que je souhaiterais insister en complément de tout ce qui a été dit tout à l'heure sur le fait que cela donne à l'ensemble des habitants de la région de Compiègne les possibilités d'aller plus facilement dans le monde entier et de profiter des emplois qui existent à Roissy. Nous souhaitons également que ces grandes infrastructures développent fortement notre Compiégnois. Les centres d'innovation dont on a parlé sont également au service des entreprises du Compiégnois. De plus en plus d'entreprises du Compiégnois sont des entreprises qui dépendent de grands groupes. Les entreprises qui dépendent de grands groupes ont besoin d'avoir des liaisons faciles avec le reste des groupes. Et, comme nous voulons développer non seulement notre tissu de PME innovantes, grâce au centre de l'innovation, mais également les grandes entreprises qui ont des sites industriels ou des centres de recherche dans le grand Compiégnois, il est tout à fait essentiel pour notre développement d'être relié à l'ensemble des réseaux grande vitesse et à l'ensemble de l'aérogare de Roissy. Alors, nous ne voudrions pas que dans les projets de développement qui sont initiés, l'Oise soit la grande oubliée. Nous avons vu que dans les débats qui ont précédemment eu lieu, quelquefois on exprimait des projets autres que ceux qui viennent de nous être exprimés, et qui oublièrent complètement les dessertes de l'Oise. Nous, nous souhaitons vraiment que l'Oise, Département de Picardie, département actif parmi la Picardie, pas le seul mais spécialement actif, soit réellement ce département mis en liaison, et pas seulement la capitale régionale, mais Beauvais, Compiègne, Saint-Quentin qui est dans le département voisin, avec l'ensemble du réseau. Nous, nous voulons vraiment profiter, nous aussi, du développement induit par les grandes infrastructures. Et donc, nous nous appuyons sur un projet qui n'est pas seulement pour Compiègne, mais qui doit avoir des retombées globales pour tout ce qui est compris entre Paris et le Nord. La Picardie est terre de passage entre Paris et le Nord. On doit complètement remplir cette fonction. Merci, Monsieur le Président.

Claude BERNET

Merci de cette explication. Je pense qu'il n'y a pas de réponses particulières à apporter, sinon que cela apporte un peu aux justifications qui ont été signalées par RFF. Alors, mesdames et messieurs, y a-t-il d'autres interventions ? Alors, monsieur, je vais vous demander en un mot de vous présenter, ne serait-ce que pour notre compte rendu.

Jean-Luc POULAIN

Merci, Monsieur le Président. Cela fonctionne, oui ! Jean-Luc Poulain, Président de la Chambre d'Agriculture de l'Oise. Alors, il n'est pas dans l'habitude de la Chambre d'agriculture et de l'agriculture en général de l'Oise de s'opposer au projet d'infrastructures. Nous comprenons le développement économique, et nous partageons les propos que viennent de tenir Monsieur le Premier Adjoint de Compiègne. Donc, nous ne nous opposerons pas du tout au projet. Par contre, ce n'est pas parce que nous ne nous opposerons pas que nous ne serons pas vigilants sur le moindre impact sur l'agriculture et sur l'étude qui peut être faite de l'impact sur l'agriculture. Alors, j'ai vu, je viens de voir que le projet concerne très, très peu de kilomètres, voire d'hectomètres, peut-être même dans l'Oise, cela dépendra des tracés. Donc, aucun, je ne sais pas, il y a plusieurs tracés quand même.

Pierre-Yves BIET

L'option Nord ...

Jean-Luc POULAIN

Eh bien, oui !

Pierre-Yves BIET

... est à la frontière entre le Val-d'Oise et l'Oise. Mais, c'est, effectivement, assez hectométrique ou décamétrique peut-être.

Jean-Luc POULAIN

Décamétrique ? Ah bon ! Si c'est décamétrique, je vais me rasseoir tout de suite. Cela ne vaut pas le coup que j'intervienne. Alors, une autre question que je voulais vous poser, peut-être en tant que, cette fois pas en tant qu'agriculteur, mais simplement en tant que citoyen et utilisateur de la ligne. On parle de TGV. La ligne va être à grande vitesse ou comme dans certaines régions, par exemple quand on va à Agen ou quand on va dans d'autres régions,

on est bien dans un TGV, mais on ne circule pas toujours à la grande vitesse ? Cela dépend de la ligne, de la voie.

Lucette VANLAECKE

Si vous me permettez, pour vous répondre très simplement et tout de suite, c'est vrai que c'est une dizaine de kilomètres de lignes classiques qui va relier la ligne grande vitesse qui passe par Roissy à une autre ligne classique qui est celle qui va de Paris à Amiens en passant par Creil. Mais, c'est bien une ligne classique dont il est question ici, quand on parle du barreau Roissy Picardie.

Claude BERNET

Je voudrais préciser pour l'information de l'assistance ce soir que si, effectivement, le problème vis-à-vis des agriculteurs ne se pose pas en Picardie, il se pose tout de même dans le Val-d'Oise, et que nous avons, à cet effet, monté une réunion spéciale avec la Chambre interdépartementale d'agriculture Yvelines-Val-d'Oise dont d'ailleurs, le Vice-président Val-d'Oisien est Adjoint au Maire de Louvres. Enfin, on est en plein dans la zone concernée, et là, cela peut concerner effectivement un certain nombre d'agriculteurs, et donc on va discuter... RFF va discuter... RFF va discuter sous l'égide de la Commission avec ces agriculteurs qui, là effectivement, voient évidemment d'un œil inquiet une opération qui, évidemment, amènera à réduire encore des espaces agricoles qui le sont déjà beaucoup à d'autres titres pour les équipements publics, de l'urbanisation ou dans la région concernée, en 1965, la création de la plate-forme aéroportuaire. Donc, Monsieur le Président de la Chambre d'agriculture, le secteur agricole est évidemment pris en compte, mais évidemment, je n'ai pas fait de proposition de ce type en Picardie puisque, de toute façon, vous avez au fond la chance de ne pas être directement concernés. Voilà. Alors, il y a quelqu'un au fond qui demande la parole, je la lui donne.

Daniel BEURDELEY

Merci, Monsieur le Président. Donc, Daniel Beurdeley, Vice-président chargé des Transports. Je voudrais faire... Enfin, je pense que le président étant là, je le laisserai après plus au niveau politique. Moi, je voudrais faire une réponse à ce qui s'est dit quand même dans le Val-d'Oise, et notamment par Monsieur Paternotte qui est Député, donc il nous propose des solutions alternatives. Alors, moi, je m'interroge quand même sur la légitimité de ses propos, couplés d'une connaissance très incomplète, moi je pense, du dossier. Personnellement, je ne me permettrais pas de juger de l'opportunité des projets franciliens, et encore moins de proposer des solutions alternatives à la place des habitants et des élus

de l'Ile-de-France. Donc là, sur le plan technique, les propositions consistant à raccorder la Picardie à la LGV Nord à hauteur de Chaulnes ne permettront pas d'assurer une diffusion de l'effet TGV sur l'ensemble de la région, comme le permet le projet Picardie-Roissy. Monsieur le Député Paternotte parle de 80 millions d'euros pour amener les TGV à Amiens via Chaulnes, 30 millions pour raccorder la LGV Nord à Chaulnes, 50 millions pour électrifier les 38 kilomètres d'Amiens à Chaulnes. RFF fait des estimations bien supérieures avec un coût de raccordement évalué entre 70 et 80 millions dans la mesure où il faut 4 kilomètres de barreau neuf apte à 220 kilomètres pour permettre, justement, de dégager ou faire entrer les TGV le plus rapidement possible sur la ligne Nord, et éviter ainsi une trop grande consommation de sillon. En plus de ce raccordement, il faut prévoir 60 millions pour l'électrification en tant que telle. Donc, pour résumer, ce n'est pas 80 millions d'euros, mais plutôt 130 à 150 millions d'euros. Au-delà de ce tronçon, si l'on veut optimiser l'effet de diffusion du TGV sur l'Est de la région, il faut électrifier le tronçon de Chaulnes à Jussy, en gardant le même ratio, 1,5 millions par kilomètre, il faut remettre sur la table 50 millions d'euros pour les 33 kilomètres restants. Ainsi, si l'on veut correctement desservir Amiens et Saint-Quentin via Chaulnes, il faudrait déboursier la somme de 180 millions à 200 millions d'euros. Au-delà de cela, la proposition de Monsieur Paternotte contribue à saturer la LGV Nord, alors que l'une des vertus du projet Picardie-Roissy est, au contraire, de délester cette LGV Nord, tout en redonnant de la capacité à la gare de Roissy. En ce qui concerne le temps de trajet, pareil, Monsieur Paternotte me dit un temps de trajet de 40 minutes par rapport à Roissy-Amiens via Chaulnes, tandis que RFF ne voit pas comment on peut sérieusement descendre sous les 50 minutes. RFF confirme aussi que la SNCF reverrait ses ambitions de desserte de la Picardie par TGV si les trains ne passaient pas par Creil, donc c'est 50 % de privation de la clientèle potentielle. Donc, par rapport à ce qu'on entend dans le Val-d'Oise, ces solutions ne sont pas réalistes. Par contre, que les élus du Val-d'Oise profitent de ce débat public pour mettre en avant le barreau de Gonesse, nous, on est tout à fait d'accord, on est même là pour les appuyer. Mais le barreau de Gonesse, le barreau de Picardie-Roissy demain, s'il voit le jour, ce n'est pas pour cela que celui de Gonesse ne verra pas le jour. Les deux sont nécessaires au Val-d'Oise et à la Picardie. Voilà, merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci, Monsieur le Président. Je ne vous ai pas reconnu parce que je vois mal au fond, parce que nous avons des projecteurs très puissants. Monsieur, juste qui vient de lever la

main, voilà, Monsieur Bonte, je crois. Voilà ! Lui, je l'ai reconnu, c'est une chance. Alors, est-ce que le micro marche ?

Thierry BONTE

Si, voilà. Rajouter juste un petit accent à mon nom, Monsieur le Président, pour me faire plaisir.

Claude BERNET

Bonté.

Thierry BONTE

Bonté, si vous le voulez bien, je suis vice-président à la communauté d'agglomération d'Amiens Métropole en charge des transports et des déplacements, et je ne peux évidemment que reprendre les éléments critiques que vient de développer mon collègue Daniel Beurdeley, et on voit bien que d'un lieu à l'autre, le débat public s'alimente et continue, mais il nous fallait effectivement donner quelques éléments de réponses circonstanciées à la proposition faite par le Député du Val-d'Oise, Monsieur Paternotte. Et je crois que les clarifications qui ont été apportées, il y a quelques instants, permettent utilement d'éclairer sur le peu de consistance de cette proposition. Amiens Métropole, 200 000 habitants en gros, le Pays du Grand Amiénois, 13 communautés de communes, 330 000 habitants, Amiens Métropole capitale régionale, l'une des cinq capitales régionales à ne pas être desservies directement par une gare TGV et par le TGV. Quatre de ces villes font aujourd'hui l'objet de projet précis en matière d'aménagement à grande vitesse, seul Amiens, pour l'instant, n'en fait pas partie. Or, évidemment, la liaison ferroviaire Picardie-Roissy, c'est vous dire si nous sommes d'ardents défenseurs de cet aménagement pour toutes les raisons qui ont été dites, il y a quelques instants, et aussi, bien sûr, et ne serait-ce que pour cela, parce que nous souffrons d'une forme d'injustice en Picardie de manière générale, plus particulièrement encore dans le secteur d'Amiens et même au-delà, donc dans le pays du Grand Amiénois qui est aujourd'hui quand même très enclavé dû au fait que nous n'avons jamais eu de desserte TGV directe et que la gare qui existe aujourd'hui, si elle a son utilité, n'a au fond pas véritablement tenu ses paris en matière d'aménagement et de développement du territoire. Donc, c'est une raison qui, à elle seule, suffirait, mais je l'ai déjà dit, nous ne sommes pas des passéistes, et nous ne nous positionnons pas par rapport à une revanche, une attitude de revanche, mais nous regardons vers l'avenir, et c'est pourquoi nous avons regardé avec précision le projet qui nous a été présenté et de quelques côtés qu'on le retourne. On a vraiment eu le sentiment, et je crois le sentiment conforté par tous

les arguments qui ont été déployés ce soir et qui, de réunion en réunion, d'ailleurs, se consolident. Nous avons été confortés dans l'idée que ce projet était un bon projet et qu'il présentait beaucoup d'intérêts, l'intérêt évidemment d'ouvrir la région dont on parle à la grande vitesse, et à ce titre, il ne s'agit pas seulement d'un projet local, mais bien d'un projet d'intérêt national, voire même d'un projet d'intérêt international. Il s'agit par ailleurs de permettre aux salariés qui vont directement sur la plate-forme de Roissy de pouvoir y accéder facilement, c'est évidemment le service rendu à ce qu'on appelle les pendulaires, évidemment, ceux qui viennent d'Amiens, mais encore plus, je veux le dire, ceux qui viennent du Sud de l'Oise, et bien sûr, cela a été dit par le collègue de Compiègne, mais nous le disons nous aussi, c'est un élément fort d'attractivité économique et de développement des pôles d'excellence universitaires. Nous sommes, comme vous le savez, nous aussi, particulièrement concernés par cette problématique. Nous avons un quartier de la gare en plein développement, et nous souhaitons, bien évidemment, pouvoir bénéficier de la grande vitesse de sorte que nous soyons connectés au réseau européen et mondial afin, non seulement, d'aller vers l'extérieur, mais aussi d'attirer des forces vives dans notre capitale régionale en réseau avec un certain nombre d'autres villes de la région. L'un des derniers points que je veux aborder, c'est la question de la dissémination et du maillage. Nous sommes bien évidemment fortement séduits par le projet qui nous est présenté à cause de cette dimension de couplage entre le TGV et le TER, et le fait qu'il ne profite pas égoïstement à une ville de la région, mais bien évidemment à l'ensemble des villes de la région. Il y a là donc un effet d'aménagement du territoire important, de fédération des acteurs picards qui est particulièrement pertinente. Et c'est la raison pour laquelle, il me semble, nous sommes tous unis et nous faisons front commun pour défendre ce projet qui a une économie intéressante, parce que 250 millions d'euros en gros pour un barreau de quelques kilomètres, cela nous paraît plutôt limité en moyen d'investissement pour, encore une fois, un effet démultiplicateur qui, lui, va être immédiat sur l'ensemble du territoire régional. Je me permets de dire que, par rapport aux échéances indiquées, nous sommes évidemment preneurs d'une réalisation plus rapide Monsieur le Président, à chaque fois qu'on nous présente le projet, on nous parle de 2020. On est, nous, évidemment, un peu plus pressés que cela et on souhaiterait que cette liaison ferroviaire soit réalisée deux ou trois ans avant. 2017-2018 nous paraîtrait un délai plus conforme, évidemment, au souhait des habitants de la région, même si on comprend qu'un certain nombre de procédures doivent avoir lieu. Enfin, pour ce qui concerne le choix du tracé, on est toujours un petit peu embêté de donner son point de vue, quand il s'agit de réaliser des aménagements qui ne sont pas chez nous, mais qui sont sur un autre territoire. Après avoir attentivement suivi le débat qui a eu lieu à Fosses, la semaine dernière, nous sommes, nous, plutôt partisans du

tracé central, celui qui nous semble le moins nuisible en termes d'environnement et d'impact sur les milieux urbains. Et il nous semble là, donc, qu'il y a une solution apte à satisfaire, en plus de la gare de Survilliers-Fosses qui viendrait desservir une partie de l'Île-de-France et du Val-d'Oise, qu'il y a, là, une solution qui pourrait être adoptée, qui pourrait trouver l'agrément d'une partie des habitants du Val-d'Oise, en plus évidemment de la satisfaction des habitants de la Picardie et, singulièrement, de la capitale régionale Amiens Métropole. Voilà, merci beaucoup !

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, sur les problèmes de délai qui est une question qui est souvent posée, Madame la Directrice...

Lucette VANLAECKE

C'est vrai que c'est une question qui... et on comprend bien votre impatience sur le sujet. On est prudent. On le dit, on est prudent. On ne mésestime pas chaque étape, parce que chaque étape que Pierre-Yves Biet a décrite tout à l'heure s'accompagne d'une phase de concertation qui mérite qu'on lui laisse le temps de se dérouler et on sait, par expérience, que ce temps-là est parfois nécessaire pour qu'un projet se réalise. Et ne pas prendre ce temps, c'est parfois obérer la réalisation du projet lui-même. Donc, bien sûr, là, vous avez effectivement tout l'engagement de Réseau Ferré de France sur ce point. Vous avez vu aussi tout l'intérêt que représente, d'un point de vue de l'intérêt général et, là, je veux parler de la préservation de capacité pour la ligne LGV ; donc, il y a un intérêt direct pour l'ensemble du réseau ferré national, il y a un intérêt régional, un intérêt régional pour la Picardie, pour l'ensemble de la Picardie et il y a intérêt bien sûr pour la desserte de Roissy. Donc, tous ces trois intérêts nous amènent forcément à souhaiter avec vous que les délais soient plus courts, donc, un engagement que j'allais dire devant vous maintenant, pour vous dire qu'on fera ce qu'il faut pour réduire ce délai. Maintenant, nous gardons, c'est vrai, cette annonce. Alors, je vais parler, donc, sur le deuxième point, peut-être... On évoquait la capacité, je l'évoquais à l'instant ; on évoquait aussi la capacité de la ligne LGV. Monsieur Beurdeley parlait, donc, de la diminution de capacité de la solution qui avait été évoquée sur un autre projet. Je crois vraiment qu'il faut être, effectivement, conscient que moins de service, c'est aussi moins de service pour l'intérêt général dans le cadre de ce projet. Un projet qui, vraisemblablement, est plus coûteux mais qui aussi représente moins de service. Alors, peut-être, quelques mots supplémentaires sur la capacité ?

Pierre-Yves BIET

Cette question de la capacité, elle est essentielle. Elle est essentielle, bien sûr, pour le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire qu'est Réseau Ferré de France, mais elle est surtout essentielle pour l'ensemble des utilisateurs. Et on est, effectivement, sur des perspectives de croissance du trafic ferroviaire et, en particulier, du trafic ferroviaire à grande vitesse. Et l'un des apports de Roissy-Picardie, c'est bien de préserver la capacité de la LGV nord dans les années à venir, en permettant de desservir la Picardie par l'utilisation du réseau classique et de faire bénéficier la Picardie de l'effet grande vitesse lorsque les TGV sont sur le réseau à grande vitesse, on l'a vu dans les animations tout à l'heure, mais de préserver cette capacité de la Ligne à Grande Vitesse nord. Et toute autre solution qui desservirait la Picardie de manière complémentaire à travers l'utilisation de la LGV nord serait, effectivement, un élément défavorable à la possibilité d'offrir des services pour les entreprises ferroviaires, adaptés aux besoins de déplacement dans les années à venir. Je voudrais également revenir quelques instants sur les aspects agricoles. C'est vrai que ce soir, nous sommes dans l'Oise, que l'Oise sera en toute hypothèse marginalement concernée sur les aspects fonciers, mais c'est un élément qui est important. On a eu l'occasion, la semaine dernière à Fosses, d'indiquer comment RFF, dans l'ensemble des projets de développement du réseau que l'entreprise porte et ce sera évidemment vrai sur ce projet Roissy-Picardie, porte comme attention à cette question d'être économe en foncier, en particulier en foncier agricole. Le projet, tel qu'il sera conçu, cherchera bien évidemment à limiter les emprises, devra nécessairement reconstituer le potentiel économique des exploitations agricoles. Et tout cela, cela passe, comme cela se fait sur les autres projets actuellement en cours, par des discussions très en amont et pendant tout le processus, avec la profession agricole. Et c'est ce qui sera fait, effectivement, si le projet, à la suite du débat public, il est décidé de le poursuivre.

Claude BERNET

OK ! Alors, Monsieur le Sénateur-Maire. Alors, on lui passe un micro à Monsieur Marini derrière vous.

Philippe MARINI

Oui, j'ai une question sur les conséquences de cette nouvelle liaison sur le fonctionnement de la ligne de la Vallée de l'Oise. Puisqu'ici, nous sommes à Compiègne et, bien entendu, on est en droit d'attendre, dès lors que le lien Creil-Roissy soit réalisé, une adaptation de l'exploitation de la ligne Creil-Compiègne-Noyon-Saint-Quentin, facilitant l'optimisation de ce réseau. Et je voudrais en profiter pour dire toute l'importance qui, à mon avis, s'attache au

projet de l'étoile ferroviaire de Creil, car c'est un projet tout à fait stratégique pour l'économie de l'Oise et du Sud de la Picardie. Serait-il possible de compléter notre information à ce sujet ?

Claude BERNET

Merci beaucoup ! A vous.

Lucette VANLAECKE

En ce qui concerne, effectivement, et vous avez raison Monsieur le Sénateur-Maire, c'est complètement stratégique la dimension creilloise pour le projet. Et je voudrais même préciser que nous avons, avec tous les partenaires qui entourent et qui accompagnent la Communauté d'Agglomération de Creil, signé une convention pour préparer un aménagement urbain de Creil et, plus particulièrement aussi, des enjeux urbains qui sont concernés, à la fois par l'arrivée du TGV, mais aussi par l'exploitation des terrains ferroviaires autour de Creil. Donc, c'est vrai que Creil est à la fois stratégique sur un plan urbain, mais est aussi stratégique en termes de desserte. Et sur ce sujet, je vais passer la parole effectivement à Cédric Papin qui pourra mieux vous expliquer les liens avec la capitale.

Cédric PAPIN

Oui, bonsoir ! Juste, assez rapidement, sur la base de cette diapositive, là, qu'on vous projette, je ne sais pas si vous le repérez ; donc, il y a Creil au milieu, en fait. Donc, c'est le réseau ferroviaire qui apparaît. Donc, Creil, comme on l'a souligné, joue un rôle fondamental dans notre vision du projet en tant que nœud de correspondance important à l'échelle régionale. Comme vous le savez, il s'agit d'une étoile ferroviaire, comme nous la décrivons un peu dans notre jargon à cinq branches. Je ne vais pas les décrire une par une. Vous connaissez notamment la branche de Saint-Quentin sur laquelle Compiègne se trouve. Alors, ce qu'on peut dire par rapport aux services qu'on propose au débat public, ils sont basés sur des services de Train à Grande Vitesse Paris-Creil... lapsus... Roissy, bien sûr, Creil-Amiens avec une desserte systématique de Creil, comme cela a été dit tout à l'heure. Il faut quand même avoir en tête que c'est 50 % de la fréquentation, d'après nos prévisions de trafic du TGV, uniquement du TGV, qui sont amenées par la clientèle du bassin creillois, donc, c'est tout à fait... bassin creillois et du nœud de correspondance. Donc, voilà pour le TGV. Le scénario de TER que l'on propose en plus, il est relativement prudent puisqu'on propose, dans notre projet, des services entre Roissy et Creil. N'étant pas dans nos compétences, nous ne sommes pas autorité organisatrice des transports ou entreprise

ferroviaire, donc, nous n'avons pas à ce stade poussé plus loin l'étude des services, par exemple, des services vers Compiègne, Saint-Quentin, Beauvais. Nous voulons jouer au maximum la correspondance. Mais après, un travail peut tout à fait être mené avec l'autorité organisatrice des transports de la région de Picardie, et pour ce qui est des grandes lignes, les entreprises ferroviaires, sur des dessertes supplémentaires. Cela nous semble, bien entendu, très intéressant. Et juste, comme a été évoquée la ligne existante, nous, ce qu'on précise, c'est que la ligne existante, pardon, Creil-Compiègne-Saint-Quentin, elle est tout à fait apte techniquement à recevoir des circulations TGV, exactement comme la ligne Creil-Amiens. Donc, la question est plus économique, plus en termes de marché. Si une entreprise ferroviaire désire assurer des services, nous, bien sûr, nous sommes favorables. Plus il y a de trains sur le réseau, mieux on se porte. Voilà ! Je dirais, cela peut aussi être une discussion ouverte dans le présent débat.

Claude BERNET

Alors, Monsieur le Président du Conseil régional !

Claude GEWERC

Monsieur le Président, finalement, on ne se quitte plus. Mesdames et messieurs de la Commission, Madame la Directrice régionale de RFF, messieurs, Monsieur le Sénateur, merci de nous accueillir, Monsieur le Député, Madame la Sous-préfète, messieurs les élus départementaux, régionaux, les élus locaux. Il faudrait faire un tout petit peu d'histoire. 1993, c'est la première fois où on parlait de ce projet. Et on vous dit, dans l'hypothèse où il serait validé, opérationnel 2020. La Picardie a beaucoup de patience. C'est le moins qu'on puisse dire. J'entendais qu'on se posait la question des emprises agricoles. Nous sommes traversés aujourd'hui et les emprises ont été préemptées et les retombées n'ont pas eu lieu. Vous vous en souvenez de cela, Monsieur Poulain. Bien ! Donc, c'est un authentique projet. J'ai beaucoup entendu parler d'économie, il faudrait parler de l'économie générale du projet. L'Europe est en train de se construire et elle se construira en déplacement à partir du ferré, et du ferré grande vitesse. Et nous sommes la région qui a été oubliée. On parle de la connexion à Roissy. Moi, je voudrais parler du quart nord-ouest de l'Europe. C'est à cela qu'on peut s'intégrer demain avec ce projet. Alors, vous avez raison, Monsieur le Sénateur, une entreprise qui vient a besoin d'avoir une porte ouverte sur le monde. Roissy est la porte ouverte sur le monde. Mais vous le savez également que les déplacements entre 300, 500 et jusqu'à 1 000 ou 1 500 km ne se feront plus à l'avenir qu'en LGV. Cela veut dire qu'on est en train de passer à côté du développement. On a vu partout, où l'accès aux gares LGV est arrivé, le développement l'accompagner. On voit les villes bouger. Et j'entendais tout à

l'heure le discours de l'élu d'Amiens, c'est évident qu'on a laissé passer, on a perdu beaucoup de choses. Et donc, c'est un authentique rendez-vous avec l'histoire qu'a, aujourd'hui, la Picardie, de reconnecter, sur un projet, quand un projet dont vous entendez parler ??... puisque je crois que les sénateurs ont encore travaillé, ont validé le projet de Grand Paris, la moindre bricole coûte quelques dizaines de milliards d'euros. Oui ! La réalité, c'est qu'on est en train de réintégrer quelque chose, je vais mettre des guillemets, pour seulement 250 millions d'euros. C'est une réalité économique, ce n'est pas à vous que je vais apprendre cela, l'argent public est rare et cher, et si on veut accéder au progrès, nous avons besoin de cet équipement. C'est essentiel pour le développement de la Picardie. Ce qu'on vous dit... vous savez, la porte sud de la Picardie qu'est l'Oise, la limite la plus proche, c'est 25 km de la Porte de la Chapelle. Donc, on est totalement Francilien pour certains. C'est vrai ! Mais en même temps, l'autoroute A1 est saturée. L'autoroute A16, grâce à nos amis Franciliens, n'arrive nulle part. C'est-à-dire, comment vous gérez le développement, le développement qui se fait par déplacement des marchandises et des personnes ? C'est cela l'enjeu. Et l'enjeu, effectivement, et je remercie RFF du travail qui a été accompli, nous permet de réintégrer ce monde du progrès et ce monde du déplacement. Et donc, je pense qu'on n'a pas le droit de laisser passer cette chance. Alors, nos amis Franciliens, je fais une abstraction, parce qu'il y a le Val-d'Oise et les Franciliens. Je rappelle que j'ai présidé pendant 18 mois la Commission du C8, c'est-à-dire le Grand bassin parisien, les huit régions qui représentent le Grand bassin parisien, c'est-à-dire pas grand-chose, un peu plus de 30 % de la population française et plus de 50 % du PIB. Et nous avons déposé ensemble un projet de déplacement et qui prévoit ce barreau et d'autres infrastructures et qui contourne Paris. C'est pour cela que je préfère qu'on parle de Picardie-Roissy plutôt que de Creil-Roissy, parce que cela concerne la Picardie et pas une ville qui est Creil. Et c'est un projet de nature nationale et internationale, et qui nous met au cœur d'un autre modèle de déplacement, le contournement de Paris, et non pas tout rentre, et n'arrive plus à rentrer dans Paris, et puis, sortir parce que, là aussi, je vous ai parlé des autoroutes saturées. Vous me parlerez des capacités de la Gare du Nord... Oui. C'est cela la réalité à laquelle nous sommes soumis aujourd'hui. Et donc, c'est un autre modèle de développement. Ce projet a été déposé par deux personnes : moi, qui présidais la Commission, et un Président de Conseil régional que je connais bien, qui s'appelle Jean-Paul Huchon, qui est le Président de la région Ile-de-France. Donc, ce projet, le nôtre, a le soutien de la région Ile-de-France et le soutien de toutes les autres régions franciliennes, comme nous soutenons leurs projets. Donc, il ne faudrait pas confondre le sujet du Barreau de Gonesse, qui est un problème francilien et, dont, je reconnais l'acuité pour les habitants franciliens, et un autre projet comme le nôtre, qui est un projet d'une autre nature, et qui prend son espace dans une autre histoire. Donc,

je pense que, je le dis à mes amis du Val-d'Oise, ils se trompent de combat. Le combat, ce n'est pas un projet contre l'autre, c'est l'addition des deux projets. Ce projet dont nous avons besoin est le projet dont ils ont besoin. Et toutes les opérations qui consistent à vouloir réinventer des choses qui n'existent pas risquent d'avoir une seule conséquence : c'est que les deux projets tombent. Et j'attire l'attention et la responsabilité sur l'ensemble des élus, nous avons une lourde responsabilité, et nous, et eux, aujourd'hui. Donc, je pense que ce rendez-vous avec l'histoire, ils ne doivent pas le louper. Je rappelle que sur le douzième contrat de plan, qui était le contrat de plan avant celui qui est en cours en ce moment, les mêmes élus avaient proposé à la région Ile-de-France, là où ils vivent, ce projet, qui avait été à l'époque rejeté, sans ce projet et sans notre intervention. Donc, il faudrait que les Franciliens se parlent et s'entendent, et je leur demanderais de ne pas prendre les Picards en otage.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, on va donner la parole au micro 1, et puis, ensuite, ce sera Monsieur Ferrieux, et puis ensuite, ce sera au monsieur en jaune au micro 2. Voilà ! Alors, Monsieur...

Franck BRIFFAUT

Oui, Monsieur Franck Briffaut, Conseiller régional FN de Picardie. Donc, vous avez, là, d'ailleurs une démonstration d'un dossier où il y a l'unanimité des élus de Picardie. Je voulais également répondre sur quelques points, pour lesquels je n'ai pas pu apporter toutes les réponses que je souhaitais dans la contribution au débat public, et où qu'on soit, je pense qu'elle est prenable, notamment effectivement à certains élus du Val-d'Oise. Mais je voudrais élargir un petit peu également en explicitant que les aspects de ce projet sont également bénéfiques pour le Val-d'Oise. Et je fournirai un certain nombre d'éléments techniques, bien sûr sous contrôle de RFF, mais je pense qu'il est bon qu'ils soient clairement apportés au débat public. Alors, il faut, dans toute discussion, et c'est ce qu'il faudrait effectivement rappeler, notamment à Monsieur Paternotte, que le projet qui intéresse la Picardie doit impérativement satisfaire simultanément deux impératifs : connecter directement les deux principaux pôles ferroviaire picards de la Picardie, on dit souvent Amiens, mais Creil, c'est indispensable, c'est un nœud ferroviaire à cinq branches, à l'ensemble du réseau à grande vitesse, et permettre aux habitants du Sud de la Picardie de se rendre sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy pour y travailler ou y prendre l'avion. C'est la totalité de ces objectifs qui doivent être satisfaits. Toute alternative visant à ne

remplir qu'une seule partie de ces objectifs ne me paraît pas, ne nous paraît pas, globalement, les Picards, recevable. C'est une première précision. Je voulais également apporter quelques précisions complémentaires à ce qui a été dit par le Vice-président aux transports, ce qui prouve, là aussi, que ce projet ratisse large, si j'ose dire, concernant la fausse proposition qui a été faite concernant l'utilisation, pour la partie TGV, de la partie Amiens-Chaulnes. Je voudrais préciser effectivement que l'aménagement de cette section comprendrait l'électrification 25 000 volts des 32 km qui sont compris entre le poste 6 de Longueau et Chaulnes et, en plus, nécessiterait la construction à Chaulnes d'un raccordement, dont le tracé poserait de véritables problèmes d'insertion, puisque le croisement de la LGV et de la ligne classique se situe pratiquement en zone urbanisée. Donc, il faudrait aller très loin pour pouvoir passer au-delà. Tout cela, évidemment, dans l'esprit de Monsieur Paternotte, notamment pour seulement 7 TGV. Je laisse à l'appréciation du seuil de rentabilité économique de l'investissement par rapport au nombre de circulations. Je pense que ce n'est pas quelque chose de vendable. A cela, il faudrait aussi prendre en compte que ces 7 TGV devraient se superposer avec des trains de fret, car je rappelle que c'est quand même un des itinéraires qui a vocation à être très utilisé pour le fret dans le cadre de l'Hinterland du port du Havre et pour lequel d'ailleurs nous avons des desiderata qui consistent non pas à électrifier la seule partie Amiens-Chaulnes mais tout l'axe Amiens-Tergnier-Laon-Reims qui permettrait un contournement de l'ensemble de l'aire francilienne et, ce faisant, nous rendrions d'ailleurs un très grand service à nos amis franciliens globalement et Val-d'Oisiens en particulier en soulageant la couronne parisienne d'une partie du fret, ce qui prouve bien que nous, élus picards, nous n'avons pas qu'une vision picardo-picarde, nous savons faire réellement de l'aménagement du territoire. Il faudrait, et je crois d'ailleurs même que cette étude de passage par Chaulnes passe sous silence à un autre aspect, vu le nombre quand même de circulations globales et surtout la différence des matériels entre TGV, TER et fret. Je crains que le bloc automatique à permissivité restreinte qui a été mis en œuvre, chèrement payé d'ailleurs par la région et, la plupart du temps, bien seule, ne suffise pas à écouler ce trafic. Donc, je rejoins ce qui a été dit par le Vice-président, la facture est certainement bien au-delà des 80 millions d'euros dont je ne sais pas de quel chapeau est sorti ce montant. Mais je voudrais également revenir sur le deuxième point qui est utilisé notamment par certains élus val-d'oisiens, c'est la proposition d'utiliser le Barreau de Gonesse pour faire également transiter les TER picards. Alors là, je pense que c'est encore beaucoup plus ubuesque parce que cette solution ne tient pas la route, je ne dirais pas le rail, pour les deux principales raisons suivantes : le Barreau de Gonesse doit uniquement être consacré aux trains de la ligne D du RER dont la fluidité et la ponctualité aujourd'hui posent déjà de réels problèmes. D'ailleurs, la stratégie générale du

STIF et de tous les acteurs ferroviaires pense qu'il serait bien imprudent de remettre en cause cette séparation systématique des flux RER avec d'autres courants de trafic. C'est pourquoi d'ailleurs, je dirais que pour le bien-être des Val-d'Oisiens, il ne faut surtout pas laisser les TER picards venir s'intercaler sur le Barreau de Gonesse. Les ensembles des acteurs d'ailleurs cherchent par tous les moyens à dissocier les flux RER quels qu'ils soient ; ce raisonnement vaut aussi bien pour les RER A, B, C encore plus et D, probablement, c'est la pire des lignes RER franciliennes. Donc, c'est quelque chose qui n'est absolument pas possible et qui pénaliserait les Franciliens et les Val-d'Oisiens de laisser les TER picards à aller sur le Barreau de Gonesse. Cela, je crois qu'il faut leur expliquer, il faut qu'ils le comprennent et c'est une évidence qui s'impose à tous ceux qui connaissent un petit peu le dossier. De plus, autre argument, Picardie-Roissy, par le Barreau de Gonesse, c'est au minimum 50 minutes, c'est-à-dire que pour faire Creil-Roissy, c'est rédhibitoire face à l'automobile, une partie des pendulaires resterait sur l'automobile, ce qui pénaliserait fortement le rapport économique quant à l'investissement qui serait réalisé. Je rappellerais aussi à ceux qui avançaient que si l'argent va sur Picardie-Roissy, il n'irait pas sur le Barreau de Gonesse, je rappelle quand même que les clés de financement ne sont pas les mêmes. Il est bien évidemment peu probable que la région Picardie participe, de quelque manière que ce soit, à la construction du Barreau de Gonesse si notre projet à nous n'aboutit pas. Donc, les crédits qui seraient consacrés ne sont pas transposables sur l'autre projet, ce sont bien deux montages financiers distincts. Donc, là aussi, je pense que c'est un argument à avancer. En fait, pour atteindre les deux objectifs picards, Monsieur Paternotte propose deux solutions distinctes plus chères et en totale contradiction avec sa propre volonté qu'il affiche, c'est-à-dire de mutualiser les infrastructures pour les rendre moins chères. Je voudrais, d'abord, qu'il réponde à ce paradoxe : il propose deux solutions alors qu'il nous accuse, nous, de ne pas vouloir mutualiser notre projet sur le leur. En ce qui concerne le projet Picardie-Roissy, je rappelle également que pour les habitants du Val-d'Oise, nous souhaitons aussi, pour notre part, que parmi les tracés qui nous sont proposés, on s'oriente plutôt vers un tracé qui bénéficie également aux habitants du Val-d'Oise. Je pense que le tracé Sud ou le tracé central a l'immense mérite également de desservir un certain nombre de Val-d'Oisiens et, à ce titre, je pense que cet impératif doit être pris en compte, justement, là aussi, dans une nécessaire volonté de solidarité territoriale, y compris avec nos amis du Val-d'Oise. Et je voudrais, pour terminer mon propos, également juste faire un petit commentaire sur la petite animation qu'on a vue toute l'heure, notamment sur le nœud ferroviaire de Creil où on dit que... vous avez affirmé à juste titre que les habitants de Beauvais, les habitants d'Amiens, les habitants de Saint-Quentin sont les bénéficiaires, mais là aussi, autre argument en faveur des Val-d'Oisiens et des Franciliens, il y a aussi la

transversale Pontoise-Valmondois-Persan-Beaumont-Creil qui serait directement bénéficiaire de l'effet TGV. C'est-à-dire que les habitants même du Val-d'Oise pourraient aller prendre le TGV à Creil pour irriguer l'ensemble du territoire national. C'est un argument que je n'ai absolument pas entendu face aux élus du Val-d'Oise dans les communes du Val-d'Oise, ce qui me paraît quand même extraordinaire, sauf à considérer que le Val-d'Oise lui-même ne semble pas très uni sur ce dossier. Voilà ! Voilà ce que je voulais dire. J'ai une petite proposition pour faire plaisir au Sénateur-Maire, Monsieur Marini. Effectivement, je crois que les 7 TGV qui ont été envisagés sur Amiens, j'espère qu'ils ne sont pas exclusifs de la possibilité si les marchés le confirment, mais d'autres villes plus petites en bénéficient sur le réseau TGV de faire partir quelque rames TGV, un ou deux aller-retour par jour vers Saint-Quentin en desservant au passage Compiègne, bien évidemment, voire même, peut-être Tergnier ou quelques... Bon, là, il y a une étude économique, mais effectivement, vous avez bien fait de rappeler qu'il n'y a aucune impossibilité technique et, en termes, je dirais, de sillon, je pense que, dans le domaine ferroviaire, l'offre peut créer la demande. Voilà !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Vous avez été applaudi parce que vous avez donné une petite part de rêve. Alors, Monsieur Biet souhaite apporter quelques précisions.

Pierre-Yves BIET

Oui. Parler de la mixité, parce que la mixité en soi n'est pas un problème sur le réseau ferroviaire aujourd'hui. Vous avez effectivement des circulations de TGV, de TER y compris de trains de fret. Elle n'est pas un problème non plus quand, y compris en zone dense comme en Ile-de-France, des voies sont réservées pour des circulations, par exemple, TGV ou corail ou TER, dès lors que ces trains vont à la même vitesse ou ont globalement les mêmes politiques d'arrêt ; en l'occurrence, en Ile-de-France, ils ne s'arrêtent pas. C'est exactement l'animation que je propose de diffuser si la régie peut le mettre à l'écran. Voilà ! C'est de montrer le système aujourd'hui à la sortie de la Gare du Nord, Paris Gare du Nord, où vous voyez à gauche, sur les deux voies à gauche de l'écran, la circulation du RER D, donc, un système avec des fréquences importantes, 8 trains par heure qui, lui, à ce moment-là, est seul sur ces voies ; et sur les deux voies de droite, ensuite, la bifurcation, c'est la Ligne à Grande Vitesse vers Lille, les deux voies de droite, on a, à la fois, vous le savez en tant qu'usagers, des départs de TGV, des départs de corails intercités, des départs de TER. Mais ces trains ne s'arrêtent pas en Ile-de-France ; le premier arrêt en l'occurrence, c'est

Orry-la-Ville ; les TGV, eux, ont bifurqué vers Lille, Bruxelles ou Londres. Et cette mixité ne pose pas de problème. La mixité pose effectivement problème, et c'est une autre animation que je vous propose, dès lors qu'on mixe sur des mêmes voies des circulations de nature différente. Là, vous avez, de manière simplifiée sur une voie, la circulation d'un RER, le RER, il s'arrête à toutes les gares ; et vous avez juste derrière le TER qui, lui, ne s'arrête pas à toutes les gares et qui se trouve, dès qu'il y a un petit grain de sable dans l'exploitation, freiné, obligé effectivement d'être à l'arrêt, à la signalisation, donc, derrière les RER. Et de la même manière, les RER, et c'est ce que vous allez voir à l'écran dans un instant, peuvent être amenés à laisser la place, donc, aller sur une voie d'évitement, c'est ce que vous venez de voir, pour laisser la place au TER pour passer. C'est la situation qui arrive assez fréquemment malheureusement sur une ligne comme Beauvais-Persan-Paris ou même, effectivement, Londres-Crépy-Paris avec justement, en l'occurrence sur ces derniers exemples, le projet de modernisation du RER B qui vise justement à dédier deux voies du RER B... donc, permettre de séparer les circulations du RER B, particulièrement denses, des circulations des TER picards vers Crépy-Villers-Cotterêts-Laon, donc, des circulations du RER. Donc, le problème qui est posé à travers la mutualisation sur le Barreau de Gonesse telle qu'elle est proposée par certains élus dans ce débat, c'est de mixer des RER D, des circulations de TER et, du coup, des TGV parce qu'il faut toujours répondre à cette fonction TGV et c'est là que cela nous semble être à la fois pénalisant pour la régularité des services RER, donc, pour les voyageurs franciliens ; et pénalisant également pour la capacité et la réponse au besoin de déplacement des Picards en TER pour l'accès à Roissy, bien évidemment, en TGV puisque pour le coût, il ne paraît pas possible dans des conditions économiques compatibles avec les flux en question d'envisager un raccordement entre le RER au niveau de Roissy avec la ligne d'interconnexion puisque, évidemment, les TGV doivent arriver sur cette ligne d'interconnexion. C'est bien l'objectif.

Lucette VANLAECKE

Je voudrais simplement aussi attirer votre attention et faire une remarque. Il ne vous a pas échappé que si on regarde l'ensemble du territoire qui est concerné par le débat public et toutes les fonctionnalités qu'on demande au système ferroviaire dans le cadre de ce territoire, il faut deux projets, en fait, pour y répondre, vous le disiez Monsieur le Président, le projet du Barreau Gonesse est complémentaire au barreau Roissy-Picardie. Et quand on cherche une alternative à Roissy-Picardie, on n'a pas de choix, il faut aussi deux projets, parce que quand on parle de la mutualisation de Roissy-Picardie avec le Barreau de Gonesse, on n'a pas résolu la fonctionnalité TGV, et il faut, donc, y rajouter un deuxième projet. Et, donc, on voit bien qu'il n'y a pas d'autres solutions que d'avoir deux projets pour

assurer toutes les fonctionnalités du débat. C'était simplement cette remarque que je souhaitais faire.

Claude BERNET

Très bien ! Alors, Monsieur Ferrieux. Un micro pour Monsieur Ferrieux, voilà, qui représente ici le Conseil Général de l'Oise.

François FERRIEUX

Oui. Monsieur le Président, mesdames et messieurs les élus, je représente le Président du Conseil Général de l'Oise, mais j'interviens également en tant que Président du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise auquel Monsieur Marini a fait illusion tout à l'heure dans son discours initial, pour dire deux choses. D'abord, le projet, nous le soutenons, quand je dis « nous », Yves Rome m'a demandé d'insister sur cela, le Conseil Général de l'Oise est à 100 % pour. Mais nous le soutenons également, le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise, avec, non pas les variantes, mais les considérations supplémentaires suivantes. Cela donne des arguments aux défenseurs du projet. Dans un premier temps, ce projet aura d'autant plus de chance d'être dans l'intérêt de tous les habitants de Picardie et de l'Oise, que nous aurons su justement aménager tous les petits ruisseaux qui vous conduiront à cette grande rivière, parce que c'est vrai qu'il peut y avoir une gare TGV à Creil, et cetera. Il peut y avoir à Compiègne avec beaucoup de gens qui veulent prendre le TGV, mais encore faut-il que la gare de Compiègne, Monsieur le Sénateur-Maire, vous savez, dans cette salle, vous avez présidé une réunion sur le... où on a beaucoup parlé de cela, que la gare de Compiègne soit aménagée de manière telle à ce que les gens venant de l'Hinterland, de tout ce qui est autour puissent venir par tous les moyens : voitures, le moins possible, transports en commun, transport à la demande, covoiturage. Pourquoi faire ? Pour aller à Roissy prendre le TGV ou travailler à Roissy. Et pour ce faire, les autres collectivités que sont le Conseil Général, notamment, sont tout à fait dans la course. Ils ont une nécessité de le faire. Donc, leur engagement est précieux pour la suite des événements. Ensuite, sur l'aménagement des gares, si on aménage les gares, c'est dans un souci d'intermodalité. Donc, cela suppose la coopération de plusieurs autorités organisatrices de transport qui, jusqu'à présent, travaillaient toutes seules dans leur coin, dans ce département comme dans beaucoup d'autres. Alors, c'est pourquoi je suis tout à fait heureux maintenant de me passer la parole, en tant que Président du Syndicat Mixte des Transports, pour dire que cet outil que nous avons créé, Monsieur Marini en a été le premier adhérent, avec l'ARC et avec les autres agglomérations de l'Oise, le Conseil Régional de Picardie et le Conseil Général, à l'initiative du Conseil Général, travaillent sur quoi ? Justement sur l'intermodalité. Et c'est

dans ses gènes, dans son ADN, tout ce qui est intermodalité, c'est nous. Par conséquent, on fera notre maximum. Cela a commencé à Creil puisque nous avons signé une convention récemment avec un grand nombre de partenaires, dont vous-même, RFF, il y a la région Picardie, le Conseil Général, le Syndicat Mixte et d'autres partenaires : Oise-la-Vallée, Monsieur le Président de l'Oise-la-Vallée. Et dans cette convention, nous prévoyons pour l'étoile ferroviaire à cinq branches, de Creil, un aménagement qui tient compte, bien sûr, de ce projet, par anticipation même, et je l'ai dit, il y a une synergie dans les projets. Donc, pour cela, nous avons commencé à Compiègne, la porte est ouverte pour faire la même chose. Sachant qu'à Compiègne, il y a un avantage que n'ont pas d'autres villes comme Creil et Beauvais, c'est qu'à Compiègne déjà, la gare ouvre sur les deux côtés. Ce qui n'est pas le cas dans les deux autres villes que j'ai citées. Par conséquent, vous avez une avance, Monsieur le Maire l'a dit, vous avez une avance, profitons-en tous ! Une chose aussi à remarquer, c'est cette solidarité entre tous les intervenants de Picardie, tous les Picards, tous les Isariens. Elle est particulièrement précieuse dans un combat comme celui-ci, dans un débat comme celui-ci. Mais elle est fondée sur des actions concrètes que mènent depuis longtemps les collectivités ensemble, notamment au sein du Syndicat Mixte des Transports, toute tendance confondue. Et je remercie Monsieur le Sénateur-Maire d'avoir fait allusion au Syndicat Mixte où nous avons déjà commencé à faire des actions concrètes. Une remarque au passage sur ceux qui disent que le projet du Barreau de Gonesse et le projet de Picardie-Roissy sont concurrentiels. Faux ! De même que ne seront pas concurrentiels pour Compiègne, je suis en plus un élu de Compiègne, ce ne sera pas concurrentiel d'avoir une liaison possible par Creil aux TGV et à Roissy avec les trois autres moyens qui existent actuellement pour relier Compiègne à Roissy. Il existe déjà la possibilité d'aller en train jusqu'à Creil, mais là, de monter dans un car organisé par la région et qui fonctionne de plus en plus et avec de plus en plus de monde. Il y a également la possibilité du car que nous avons mis en place au Conseil Général de l'Oise, avec le soutien du Syndicat Mixte, entre Compiègne et Senlis, pour monter dans le car de la région. Et puis, il y a une possibilité qui a été ouverte par la région Picardie avec le soutien du Syndicat Mixte, qui est une ligne de car entre Crépy, je salue Gilles Masure, entre Crépy et Roissy qui fonctionne, et avec des horaires qui sont tout à fait compétitifs. J'ai remarqué que l'heure de pointe, c'était 4 heures du matin et non pas les heures habituelles de pointe pour les transports. Alors, ce n'est pas contradictoire. Tous ces petits ruisseaux vont alimenter la zone des salariés de Roissy qui est considérable et qui est en expansion croissante. Et c'est partout, tout autour de Roissy qu'il doit y avoir plein de petits ruisseaux qui alimentent Roissy. Nous, nous avons un ruisseau assez considérable et qui va permettre de dégager l'ensemble. Enfin, pour terminer, pour donner un petit peu de passion à ce débat et à ce combat, je terminerai par la

même phrase que vous m'avez entendu prononcer à Creil et que je redirai à Beauvais, Monsieur le Président, quelque part, reconnaissons qu'il n'y a pas grand-chose à faire, il y a juste six ou sept petits kilomètres, pour reparafraser la phrase du cosmonaute Armstrong, arrivant sur la lune, « un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité ». Et là, c'est un tout petit barreau pour RFF et un pas immense pour la Picardie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur au micro numéro 2, en vous remerciant de votre patience.

Gilles MASURE

Merci ! Je me présente, d'abord. Je suis Gilles Masure, Conseiller Général de l'Oise et plus précisément du Canton de Crépy-en-Valois. Il nous a beaucoup été dit ce soir d'interconnecter la Picardie avec l'international, le réseau national également. Et je voudrais me faire l'écho de peut-être de gens oubliés quoique j'aie entendu Thierry Bonté et François Ferrieux parler du maillage de la Picardie. Je représente, en effet, une région, un secteur qui a la caractéristique d'avoir une voie ferrée Paris-Laon et une seconde voie ferrée qui est complètement désertée par les voyageurs et qui ne sert qu'aux transports de marchandises. Et la région Picardie a, l'année dernière, je crois, fait une étude sur la liaison entre le carrefour d'Ormy-Villers et Compiègne. Et je crois que ceci serait un élément de développement du Valois tout à fait extraordinaire car, à partir de là, on peut envisager d'ouvrir le Val-d'Oise sur Compiègne, sur Amiens, sur Creil et sur le TGV, bien entendu, car je situe mon propos au sein de l'hypothèse du TER et du TGV ensemble. Je pense que cette situation du transfert ouest-est, plutôt est-ouest, doit être partie prenante du projet, car ce projet me semble plus complètement aller dans le sens que nous souhaitons tous, c'est-à-dire, faire de la Picardie une région qui soit désenclavée. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur le Conseiller Général. Je vais passer la parole à RFF sur le sujet. Nous avons reçu pas mal de messages qui évoquent justement ce problème de Crépy-en-Valois.

Lucette VANLAECKE

Oui. Puisqu'il s'agit d'étude, on va passer la parole au responsable des études.

Cédric PAPIN

Oui. Je confirme Monsieur le Président que nous avons effectivement reçu pas mal de messages témoignant d'un fort intérêt de l'Aisne et, notamment, du Sud de l'Aisne sur la problématique particulière, également de l'accès à l'aéroport de Roissy, et nous tâchons d'y répondre de notre mieux. Là, ici, ce soir, ce que je peux dire, c'est que... Alors, évidemment, on n'est pas dans le périmètre stricto sensu de Roissy-Picardie, en revanche, la vie ne s'arrête pas sur les projets ferroviaires sur lesquels on travaille par ailleurs. Il y a notamment une enveloppe prévue au contrat de projets Etat-région picards sur une étude ou un groupe d'études qu'on appelle « Accès de l'Aisne à Roissy et de l'Aisne au réseau à grande vitesse », donc, nous y réfléchissons actuellement avec la région, actuellement en phase de préparation des cahiers des charges pour explorer le sujet. Il faut, peut-être, pour distinguer du sujet qui nous rassemble ce soir, la question de l'accès de l'Aisne au réseau à grande vitesse, c'est un peu une question à différentes facettes, puisque vous pouvez avoir le rôle de la gare Haute Picardie, le rôle de la gare de Roissy, mais aussi la gare de Reims, voire la gare Champagne-Ardenne TGV et aussi, évidemment, les gares parisiennes. Donc, cela forme un tout, c'est un peu une autre réflexion, donc, on ne va pas rentrer dedans ce soir, mais elle n'est pas du tout oubliée par RFF et par la région. Sur le point plus particulier de la ligne qui va jusqu'à Armainvilliers, donc, il y a une étude qui a été menée par la région. Donc, c'est une ligne actuellement utilisée pour le fret, c'est une ligne importante et structurante pour le réseau national, elle n'a pas de service voyageurs. Là, je pense qu'on est complètement dans les prérogatives, là aussi, de la région qui définit la consistance des services aux voyageurs, donc, je ne m'étendrais peut-être pas beaucoup, peut-être que la région, si elle le souhaite, dira un mot là-dessus, voilà. Cela, c'est quelque chose qui est ouvert, qui est vraisemblablement intéressant sur lequel il faut poursuivre les réflexions.

Claude BERNET

Voilà ! Donc une attitude ouverte de RFF. Je pense d'ailleurs que ce point, bien qu'il soit un peu différent, figurera dans notre compte-rendu, puisque c'est intéressant, comme il y a une certaine densité autour de cette affaire. Alors, Monsieur au micro numéro 2 qui, je crois, représente Creil.

Hassan BOUADDI

Tout à fait ! Donc, bonjour à tous ! Hassan Bouaddi, donc, Maire-adjoint à Creil. Je tenais effectivement à excuser l'absence de Jean-Claude Villemain, retenu à l'étranger et qui m'a demandé de le représenter ici, ainsi que l'ensemble de la Municipalité. Donc, Monsieur le Président Bernet, comme vous l'avez dit à Fosses, nous commençons tous un petit peu à

nous connaître. Avec Jean-Claude Villemain, j'ai eu l'occasion de participer aux réunions d'Amiens, de Nogent-sur-Oise, de Villiers-le-Bel et de Fosses, et je vous sais très attaché à faire respecter les règles que vous avez bien voulu énoncer, notamment le respect du temps de parole par intervention. Je crois que vous avez pu constater que, nous, les Picards, on est très bien disciplinés puisque le temps de parole depuis le début de ce débat tourne entre 4 et 7 minutes. Donc, je vais également essayer moi-même de ne pas le déroger. Je sais également que vous ne manquerez pas d'être attentif à la variété des interventions et, en particulier, en ce qui concerne la conclusion des débats afin que ce débat, justement, soit le plus serein possible, et vous savez à qui je fais allusion. Mais revenons au cœur du débat. Ce débat est important parce que ce projet est important, mais aussi parce qu'il nous permet d'envisager une amélioration concrète de la vie des Picards. Vous le savez tous, dans le Sud du département, beaucoup d'Isariens ont un emploi qui les amène à se rendre sur la plateforme aéroportuaire de Roissy. Et la perspective d'un projet qui améliore leur quotidien significativement explique sans doute que nous soyons tous réunis ici. Depuis quelques temps déjà, la ville de Creil, sa municipalité et l'ensemble des Picards, se sont mobilisés pour défendre ce projet de liaison ferroviaire. Cet investissement est logique, ce projet nous concerne évidemment beaucoup, mais à travers Creil et Amiens, c'est l'ensemble du réseau ferré picard qui est irrigué. C'est aussi une des raisons de notre investissement. Creil a le plaisir de pouvoir défendre avec beaucoup d'autres la position unanime d'un territoire, d'un territoire qui suit et qui s'affirme. Rassurez-vous, pour nous, l'objectif n'est pas principalement d'aller à Roissy pour s'intégrer dans le bassin d'emploi, l'objectif est surtout de faire venir le développement à Creil par la mobilité dans un objectif de synergie des territoires. Pour nous, le TGV n'est pas une fin en soi mais l'outil d'un développement. En effet, vivre et travailler à Creil et en Picardie a du sens pour nous. Et si l'amélioration réelle des conditions de transport de ceux qui travaillent autour de Roissy nous importe, nous leur souhaitons évidemment d'avoir des perspectives d'emploi à Creil et dans le Sud de l'Oise. Enfin, je vais vous parler de notre gare et de notre quartier. Creil, l'étoile ferroviaire au centre de l'organisation des réseaux picards, a déjà consenti des efforts importants pour améliorer la première gare régionale au nombre de voyageurs qui est traversée par des milliers de Picards chaque jour, mais c'est une nouvelle gare dont Creil a besoin aujourd'hui. Et tous les usagers de cette gare, qu'ils soient ou non Creillois, le savent bien. Mais j'espère que nous aurons l'occasion d'en reparler. Voilà ! Donc, Monsieur le Président, pour ne pas être trop long dans mon intervention, je vais, donc, laisser la parole aux Picards et aux Compiégnois en particulier. Merci beaucoup !

Claude BERNET

Merci Monsieur !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Micro numéro 1.

Intervenant

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je souhaiterais vous faire part du vœu du Président de la Chambre de Commerce qui vous prie de l'excuser, il est absent aujourd'hui. La Chambre de Commerce et d'Industrie, s'exprimant au nom des organisations professionnelles et des milieux économiques de l'Oise, soutient pleinement le projet de liaison ferroviaire Creil-Roissy et ce pour une double raison. Tout d'abord, ce projet va relier directement le sud de l'Oise à l'aéroport de Roissy aux zones d'activité et bassins d'emploi environnants. Nous espérons aussi être reliés facilement aux grands pôles d'activité et d'habitat de toute la région parisienne, un jour relié entre eux d'ailleurs par des liaisons rapides. Nos citoyens et nos entreprises ne peuvent que bénéficier de ce rapprochement en termes d'emploi et de développement économique. Nous souhaitons dans cette optique que les différences, les fréquences des TER entre Creil et Roissy soient suffisantes et parfaitement adaptées aux besoins des entreprises et des salariés. A plus long terme, cette liaison, parce qu'elle facilite la connexion du réseau ferré de Picardie aux réseaux TGV français et européen, ne peut que favoriser le développement de la grande vitesse dans notre région et la rapprocher considérablement des grandes agglomérations françaises et européennes. Pour ces deux raisons, le développement des synergies entre le sud de l'Oise et la région parisienne et, par ailleurs, l'ouverture de la Picardie à la grande vitesse, nous soutenons pleinement ce projet. Merci Monsieur le Président !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Très bien ! Merci en plus de votre concision. Alors, Monsieur au micro numéro 2.

Jean-Paul LEGRAND

Merci Monsieur le Président. Jean-Paul Legrand. Je suis responsable de l'Association ADEROISE, qui signifie Association pour le Développement de la Rivière Oise et je suis

également Maire-adjoint à Creil. Monsieur le Président, je vais essayer d'être court, je l'ai été la dernière fois à Creil, je vais essayer d'être encore plus court. Bien évidemment, nous sommes tout à fait favorables au projet de liaison à grande vitesse Picardie-Roissy pour toutes les raisons qui ont été évoquées et tous les arguments pertinents qui ont été apportés ce soir. Je voudrais cependant attirer l'attention de l'assemblée sur une question qui nous semble importante, c'est que ce désenclavement, bien sûr, doit profiter au développement économique, à la création d'activités et à l'emploi. Dans cette perspective, il nous semble important de rapprocher la réflexion sur le développement notamment du canal Seine-Nord, qui va être une infrastructure extrêmement importante pour notre région. Et je crois qu'il faut que nous réfléchissions justement à la mise en cohérence des différentes infrastructures. Cela permettra très certainement de développer, de façon considérable, nous l'espérons, le Sud de l'Oise et notamment le bassin creillois en termes d'investissement, investissement industriel, investissement économique. Et c'est la raison pour laquelle, mais je le répète, nous sommes tout à fait favorables à cette liaison Picardie-Roissy. Mais je voudrais également attirer l'attention de l'assemblée sur le fait qu'aujourd'hui, nous devons aussi penser à l'avenir de Roissy-Charles-de-Gaulle. On parle du développement, qui est indéniable, de la plate-forme Roissy-Charles-de-Gaulle. Mais est-ce qu'il n'y aura pas, à terme, un problème de saturation, un problème à la fois de saturation en termes d'espace, mais aussi en terme environnemental, en terme écologique ? Il faut qu'on s'y interroge. Et par rapport, je dirais, à l'expansion considérable que va prendre le transport aérien en Europe, dans le monde et en Europe, il me semble tout à fait pertinent que nous réfléchissions à la proposition qui avait été faite, il y a encore quelques années, du troisième aéroport international. Je regrette que la Région Picardie ne se fasse pas entendre sur cette question, voire même, semblerait-il, ait abandonné la bataille pour ce projet. Le troisième aéroport international, qui pourrait se situer à Chaulnes, non loin justement du passage du futur canal Seine-Nord, et non loin, bien sûr, de la Gare TGV Picardie. Je crois que, là, il y a des synergies, effectivement, à entreprendre. Je vais m'arrêter là, mais c'était simplement... Juste un dernier point, vous voyez, je suis très court, Monsieur le Président. Juste un dernier point, en ce qui concerne Creil, nous avons un atout important, c'est, je dirais, son histoire en termes de ferroviaire. Et nous avons, à Creil, ce que nous appelons « Le Petit terrain », qui est une gare... Les gens de RFF, les responsables de RFF connaissent très bien Le Petit terrain, qui est une gare à la fois de triage et de lancement des trains, qui peut être une opportunité très importante pour le fret. Je pense qu'il faut que nous intégrions dans notre réflexion cette question du Petit terrain d'autant qu'il existe, on a évoqué tout à l'heure le nom du député Paternotte, député UMP du Val-d'Oise qui a un projet qui s'appelle « Carex », Cargo express, qui consiste à faire transporter les marchandises par le TGV. Je

crois qu'il faut se pencher sur cette question et, là, je lance aussi un appel à la Région Picarde pour que nous réfléchissions ensemble avec l'Ile-de-France, avec d'autres partenaires à pouvoir mettre les marchandises sur le TGV. Aujourd'hui, vous avez des marchandises qui traversent l'Atlantique en 6 heures et qui prennent 12 heures voire 20 heures pour traverser la France, c'est quand même un paradoxe. Donc, là, nous avons vraiment des atouts, ici, dans le Sud de l'Oise et à Creil, je suis fier de ma ville et j'en parle parce qu'il y a des choses qui sont dans cette ville qu'il faut pouvoir défendre, qu'il faut pouvoir exploiter. Voyez-vous Monsieur le Président, je vais m'arrêter mais je crois que c'est dans ce sens-là qu'il faut aussi engager notre réflexion. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup Monsieur Legrand ! Alors, j'ai une demande de prise de parole, là, au premier rang, Monsieur Brassens, je crois. Oui, voilà, en bleu !

Bertrand BRASSENS

Oui. Bertrand Brassens, Conseiller Général de Compiègne. Moi, j'ai une question sur le véritable enjeu de cette consultation dont il nous a été dit que RFF l'a demandée, alors qu'elle n'était pas obligatoire, parce qu'il y a deux questions possibles. Un, faut-il ou non faire ce barreau ? Mais j'ai le sentiment que la question ne se pose pas vraiment puisque la Picardie est unanime, le Président Gewerc a rappelé que l'ensemble de groupes politiques s'est prononcé pour, le Conseil général s'est prononcé pour, les Chambres consulaires se sont prononcées pour, la Région Ile-de-France s'est prononcée pour, et il y a, effectivement, un petit désaccord, du côté de Monsieur Partenotte et une partie du Val-d'Oise. Donc, compte tenu des enjeux qu'a magnifiquement résumé Claude Gewerc, j'ai le sentiment que l'enjeu ou non compte tenu des montants de faire ou ne pas faire n'est pas la question. Et il me semblait à écouter les interventions initiales que la vraie question a été plutôt dans les trois options présentées. Quelle est la plus efficiente ? Est-ce que dans les conclusions qui seront faites et en termes de calendrier, le véritable enjeu est de savoir quel est le bon tracé plutôt que de savoir s'il faut ou non réaliser ce barreau dans l'unanimité totale ? Ma deuxième question est : est-ce que les financements sont totalement sécurisés ou pas ? Puisque je ne vois pas, compte tenu de ce qui a été dit, que ce barreau ne se fasse pas puisqu'il n'y a pas d'opposition à ce barreau et que l'enjeu est considérable. Voilà. Donc, le choix est-il bien de choisir le bon tracé pertinent entre les trois options ? Donc, rassurez-

nous sur le fait qu'il n'y a pas, compte tenu de ce qu'on a entendu, l'unanimité, il n'y a pas de risque que la Commission conclut à autre chose et, donc, que RFF ne fasse pas ce barreau.

Claude BERNET

Oh, là là ! Je vais laisser répondre RFF sur les financements, mais chacun son problème. Je ne vous rassure pas sur la décision de principe, je ne peux pas vous rassurer sur la décision de principe. Qu'est-ce qui va se passer en termes de calendrier ? Je vous le disais, nous allons rendre notre rapport, nous, avant le 30 septembre. Et ce rapport, nous allons le remettre au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage, il aura, de par la loi, 3 mois pour se prononcer, ce qui ne veut pas dire d'ailleurs, se prononcer définitivement, mais enfin, il faudra qu'il donne une orientation et qu'il la donne de façon solennelle. Ce qui, si j'ai bien compris, signifie à RFF par la voie de son Conseil d'administration, organisme, qui est le vrai organisme directeur de RFF et où sont d'ailleurs représentés très largement l'Etat, et notamment, le Ministère de l'économie et des finances qui, je crois, vous est cher, Monsieur le Conseiller général. C'est-à-dire que le Conseil d'administration de RFF devra se prononcer avant la fin du mois de décembre, et il se prononcera notamment sur la poursuite ou non des études. Quand on dit la poursuite des études, cela veut dire, si je poursuis l'étude, c'est pour en faire quelque chose. Le projet ne sera pas encore sorti d'affaires complètement bien que beaucoup soulignent qu'il ne génère pas des besoins de financements considérables comme la plupart des projets de TGV qui se chiffrent en milliards. Les affaires de TGV, aujourd'hui, on est autour de 20 millions d'euros de kilomètres tout compris, enfin toutes taxes. Mais enfin, 20 millions d'euros de kilomètres, vous voyez tout de suite ce que... Quand on parle par exemple, quand on parle de l'itinéraire Tours-Bordeaux qui vient d'être lancé, c'est 7 milliards. Et dans les situations actuelles des finances publiques, sachant que sur ces 7 milliards, il y a à peu près 50 % qu'il faut trouver en argent public, parce que sinon les prix des billets exploseraient, vous imaginez le problème que cela peut poser. Sur Roissy-Picardie, on n'a peut-être pas ce type de problème, mais il faut tout de même se dire qu'il y a une opposition forte de la part des riverains. Voilà ! Aujourd'hui, nous allons être amenés à décrire à la fois, j'allais dire, j'allais presque dire, l'enthousiasme picard, parce que c'est tout de même assez clair, et aujourd'hui, il a été confirmé par de nombreux points, et notamment par, je dirais, la très grande unanimité politique. J'ai bien noté, je crois connaître les sensibilités des uns et des autres. Et donc, la Commission a bien noté que l'unanimité politique, comme c'était d'ailleurs le cas à Amiens, à Creil et cetera, et puis, comme on verra, je pense également à Beauvais et ailleurs, s'est manifestée. Et il n'en reste pas moins qu'il y a une opposition et que le maître d'ouvrage devra, et l'Etat finalement dont il est un des bras armés dirons-nous... il

devra en tenir compte. Donc, je ne vous rassure pas totalement, on ne peut pas vous rassurer, puisque ce serait vous mentir. Mais ce que je veux vous dire par là, le message que je vais vous dire au nom de la Commission, c'est que nous, quand notre travail sera terminé, commencera celui du maître d'ouvrage et peut-être commencera un petit peu celui de la Picardie pour bien rappeler à qui de droit le sens de la décision qu'elle souhaiterait voir prendre. Je pense qu'à ce stade, ce serait vraiment très étonnant que le compte-rendu ne s'exprime pas de façon très claire sur le soutien que le projet emporte en Picardie. Je n'ai pas encore vu dans les contributions et cetera, cela arrivera peut-être, je n'ai pas encore vu une institution quelle qu'elle soit collectivité territoriale, association de Picardie, qui soit opposée au projet. Il y a quelques messages de particuliers pour des raisons quelquefois qui sont plus financières, d'ailleurs. Mais ils se comptent sur les doigts des deux mains actuellement, enfin cela bougera d'ici le 31 juillet. Donc, voilà, Monsieur je vous ai fait une longue réponse, mais c'est pour vous dire qu'il y a, effectivement, le bon moment pour cette affaire, le moment de la décision, ce sera la fin de cette année. Le débat public a beaucoup d'inconvénients, mais il a au moins un mérite, c'est qu'il accélère les prises de décision à un moment. La loi oblige à sortir du bois, en quelque sorte, et à prendre des décisions ou, en tout cas, à annoncer les orientations fortes. Merci ! Je passe la parole à RFF sur le financement.

Lucette VANLAECKE

Alors, en matière de financement, c'est encore un peu tôt pour en parler. On peut simplement faire référence à l'existence et à la mention, je dirais même au financement de ce débat public dans les deux contrats de projet, à la fois en Picardie et en Ile-de-France. Cela veut dire que, à la fois le Conseil Régional de Picardie, et je pense qu'il a manifesté son soutien, aura à se positionner financièrement. Ce sera vraisemblablement aussi le cas pour l'Ile-de-France et bien sûr l'Etat, et on mesure bien, par rapport aux objectifs et à l'intérêt général du projet qui, au-delà des projets régionaux, a été clairement mis en évidence. On peut donc imaginer au moins, nous l'espérons du moins, trouver ces partenaires-là à nos côtés, enfin, ces institutions-là, à nos côtés. Ensuite, je ne peux pas préjuger, effectivement, du tour de table à ce stade, et c'est vraiment encore un peu tôt. Voilà ce que je peux dire dans un premier temps. Mais, c'est vrai qu'un projet fortement soutenu, on peut imaginer que c'est un bon projet, et on sait que tout bon projet trouve son financement. C'est toujours une règle pour les aménageurs, du moins. Sur le fret, oui. Simplement, avant qu'on parle du fret, il y a la question que le Maire adjoint de Creil nous a posée. Enfin, si, c'est déjà sur le fret. Nous l'avons évoqué tout à l'heure, nous avons signé avec l'ensemble des institutions et des partenaires, un protocole d'accord et qui concerne l'ensemble du territoire creillois et de la

communauté d'agglo, d'agglomération de Creil, en matière ferroviaire. Cela fait suite à un schéma directeur du patrimoine ferroviaire que nous avons réalisé avec la SNCF. Donc, la zone de Petit terrain, bien évidemment, fait partie de ce territoire, bien évidemment, les réflexions sur tout type d'usage ferroviaire vont être appliquées à la fois à cette zone et à d'autres zones et aussi, bien sûr, sur le fret. Donc, ce premier point-là est acquis. Je préciserais aussi que, de façon générale, et on parlait de la cohérence entre les différents projets d'infrastructures, nous accompagnons des projets, qu'ils soient des projets de fret à grande vitesse, c'est quelque chose à quoi RFF est fortement attentif, forcément. C'est vrai aussi, et nous avons avec VNF, les Voies Navigables de France, nous avons un travail partenarial, là aussi, qui est mené, attendu que le lien, j'allais dire, entre le canal et les voies ferrées, c'est bien sûr, au travers des plates-formes multimodales et des quatre plates-formes de ce canal. Cela, c'est un premier point. Peut-être...

Pierre-Yves BIET

Vous avez constaté que s'agissant du projet Roissy-Picardie, nous ne proposons pas de fonction concernant les frets. Les analyses que nous avons menées montrent que l'utilité du projet par rapport aux besoins des différents services de fret, que ce soit du transport combiné, donc plus de la logistique, ou que ce soit du transport de matières pondéreuses, des blés ou des matériaux de construction, ils ne recherchent pas, ces marchandises-là, à être transportées sur Ligne à Grande Vitesse. Or ce projet, il vise à permettre de raccorder le réseau classique aux lignes à grande vitesse. Donc, pas de fonction fret sur ce projet au regard des besoins du fret tels que nous l'analysons. En revanche, il est important d'indiquer que le fret ferroviaire, le développement du fret ferroviaire est un enjeu national. Il a été clairement annoncé comme tel par l'Etat, récemment en septembre dernier, avec l'engagement national pour le fret ferroviaire, crédité d'investissement de 7,4 milliards d'euros, de manière à développer des autoroutes ferroviaires : deux sont en service actuellement ; une troisième est en cours de concession entre le Nord-Pas-de-Calais et l'Ile-de-France et la frontière espagnole du côté de l'Aquitaine, du côté de Bayonne ; une quatrième est en réflexion également. Mais aussi, c'est tous les développements autour de ce qu'on appelle le réseau orienté fret, c'est-à-dire 9 400 kilomètres sur les quelques 30 000 kilomètres du réseau, où RFF, en tant qu'acteur de cet effort national pour le fret ferroviaire, recherchera une qualité de service optimum pour les entreprises ferroviaires. Et cela, c'est un élément important. Et c'est vrai que tout le secteur de la Picardie, en liaison avec les autres modes de transport, a son rôle à jouer dans ce développement du fret ferroviaire.

Claude BERNET

Très bien ! Alors, au micro numéro 2. Monsieur.

Wilfrid LEPLET

Oui, bonjour ! Bonjour Monsieur, bonjour Madame ! Je me présente, Wilfrid Leplet, simple habitant de l'Oise, habitant à côté de Compiègne et allant à Paris travailler régulièrement, tous les jours. J'aurai des questions pour RFF et puis des questions aussi pour la Région. La première question pour RFF, cela serait déjà, je pense, en se projetant un peu dans l'avenir, la liaison TGV ou la Ligne Grande Vitesse entre Paris et le Nord de la France, donc Lille ou Londres, ou même partant sur la Belgique, va bientôt être saturée. Je pense qu'il y avait une étude, à une époque, en passant par Amiens. Tout à l'heure, on parlait de... il y a une personne d'Amiens qui parlait comme quoi le TGV, il irait peut-être jusque là-bas. Pourquoi pas, je dirais ! Et je dirais, cela ne serait pas mal que le TGV aille à Amiens, peut-être en s'arrêtant à Creil. Vous voyez, il y a pas mal de choses à faire là-dessus. Une autre question, cela serait... On parlait aussi de la liaison Crépy-Soissons, peut-être on électrifierait, il faudrait peut-être l'électrifier cette liaison-là parce qu'on parlait aussi de la Picardie, mais il y a des personnes aussi qui voudraient peut-être qu'elle soit électrifiée. Après, j'irai sur l'axe, déjà, je vais essayer de resituer le débat. Comment dire ? On parle de la liaison Charles-de-Gaulle-Creil. Donc, cela, je trouve que c'est relativement bien pour les personnes qui, comme moi, habitent l'Oise et vont travailler sur Paris ou même à Charles-de-Gaulle, où c'est relativement un porteur d'emplois. Après, on parle aussi, j'ai vu dans le Parisien, le Barreau Crépy-en-Valois-Compiègne qui était dans le Parisien aujourd'hui. Je dirais si ce barreau est fait, logiquement on devrait aussi faire... on pourrait pouvoir aussi desservir... de Crépy, on pourrait aller logiquement jusqu'à Creil. Les installations existent pour l'instant. Voilà. Mes questions pour RFF, cela serait à savoir à quand la saturation de la ligne LGV en partant de Paris Nord jusqu'à Lille et au-delà, sachant qu'il y a plusieurs compagnies qui circulent actuellement ? Est-ce qu'il y a un projet pour une deuxième ligne LGV ? Je ne sais pas. Après, les questions pour la Région, cela serait pour aussi ne pas oublier les gens comme moi qui vont travailler tous les jours à Paris. C'est bien de faire des projets comme cela, mais il ne faut surtout pas oublier que le TER, vous avez fait des gros efforts dans le TER, vous avez amélioré les capacités des trains, vous les avez sécurisées. Vous les avez, comment dire, améliorées parce que c'est vrai que l'arrivée des TER 2N NG, ce sont des trains qui sont relativement plus propres et plus beaux, et ils sont déjà beaucoup plus... comment dire, il y a beaucoup moins de panne. Mais ce qu'il faudra aussi, c'est revoir, peut-être, mettre une mise en place du cadencement comme certaines régions le font, pourquoi pas ? Pour que des personnes qui travaillent à Paris, qui se lèvent tôt le matin, qu'ils puissent prendre le

train pour arriver là-bas avant 6 heures du matin, ce serait pas mal, et que les gens aussi qui viennent d'autres régions qui, actuellement... Moi, je sais que le projet, là, avec le TGV, ce sera autre chose. Mais les gens qui viennent d'autres régions, je prends l'exemple de Bordeaux et qu'ils arrivent à Paris, donc le Bordeaux, c'est gare Montparnasse, ceux qui sont obligés de prendre le métro et qu'ils arrivent à Gare du Nord. Ils n'ont plus de correspondance pour venir à Paris parce que le dernier train c'est 22 heures 37, ils se retrouvent bloqués à Paris ou ils sont obligés de faire leur trajet dans la journée. Je pense que cela pose aussi de problèmes pour les isariens qui veulent tout simplement voyager ou pour leurs activités professionnelles. Voilà, merci.

Claude BERNET

Voilà une série de questions concrètes, merci beaucoup. Je donne la parole à RFF, peut-être, pour répondre à une partie.

(Applaudissements)

Lucette VANLAECKE

C'est vrai que ce soir, la capacité de la ligne LGV a été au cœur, je pense, de la réunion. Quelques précisions que je vais demander à Pierre-Yves d'apporter sur à la fois la capacité et puis les projets imaginés dans ce cadre.

Pierre-Yves BIET

Cette question de la capacité et du terme que vous avez employé à savoir la saturation de la LGV Nord, dans le dossier support du débat public, qui est disponible à l'entrée de la salle, on pose la question : est-ce que c'est un mythe ou est-ce que c'est une réalité ? L'analyse du RFF, aujourd'hui, c'est de dire que cette saturation de la LGV Nord n'arrivera qu'à très long terme. D'abord, parce qu'il y a plusieurs solutions qui peuvent être mises en œuvre, qui seront mises en œuvre dans les années à venir, qui permettent d'augmenter la capacité à faire circuler des trains sur la LGV Nord. C'est tout ce qu'on appelle le cadencement, c'est-à-dire l'organisation des circulations de manière régulière et récurrente qui permet de faire passer plus de trains sur un même réseau. C'est vrai sur les lignes à grande vitesse, c'est vrai sur les réseaux classiques, et cela c'est un horizon 2012, donc vous voyez assez proche. Cela concerne aussi des investissements sur la signalisation qui permettrait là aussi de faire passer dans un même créneau horaire davantage de trains. Donc, ce sont des éléments qui nous permettent... je pourrais aussi citer, cela concerne davantage des entreprises ferroviaires l'utilisation de matériels à deux étages, vous savez les rames TGV

Duplex qui sont moins longues mais permettent d'emporter davantage de passagers. Donc, ces différentes solutions combinées, qui seront mises en œuvre dans les années à venir, permettent de repousser encore un horizon de saturation et, en l'occurrence, le projet auquel vous faites allusion. Donc, le projet de ligne à grande vitesse Paris-Londres par Amiens, trouverait sa pertinence sur cette saturation à long terme de la LGV Nord actuelle. Donc, si vous voulez, la mise en œuvre de ce projet qui est inscrit dans la liste supplémentaire de 2 500 kilomètres au sein de la loi Grenelle qui a été votée l'année dernière s'inscrit dans une perspective de long terme, et en toute hypothèse, pour raccorder au débat Roissy-Picardie qui nous intéresse ce soir, on est sur des objectifs qui sont distincts, des échelles de coûts qui sont évidemment distinctes. La ligne à grande vitesse Paris-Londres par Calais-Amiens, c'est plusieurs milliards d'euros, c'est 200 kilomètres ; Roissy-Picardie, on l'a indiqué, c'est de l'ordre de 225 à 350 millions d'euros, donc des échelles de coûts très différentes et donc des échelles de temps qui sont également très différentes.

Lucette VANLAECKE

En précisant toutefois, vous l'évoquez, que le TGV doit arriver à Amiens, c'est bien aussi un des objectifs majeurs de ce projet, c'est bien de faire circuler sur cette ligne nouvelle des TGV, qui non seulement, bien sûr passeront à Creil mais iront aussi jusqu'à Amiens, et là, bien sûr, à un horizon beaucoup plus court qui est l'horizon du Projet Roissy-Picardie. Donc, cela veut dire 2020, le TGV non seulement à Creil mais aussi à Amiens.

Claude BERNET

Monsieur Papin, allez y.

Cédric PAPIN

Juste une petite précision très rapide à Monsieur. On a déjà parlé tout à l'heure du raccordement par la Vallée de l'Automne dit d'Ormy-Villers. Vous avez dit qu'il permettrait des liaisons très faciles entre Compiègne et Crépy, je précise juste que ce n'est pas possible actuellement techniquement puisqu'il n'y a pas de raccordement (qu'on va) quand on va ? vers Ormy-Villers, il faut rebrousser pour retourner vers Crépy. Si c'est cela que vous avez en tête, donc ce serait quelque chose à rajouter au projet et qui complexifie un peu, ce qui note rien à l'intérêt éventuel de la liaison entre les deux villes bien sûr.

Claude BERNET

Avant que Monsieur Bonté s'exprime, est-ce que la Région souhaite répondre à Monsieur, voilà, Monsieur Beurdeley est là. Les efforts de la Région ont été salués et une question a été posée. Je crois que le mieux c'est de lui donner la parole.

Daniel BEURDELEY

Oui, la question sur Creil-Compiègne-Crépy, Monsieur Papin vient de répondre par une virgule d'Ormy-Villers, et puis... Donc, l'étude a été faite par les services de la Région, c'est viable. Maintenant, après, c'est le financement. Et puis, j'ai demandé à Monsieur Briffaut qui est dans l'assistance, là aussi, j'ai déjà demandé à ce que cette étude soit prolongée pour Creil, cela permettrait bien entendu aux gens du Valois de prendre le TGV à Creil. Par rapport, je voudrais rassurer bien entendu, la Région va continuer ses efforts malgré des financements d'Etat qui ne suivent pas, il faut le dire. Aujourd'hui, c'est beaucoup de matériels qui arrivent, 16 automoteurs « Bibi », c'est-à-dire du matériel qui peut rouler sous les caténaires comme en diesel est arrivé, enfin une grande partie est déjà arrivée. C'est à dire que 70 % du parc roulant régional vont être neufs et les 30 % qui restent sont du matériel rénové, c'est-à-dire qu'il n'y aura plus de matériels âgés qui circuleront en TER au niveau Picardie, cela c'est pour vous rassurer. Bien entendu, nous continuerons aussi les efforts pour l'accès à Paris, la gare du Nord, même si elle est aujourd'hui... l'entrée à la gare du Nord est compliquée. Nous continuerons aussi les efforts au niveau de la tarification. Donc, je tenais à rassurer tous les usagers qui sont présents que les efforts de la Picardie continueront et ce projet Picardie-Roissy vient en supplément de ce qu'on fait déjà aujourd'hui, voilà.

Claude BERNET

Oui, d'ailleurs, sur notre site, on a tout de même beaucoup de questions à peu près ainsi rédigées. On est d'accord avec le projet, mais surtout n'oubliez pas les liaisons traditionnelles, notamment, le trajet Amiens-Creil-Paris par exemple, et donc, effectivement, merci de dire que la Région n'oublie pas ces trajets-là.

Daniel BEURDELEY

Non, non, l'inquiétude que nous avons, ce n'est pas que la Région Picardie, toutes les Régions aujourd'hui, l'inquiétude que nous avons, ce sont les nouvelles recettes, le financement pour permettre que le TER continue de progresser en France, voilà !

Claude BERNET

Absolument ! Monsieur Bonté !

Thierry BONTE

Oui, merci Monsieur le Président de me repasser la parole. Vous comprendrez que je ne puisse pas rester insensible à la question de la LGV qui a été évoquée, il y a quelques instants. Evidemment, vous voyez avec quelle conviction nous défendons à chaque occasion du débat public la liaison ferroviaire Picardie-Roissy et pour toutes les raisons qui ont été dites, évoquées encore ce soir. Pour autant, nous ne voudrions pas que la réalisation de ce Barreau Picardie-Roissy annule la perspective de la réalisation d'une éventuelle LGV Paris-Londres passant par Amiens. C'est-à-dire que, on serait quand même un peu fâchés de voir que, finalement, pour faire bref la liaison ferroviaire Picardie-Roissy, pour repousser aux calendes grecques la perspective d'un aménagement majeur pour, évidemment, tout le Nord européen qui est cette LGV. Alors, vous avez raison de dire qu'on ne peut pas aujourd'hui dire à quelle perspective et à quelle échéance la ligne actuelle sera saturée, bien malin serait celui qui pourrait aujourd'hui fixer le terme de cette saturation compte tenu notamment des améliorations techniques qui sont apportées en termes de signalisation qu'en termes de matériel. Cependant, je peux vous dire que, à l'issue de ce débat public, nous, Amiens Métropole et l'ensemble du pays du Grand Amiénois tâcheront de mobiliser les élus qui voudront bien nous accompagner dans cette perspective. Nous essayerons de mobiliser un certain nombre d'élus et de forces vives autour, justement, d'un projet de LGV Paris-Londres par Amiens. Pourquoi ? D'abord, parce qu'il s'agit évidemment de connecter directement les deux plus grandes métropoles économiques, évidemment, de l'Europe, et ensuite, parce que nous regardons d'assez près quand même le projet de TGV Atlantique et le tronçon Mantes-la-Jolie-Paris qui devrait être réalisé dans des délais relativement brefs, et qu'il n'est pas interdit de penser que, finalement, peut-être, qu'une solution de gare à La Défense, que cette gare à La Défense étant connectée avec Charles-de-Gaulle. Au fond, on pourrait jouer là l'interconnexion et la complémentarité entre la ligne TGV Atlantique et puis ensuite, évidemment, une ligne à grande vitesse qui pourrait dans un premier temps passer par le Barreau Picardie-Roissy, dans un avenir à déterminer, et ensuite, évidemment, emprunter une éventuelle ligne à grande à vitesse que nous, élus du bassin de vie d'Amiens, nous appelons de nos vœux, évidemment, dans le cadre d'une réalisation, dont je ne saurai pas déterminer la date et le terme, mais qui nous paraît absolument essentielle cette ligne à grande vitesse Paris-Londres passant par Amiens. Merci.

Claude BERNET

Merci. Alors, Monsieur... Après, d'accord ! Allez-y Monsieur !

Matthieu CHATILLON

Matthieu Chatillon de la société Novance. Simplement, je voulais faire un petit témoignage, somme toute, modeste d'une entreprise du Compiégnois. Novance fait partie d'un groupe, le groupe Sofiprotéol que, certainement, vous connaissez, qui, maintenant est devenu international puisque, récemment, Sofiprotéol a racheté le groupe Oleon qui est en Belgique, près d'Anvers. Et, je voudrais vous faire part d'un témoignage sur notre quotidien au niveau des déplacements. Il faut savoir que notre principale activité, c'est la chimie, des huiles végétales, que le bassin de la chimie principal en France est donc le bassin du Rhône. Et donc, il est évident qu'un des circuits que l'on utilise, c'est le TGV en partant de l'aéroport Charles-de-Gaulle, il est évident qu'on perd du temps à passer par l'autoroute avec également peu de place au niveau du parking, et qu'une liaison ferroviaire Picardie-Charles-de-Gaulle nous arrangerait bien pour nous déplacer dans le Sud-est de la France. Et par ailleurs, pour aller donc rejoindre nos collègues de la Belgique, il est évident également que, aujourd'hui, on utilise la voiture pour rejoindre Anvers, puisqu'il est trop compliqué de passer par Paris et puis de réutiliser la ligne TGV Paris-Bruxelles-Anvers. Et donc, il est évident aujourd'hui qu'avoir une liaison directe sur Charles-de-Gaulle nous permettrait d'accélérer et d'être plus efficace. Par ailleurs, je voudrais également insister sur le fait qu'on a également de nombreux déplacements sur l'étranger, en Asie, en Europe de l'Est et aux Etats-Unis. Et par conséquent, de la même façon, on a des déplacements sur une semaine, poser notre voiture sur les parkings de l'aéroport, ce n'est pas d'un pratique évident. C'est très pratique ce que je dis mais cela peut paraître évident, mais il est important de le dire. Et, j'ajouterai que, effectivement, pour tous les déplacements par l'avion, cette liaison nous arrangerait évidemment. Voilà. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors la commission est très heureuse d'entendre des cas concrets, et on vous remercie de ces indications de témoignage. Alors Monsieur, micro numéro^o1.

M.BRIFFAUT

Juste quelques précisions complémentaires par rapport aux questions qui ont été posées. Il y a eu... effectivement, évoqué le projet Crépy-Compiègne et Creil, et j'insiste parce

qu'effectivement, cela ne me paraît pas viable si on ne prend pas en compte Creil, et nous sommes bien conscients qu'il faut prendre en compte la nécessité de réaménager le Nord de Verberie et le Barreau d'Ormoy-Villers puisque aller à Ormoy-Villers cela n'a pas de grand sens. Donc, on en est bien conscient et on attend avec impatience les résultats de l'étude, et je suis satisfait que la Région ait repris également sur Creil, puisque Compiègne tout seul, à mon avis, on n'a pas beaucoup de chance. Il y a une question qui a été posée sur le cadencement, et là on touche au sujet qui nous occupe ce soir. La desserte Roissy-Picardie devra rentrer dans un système d'exploitation qui sera normalement, puisque c'est dès 2012, le cadencement qui sera largement cadencé. Donc, là-dessus, je pense qu'on partira dès le départ sur une desserte qui sera imprégnée de cette nécessité du cadencement, cadencement qui est d'ailleurs rendu obligatoire sur tous les réseaux français du fait de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, qui va mailler le réseau français, donc qui va imposer un cadencement général et je rends d'ailleurs un hommage appuyé à tous les artisans de la chose ferroviaire, parce que ce chantier de cadencement, cela doit être quelque chose d'extraordinaire. Je mets simplement en garde les usagers, je suis moi-même un usager quotidien du train entre Laon et Paris, c'est pour tout dire. Le problème du cadencement, cela ne marche qu'à une certaine condition, une infrastructure haut niveau qu'il n'y ait pas de goulet d'étranglement, parce que là c'est mortel, c'est rédhibitoire. Il faut demander aux chemins de fer fédéraux Suisse, ce qu'ils ont dû faire pour que le cadencement fonctionne, et plus près que nous, nos collègues de Rhône-Alpes, il faut en tirer la leçon. Il faut bien évidemment du matériel réversible dans la mesure où cela évitait tous les mouvements parasites de sortie de gare avec des machines haut-le-pied. Mais, il faut aussi un certain nombre de dessertes, un minimum, c'est-à-dire que, actuellement, nous avons des creux de desserte sur des amplitudes horaires assez importantes. Le cadencement, cela veut dire qu'on a un certain nombre de dessertes suffisantes sur toute la journée. Le cadencement, la différence de ce qui se passe actuellement c'est qu'on n'a plus besoin de regarder les horaires à Paris-Compiègne pour simplifier, c'est 14 heures 01, c'est 15 heures 01, 16 heures 01, 17 heures 01, C'est qu'on sait qu'à chaque heure, il y a un train. C'est comme cela que cela marche en Suisse. Ils ont réussi à cadencer, non seulement leur réseau général, mais également tous leurs réseaux d'intérêt local, ce qui est une prouesse. Et cela ne marche pas très mal, ils ont fait quelque chose d'assez conséquent. Voilà pour le cadencement. Alors sur Paris Nord, cela va être très compliqué parce que tout le monde aboutit au même endroit. Je pense qu'il y aura un cadencement au moins deux phases : Paris-Beauvais, Paris-Londres, à mon avis, ne vont pas se faire tout de suite. Mais, c'est un gros chantier, j'espère simplement, et les usagers, ils sauront faire très attention, parce que si on nous annonce un cadencement à euro constant, c'est-à-dire qu'on ne pourra pas

rajouter de trains, c'est-à-dire qu'on va voir étaler ce qui existe, on risque de déliter tout le travail de mise en place des différents horaires qui a été fait dans les comités de ligne pendant toutes ces années, et cela risque d'engendrer des frustrations à celle qui est supplémentaire par rapport à ce qui existe déjà. Donc, je dis simplement, il faut faire très attention, le cadencement en rabais, cela ne marche pas. Cela est une première précision. En ce qui concerne les Val-d'Oisiens, je veux juste, un point que j'ai oublié tout à l'heure, le pôle de Roissy, quand on y va, cela ne suffit pas, pour beaucoup, il faut également se disséminer sur la plate-forme, et là, on est en plein dans le débat. Donc, j'insiste également et j'apporte là aussi de l'eau au moulin aux habitants du Val-d'Oise, vous voyez. Nous, on est une force de proposition aussi, c'est qu'on a tout intérêt à ce que ce pôle de Roissy soit irrigué tout azimut, et pour cette raison supplémentaire, nous militons également en faveur de la création du Barreau de Gonesse.

Claude BERNET

Alors, j'ai l'impression qu'il n'y a plus de demande de parole. Est-ce qu'il n'y a pas quelqu'un qui a un remord avant que nous nous séparions ? Monsieur, la parole, le micro s'il vous plaît pour Monsieur.

Bernard HELLAL

Je ne vais pas être très très long compte tenu évidemment de l'heure et d'autant que beaucoup de choses ont été dites par les uns et par les autres. Maire de Margny-lès-Compiègne là où se trouve d'ailleurs la gare de Compiègne. Donc, je voulais simplement dire plusieurs choses mais très simplement et très brièvement. On a parlé de cette grande, de l'étoile de Creil, j'ai envie de dire que le chemin de fer lui-même est une grande étoile à l'échelle hexagonale. Donc, au fond, on parle de la rigidité de deux infrastructures : de l'infrastructure ferroviaire mais en même temps de sa souplesse au fond, parce qu'il y a un maillage extraordinaire. On a parlé de Crépy via Ormoy en passant par Compiègne, de Compiègne à Amiens par des voies uniques. On a quand même une chance inouïe, c'est qu'il y a une tradition ferroviaire en sachant qu'il y avait un excellent dépôt sur Compiègne, enfin même Venette d'ailleurs qui est devenu un endroit qui est aussi un endroit d'habitation. Je rappelle, seulement je crois qu'au fond, il faut que les débats soient clairs en sachant que ce barreau est nécessaire, il est important, il est indispensable, moi-même grand utilisateur de train, tous les jours, dans les gares, pour constater qu'il y a un fort besoin, évidemment, il y a un potentiel énorme et on l'a bien, évidemment, les chiffres sont importants, ils ont été dits ce soir, sur le report lui-même entre la voiture et le chemin de fer, et en même temps, il y a un maillage indispensable sur les déplacements entre domicile et travail. Donc, il y a un

besoin qui se fait sentir. Mais, en même temps, nous avons la chance aussi dans notre système ferroviaire d'avoir des petites gares et d'avoir même des points de gare qu'on a complètement oubliés ce soir, où il y a encore des clients dans de petites gares et dans des points d'arrêt qu'on appelle des PANG. Donc, là aussi, je crois qu'il faut bien regarder à la fois bien sûr que la nécessité du barreau. Je crois que, ce soir, on ne va pas en revenir, mais surtout je crois que ce qu'il faut regarder en un mot, je crois que c'est la question qui a été posée d'ailleurs par Philippe Marini au début de ce débat, il n'a pas eu la réponse. C'est justement, c'est tous les arrêts, tout le cadencement qui est important, c'est-à-dire le report qu'il y aura de voyageurs entre Compiègne et Creil, entre Noyon, Compiègne et Creil et entre Saint-Quentin, Compiègne bien sûr et Creil. Là aussi, il faut imaginer, bien sûr, des scénarios d'arrêts. Et en sachant que la complexité bien sûr de l'organisation, bien sûr, je dirais, du transport ferroviaire qui est sous la responsabilité du Conseil régional, mais, tout ne repose pas non plus sous le Conseil régional puisqu'on a aussi des trains interrégionaux, intercités qui, aujourd'hui, ne s'arrêtent pas à Creil. Et donc, là aussi, il y aura des reports d'arrêts et qu'il faut complètement... Il y a une refonte, certainement, sur le cadencement, sur les horaires d'une grande complexité et qui, forcément, aura un coût. Parce que ce soir, on a parlé d'un coût d'infrastructure, c'est vrai qu'on a un coût brut sur ce barreau, mais derrière il y aura à financer tous les arrêts, tout le matériel bien sûr qui est important, qui sera aussi nécessaire pour mailler davantage vers ce pôle, cette étoile qui est Creil d'ailleurs. Creil a été dit, je crois que quelqu'un l'a bien dit toute à l'heure : c'est un endroit extraordinaire, c'est une très belle opportunité. Il y a un foncier, il y a le Petit terrain, c'est une belle opportunité. Mais en même temps, il faut aussi imaginer que derrière il y aura des coûts de financement importants, et qui payera bien sûr ? Quand sera financé, bien sûr, ce type d'arrêt, des arrêts supplémentaires et pour amener évidemment sur le développement des collectivités territoriales. Je rappelle que la gare de Compiègne Margny, c'est 7 000 entrants jour c'est 1 million d'euros de chiffre d'affaires mensuel. Voilà !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Monsieur Ferrieux souhaite s'exprimer maintenant, puis après, on va peut-être demander à RFF de... Micro pour Monsieur Ferrieux.

François FERRIEUX

Je n'avais pas l'intention d'intervenir une deuxième fois, mais ce qui vient d'être dit par plusieurs intervenants m'amène à réagir, notamment la problématique de qu'est ce que l'on

fait lorsqu'on arrive à Roissy pour aller à un autre endroit sur la zone de Roissy. Une expérience avait été tentée par la Région Picardie, il y a quelques années et par le Département de l'Aisne, exactement, qui avait fait déjà une ligne de car entre Soissons et Crépy, et en parallèle, il y avait un projet de liaison entre la voie ferrée actuelle, qui touche, qui n'est pas très très loin de Roissy et Roissy lui-même. Donc, il y a eu organisation de correspondance de navette, et cetera. Et le projet a échoué, le projet a disparu. Et maintenant, cela ne fonctionne plus du tout. C'est dommage parce que c'était un petit ruisseau, cela a été un moyen de dégager pas mal la zone de Roissy. Pourquoi cela n'a pas marché ? Les services de la Région à qui j'en ai parlé encore hier, m'ont dit tout simplement, parce qu'une fois que les gens sont arrivés à Roissy, il n'y pas des navettes pour toutes les entreprises de la zone portuaire, de la zone aéroportuaire. Et autrement dit, il y a des endroits, les grands lieux sont desservis, mais il y en a beaucoup qui ne sont pas desservis du tout, il y a toute une zone qui n'est pas desservie du tout, c'est un vide et puis d'autres qui le sont mal. Donc, les gens, en s'apercevant que, arriver à Roissy, c'était encore la galère pour un certain temps, ont continué avec leur voiture. Donc, cela veut dire que si l'on veut bien fluidifier l'ensemble, il faudra travailler avec Aéroport De Paris. Et à ce sujet, une remarque intéressante qui a été faite par un chef d'entreprise de Roissy à la réunion de Creil, vous vous en souvenez peut-être mesdames et messieurs les membres de la commission, que j'ai trouvée tout à fait intéressante, et qui a dit que : avec plusieurs chefs d'entreprises de Roissy de la zone aéroportuaire, ils allaient essayer de voir si on ne pourra pas faire un réseau de voitures électriques, petites voitures électriques pas un vélib mais presque, autopartage sur la zone de Roissy justement pour tous ces gens arrivés par TER ou par TGV, et cetera, qui veulent aller dans une entreprise du secteur. Je trouve que cette idée est très bonne et je crois qu'on n'est pas hors sujet en le disant, parce que la manière dont cela se passe quand on arrive à Roissy, il faut en tenir compte pour l'économie globale du projet. Et je salue Monsieur le Maire de Margny, Bernard. Le parking qui a été créé par l'ARC de l'autre côté par rapport à l'habituel parking, grâce au fait que la gare est ouverte des deux côtés, avec un soutien de 40 % du syndicat mixte des transports, va tout à fait dans l'esprit du fait que ce sont des petits détails, l'enfer gît dans les détails. On peut faire un projet fantastique sur le papier, tout le monde derrière tout, derrière le projet, et le moment venu, cela coince, cela grince et on arrête, et on supprime des projets, voir l'exemple que j'ai cité tout à l'heure pour la première liaison avec Roissy.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, on va peut-être donner la parole à RFF, et si vous voulez bien, ce sera la dernière intervention par quoi nous nous séparerons.

Lucette VANLAECKE

Merci Monsieur le Président. Je pense que ce que vous avez effectivement évoqué là, c'est tout le lien entre l'accompagnement d'un projet d'infrastructure et la réalité de l'apport de cette infrastructure sur un territoire. Clairement, il n'y a pas de projet d'infrastructure réussi quand il n'y a pas d'accompagnement par l'ensemble des collectivités territoriales, tant une réussite je veux dire sur le plan économique que sur le plan urbain. Et je crois que, ce soir, on a bien vu dans ce projet tout l'accompagnement des collectivités, dont bénéficie Roissy-Picardie, tant sur la partie urbaine avec Creil mais aussi l'accompagnement des collectivités territoriales en matière d'intermodalité. Alors, je pense que c'est vrai que là aussi c'est un facteur clé de réussite du projet de ne pas simplement être un projet d'infrastructure, mais d'être un projet d'infrastructure accompagné par les forces vives de l'économie. Et cela, je crois que c'est un point très fort. C'est vrai, là je me tourne vers vous Monsieur le Maire, c'est que nous avons une chance majeure, c'est que nous avons un réseau extraordinairement maillé en Picardie. Il y a une grande tradition ferroviaire en France, et là, je crois qu'on est en train de relever le flambeau de cette tradition ferroviaire en faisant un maillage de plus, un élément de maillage de plus. C'est vrai que, là, on ne peut guère que se féliciter du travail réalisé par nos prédécesseurs en matière ferroviaire. Alors, ce travail, nous le continuons. On a évoqué par deux fois le cadencement, c'est vrai que c'est un travail qui nous occupe beaucoup au sein de RFF. Et j'allais dire là aussi, toutes les forces vives de RFF travaillent en concertation avec la SNCF et le Conseil régional, parce que ce que nous faisons chez Réseau Ferré de France, c'est bien créer un graphique qui est maillé. Et pour répondre à une des questions, la ligne Paris-Creil est une ligne de référence dans ce projet de graphique qui est un graphique cadencé, c'est-à-dire que nous créons des sillons. Ensuite, avec notre partenaire SNCF et avec le Conseil régional, reste à activer les différents sillons. Donc, nous avons un travail, je vais dire, collectif et passionnant, je me tourne vers la SNCF, que nous menons effectivement ensemble, qui n'est pas un travail simple, c'est vrai, et qui est directement, là aussi, lié à une de nos responsabilités, mais sur le réseau, et là aussi chapeau à nos prédécesseurs. En Picardie, nous avons peu de problèmes d'infrastructure qui pourraient pénaliser le cadencement. C'est vrai que ce n'est pas le cas partout en France, c'est vrai qu'en Picardie, nous avons cette chance. Donc, je crois que, devant nous, on a un beau chantier qui nous occupe bien, mais avec qui nous travaillons là aussi avec l'autorité organisatrice des transports, et bien sûr la SNCF. Alors, vous évoquez aussi le

transport, le report modal, alors, je vais peut-être me tourner vers Pierre-Yves Biet et ensuite Cédric Papin répondra à l'autre question.

Pierre-Yves BIET

Cédric, peut-être, directement sur la question des emplois qui a été évoquée, peut-être demandez à la régie s'il est possible de mettre à l'écran ce qui est sur l'ordinateur de manière à pouvoir illustrer les propos de Cédric Papin.

Cédric PAPIN

Merci, cela marche. Je vais essayer d'être très très bref. Le pôle de l'aéroport Charles-de-Gaulle, c'est très étendu. Je pense que la comparaison avec une ville est assez intéressante, c'est à la fois étendu et c'est à la fois avec des zones de forte concentration. Alors, qui dit étendu comme le montre le schéma, vous voyez un peu les différentes zones d'emploi avec les barres rouges plus ou moins grandes selon les emplois, montre que c'est éclaté. Mais, on a aussi dans la zone qu'on appelle un peu centrale avec le Terminal 2, l'aérogare 2, la zone dite Roissypôle et la zone du Terminal 1, l'ensemble étant relié par le métro CDGVAL, presque 3/4, un petit peu moins de 3/4 des emplois. Donc, pour reprendre mon analogie avec une ville, des gares, quand vous arrivez dans une ville, il n'y en a malheureusement pas partout. Il va de soi qu'il reste un peu aux usagers à se diffuser et on n'arrivera peut-être pas à satisfaire tout le monde. Nous, on pense que, en arrivant dans la zone centrale et dans le point d'entrée au Charles-de-Gaulle-TGV, très bien relié avec le Val, on dessert quand même pas mal d'emplois. Evidemment, si plus on va vers l'Est, plus on cherche aller vers les zones dites d'entretien, à fret, et cetera, plus c'est difficile. Mais, après l'ennemi est le mieux du bien, je dirais. Voilà.

Claude BERNET

Parfait ! Eh bien, écoutez mesdames, messieurs, sur ces questions très concrètes que je vous remercie d'avoir posées, je vais interrompre cette réunion en vous remerciant et en vous disant que la commission a ce soir fait une moisson d'informations. Je crois que c'est une réunion extrêmement fructueuse, parce qu'il y avait beaucoup de gens qui savaient tout à fait de quoi ils parlaient. Merci beaucoup.

(Applaudissements)