

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

**Jeudi 3 juin 2010**

**Dammartin-en-goële, Salle de la Communauté de communes**

**20h - 23h**

---

Claude BERNET

Bien, mesdames, messieurs, il est huit heures et quart, donc il est peut-être temps de démarrer. Je voudrais, avant de passer la parole à Monsieur le Président de la Communauté de Communes de la Goële et du Multien et à Monsieur le Premier adjoint au Maire de Dammartin, vous dire que nous sommes heureux d'être ici ce soir, un peu à la suggestion du Sous-préfet de Meaux que j'ai rencontré il y a de nombreux mois lorsque j'ai commencé à préparer le débat, et qui m'a dit : « Bien sûr, Roissy-Picardie, c'est un projet qui intéresse directement la Picardie et le Val-d'Oise, mais n'oubliez pas que, autour, dans l'environnement de la plate-forme aéroportuaire de Roissy, il y a beaucoup de préoccupations, beaucoup de soucis en ce qui concerne notamment les transports, l'aménagement, et cetera ». Il se trouve que quelques temps après, j'ai rencontré Patrick Duguet et Jean-Pierre Clarac que je connaissais un petit peu, en tout cas, Jean-Pierre Clarac, qui sont tous les deux architectes-conseils du département de Seine-et-Marne, si j'ai bien compris, mais ce n'est pas en cette qualité qu'ils seront là ce soir. Et cela m'a tout à fait confirmé ce que pensait le Sous-préfet. Et donc, je me suis dit, j'ai proposé à mes collègues que nous consacrons une réunion au Nord de l'aéroport, comme on va d'ailleurs consacrer aussi dans trois semaines une réunion au Sud de l'aéroport, c'est-à-dire à Tremblay-en-France, en Seine-Saint-Denis. Donc voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Et je dois dire que quand je me suis ouvert de cela à Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération, il m'a accueilli, j'allais dire, bras ouverts. Comme on était au téléphone, je

n'ai pas vu, mais clairement, il trouvait que l'idée n'était pas du tout aussi bizarre qu'elle aurait pu paraître. Et donc, je me suis dit : c'est l'occasion de faire cette opération. Alors, aujourd'hui, c'est la sixième réunion de ce débat public. Nous sommes dans une ambiance peut-être un petit peu plus familiale, et de ce point de vue-là, je dois vous remercier de nous avoir mis à disposition cette belle salle. Et donc, aujourd'hui, je vais en profiter pour bien marquer le caractère collégial de la commission par... en quelque sorte, céder mes pouvoirs de présidence à Didier Corot, qui est un de nos... nous sommes cinq membres de la commission du débat public, que je vais vous présenter. Didier, paysagiste et géographe, comme Jean-Pierre Clarac, et il est un spécialiste des questions des débats publics sur les lignes à grande vitesse, il a notamment servi sur des débats très difficiles comme celui de PACA. Et, par ailleurs, je vous présente les autres membres de la commission qui sont présents. Alors, Danièle Rousseau qui est cadre retraité du secteur du logement, et en même temps présidente d'une association de gestion de quartiers dans le Sud de l'Île-de-France. Ici, Lamia Abdel-Naby qui, dans cette commission, a une caractéristique particulière, c'est qu'elle est... disons, elle fait baisser notre moyenne d'âge, on va parler comme cela, et elle est à la fois maman de quatre enfants. C'est ce qui lui a valu, d'ailleurs, aujourd'hui, un après-midi un peu heurté. Et en même temps, elle travaille comme assistante médicale dans une compagnie d'assurances et de secours, voilà. Enfin, les gens qui nous ramènent quand on s'est cassé la figure, loin dans l'Atlas ou dans le Kazakhstan. Et puis, le dernier, plus loin là, c'est Emmanuel Droz qui est avocat, et qui est avocat après avoir exercé un certain nombre de fonctions, dont notamment celle de directeur dans un organisme de logement social. Donc, voilà la commission. Didier Corot vous expliquera dans quelques instants quelle est sa responsabilité, du moins pour ceux qui n'ont pas encore suivi les débats, mais il y en a un certain nombre tout de même, et c'est pour cela qu'on va s'exprimer, quitte à ce que les autres aient l'impression qu'on enfonce un peu des portes ouvertes pour eux. Et donc, nous allons pouvoir entamer nos travaux de cette façon. Je vais vous passer le micro, Monsieur le Président, et je vais aller sagement à ma place.

### Bernard RIGAULT

Merci bien, Monsieur le Président. Je voudrais vous dire, mesdames et messieurs, combien nous sommes heureux d'accueillir la commission de concertation et l'ensemble des participants à cette séance de concertation, et je vous dirai dans quelques instants pourquoi, je ne serai pas très long. Mais, on est très heureux de vous accueillir. Il y a un certain nombre d'élus, Monsieur Jabut, premier adjoint à Dammartin, Monsieur Dometz, Maire de Saint-Mard, Monsieur Corneille, Maire d'Othis et Conseiller Général du Canton, sont présents et c'est aussi vous dire l'importance que l'on attache, alors peut-être pas

directement à ce projet, puisqu'on pourrait penser qu'il est un peu loin et qu'on n'est peut-être pas tout à fait concerné, mais quand même, on vous dira au cours du débat qu'on est attentif. Cette séance est importante, et c'est pour cela que je remercie que nous avons tenu à accueillir cette réunion dans le Nord de la Seine-et-Marne, parce que les Communes du Nord de la Seine-et-Marne, Othis, Moussy, Morgat ont subi à l'époque le TGV Nord. Et je peux vous dire que, à l'époque du TGV Nord, c'était en 92, la concertation telle qu'elle existe aujourd'hui, ce n'était pas d'actualité. Réseau Ferré de France n'existait pas, c'était la SNCF. Et moins elle en disait, mieux elle se portait. Et les élus, on les considérait comme denrée négligeable et, surtout, il fallait subir plutôt que proposer. Alors, aujourd'hui, la loi a instauré un débat, une concertation, je pense que c'est quelque-chose de très bien, et cela permet aussi à chacun de s'exprimer. On est pour, on est contre, on trouve le projet intéressant, ce n'est pas le problème. L'important, c'est déjà de pouvoir s'exprimer avant que les choses soient décidées, tout au moins, je l'espère. Donc, c'est aussi la raison pour laquelle nous sommes heureux de vous accueillir ce soir, et nous espérons qu'il y aura un échange très productif, et que chacun pourra faire valoir son point de vue et s'exprimer sur ce projet. Merci et bonne réunion.

(Applaudissements)

#### Stéphane JABUT

Bonsoir à tous ! Bonsoir ! Je ne veux pas être redondant avec Monsieur Rigault, le Président de la Communauté de Communes, mais pas communauté d'agglomération, pas encore, simplement vous remercier d'être aussi présent ce soir, puisque comme l'a dit le Président de la Commission, ce n'était pas forcément... notre territoire ou notre ville n'est pas forcément concerné directement par le projet LGV-Picardie, mais on a un œil attentif effectivement à ce qui se passe sur le pôle de Roissy, puisqu'on est directement impacté par l'aménagement de Roissy. Donc, je vous souhaite effectivement la bienvenue sur le territoire de Dammartin, sur la ville de Dammartin. Je voulais excuser Madame Papin qui n'a pas pu être là ce soir et donc, j'espère également que les débats seront productifs. On aura certainement, on pourrait revenir après. Je passerai la parole, et puis j'interviendrai après pendant le débat. Merci bien et puis, bon débat à tous.

#### Didier COROT

Merci, monsieur. Si le micro marche, bon, cela va ! Bonsoir tout le monde ! Donc, nous allons commencer cette réunion en rappelant, comme disait Monsieur le Président de la Communauté de communes, que suite à l'obligation légale, la loi de 2002, dite de

démocratie de proximité, il y a désormais un débat public face à un projet d'importance avec un seuil d'environ 300 millions d'euros, et selon des principes d'ailleurs importants également depuis que le débat public a lieu, la neutralité vis-à-vis du maître d'ouvrage, les différents acteurs, l'indépendance par rapport également aux acteurs, la transparence des dossiers techniques et des études qui sont mises à disposition du public, soit dans les locaux qu'on peut consulter, qu'on peut même récolter à l'entrée de chaque réunion publique, et puis l'équivalence des expressions, c'est-à-dire que le public peut prendre la parole sans avoir de préséance, tout le monde peut prendre la parole. Egalement, le moyen d'une argumentation la plus développée possible sans invective et, bien entendu, entre les différents intervenants. Alors donc, avant toute décision du maître d'ouvrage, la commission doit recueillir les opinions des citoyennes et des citoyens, de tous leurs élus, des associations, des entreprises concernées dans l'aire du débat. Donc, le débat, vous le savez, est prévu entre le 15 avril et le 15 juillet 2010, et les questions du débat, c'est donc l'opportunité de construire ou non cette voie qui fait à peu près 7 à 11 kilomètres, reliant le réseau du TGV Nord vers Vemars à la ligne Paris-Creil-Amiens. Avec quelle finalité ? TGV, TER, complémentarité des deux, possibilité de réseau ? Sur quel couloir de passage ? Avec quelles incidences ? Environnementale, incidence urbanistique, de tout ou de toute sorte sur le territoire, et toutes les précautions à prendre pour franchir le territoire concerné. Enfin, quelle corrélation avec d'autres projets en cours, que vous connaissez tous ou annoncés, le projet, par exemple, de modernisation du RER B, du RER D, le fameux Barreau de Gonesse qui est prévu... enfin pas prévu, mais qui est étudié depuis des années puis, récemment, le projet Arc Express et du Grand Paris. Alors, les outils du débat, bien entendu, vous les connaissez certainement en ayant pris connaissance de nos documents. D'abord, une documentation importante avec le dossier du maître d'ouvrage, les études que le maître d'ouvrage a lancées pour monter son dossier. Donc, ces études sont disponibles, comme je vous disais tout à l'heure, matériellement sur papier ou par un CD-ROM que vous trouverez également à l'accueil. Les réunions publiques, il y en a onze de prévu, entre le 22 avril et 7 juillet. Alors, on a prévu six en Picardie et cinq en Ile-de-France. Aujourd'hui, nous en sommes à la 6<sup>e</sup> réunion publique, quasiment au milieu du débat. Donc, le débat, également, peut se suivre et même se monter grâce au courrier et Internet. Alors, les cartes T, vous voyez le nombre qui, aujourd'hui, du moins au 31 mai, elles sont très importantes, le site, les connexions au site du débat public, les contributions au débat, le verbatim de chaque réunion publique qui sort à peu près dans les 15 jours à 3 semaines à la suite de la réunion, le système de questions-réponses par Internet, et les avis et les cahiers d'acteurs. Alors, il faut aussi signaler que l'archivage de tout cela est valable pendant au moins un an. Donc, dans les produits du débat, il faut donc rappeler que dans les deux mois avant le

30 septembre, un compte-rendu fidèle du maître d'ouvrage et de la Commission sera rendu, et ce compte-rendu fidèle de la Commission, ce n'est pas un avis, il n'y a pas de commentaire, c'est le rapport de vos propositions, ce sont vos avis. Et donc là, maintenant, nous pouvons penser ce soir commencer à entrer dans le débat avec dans l'ordre un exposé de Réseau Ferré de France sur le projet, que Monsieur Jouanique et son équipe vont vous présenter, Monsieur Jouanique, Directeur régional RFF Ile-de-France. Ensuite, il y aura le premier temps de vos questions. Ensuite, nous avons deux experts qui sont venus pour développer le thème que nous avons consacré ce soir sur l'aménagement du territoire notamment, et donc tout ce qui concerne le paysage en général, le grand paysage, autour de la plate-forme de Roissy, et dans un deuxième temps, dans un temps alterné, vous aurez de nouveau la possibilité de poser toutes les questions et d'émettre tous les avis. Alors, pour un matériel dans l'organisation, vous avez deux micros dans la salle : un, numéro 1, là-bas, près de... on va dire, je ne sais pas si c'est le Nord là-bas, au Nord, et puis un autre, le 2, près de la caméra. Nous vous recommandons donc de ne pas dépasser 5 minutes vos interventions, de manière... Enfin, ce qui se conçoit bien s'énonce clairement, comme disait un certain Montaigne donc ce n'est pas la peine de monopoliser le micro et donner le plus possible la parole à vous tous de manière à ce que tous ceux qui n'ont pas encore pu prendre la parole jusqu'à présent puissent le faire. Voilà. Donc, Monsieur Jouanique, Directeur régional de RFF, va commencer la présentation du projet.

#### Yves JOUANIQUE

Merci, Monsieur Corot. Alors, je suis Directeur régional... Délégué, excusez-moi, ce n'est pas le régional, c'est le numéro 2, ce n'est pas moi le numéro 1. Moi, je voulais vous dire un mot de Réseau Ferré de France et puis un mot de Réseau Ferré de France dans ce débat public. Réseau Ferré de France, ce sont les personnes qui sont là avec vous ce soir, à ma gauche : Pierre-Yves Biet qui est responsable du débat public, Cédric Papin, c'est une homonymie sans doute, qui est responsable des études et puis dans la salle, Daniel Siguret, que peut-être certains d'entre vous connaissent, qui est responsable du programme RER B Nord+ ; Eddy Facon qui est derrière lui, et qui est à RFF spécialiste des questions d'environnement que nous aborderons sans doute ce soir. Alors, plus institutionnellement, RFF est un établissement public de l'Etat qui est propriétaire des voies ferrées. Donc, pour être simple, RFF ce sont les voies ferrées, et la SNCF, que tout le monde connaît, ce sont les trains. RFF n'est pas seul, donc RFF agit avec un ensemble d'acteurs du transport collectif, je mentionne la SNCF et évidemment l'Etat qui est la tutelle de Réseau Ferré de France. Il y a en Ile-de-France le syndicat des transports d'Ile-de-France, le Conseil régional, bien entendu, et d'autres partenaires. Alors, en tant que propriétaire des voies ferrées, RFF

porte un certain nombre de projets, donc celui de Roissy-Picardie... le projet de modernisation au développement, donc celui de Roissy-Picardie que nous évoquerons ce soir, et qui est l'objet du débat public. D'autres projets sont portés par d'autres acteurs, par les autres acteurs que j'ai nommés tout à l'heure, le projet du Grand Paris qui est un projet qui est porté par l'Etat, bien entendu, et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ou STIF est porteur du projet que mentionnait Monsieur Corot du barreau de Gonesse, dont on a parlé dans d'autres réunions publiques et dont on parlera sûrement ce soir. Alors, tous ces acteurs peuvent, pour en coordonner leur action, conclure des contrats, c'est par exemple le cas des Contrats de projets Etat-Région auxquels Etat et la Région Ile-de-France en conviennent un certain nombre d'options ou d'opérations d'aménagement de transport collectif. Et puis, vous avez aussi le Plan Espoir Banlieues, conclu aussi entre l'Etat et les collectivités, qui permet de financer un certain nombre de programmes, et notamment le programme de transport collectif. Alors, Réseau Ferré de France et les débats publics. Réseau Ferré de France a fait un certain nombre de débats publics en France et le deuxième en Ile-de-France après celui de CDG Express il y a quelques années déjà. Nous allons donc, au cours de cette réunion, vous présenter le projet Roissy-Picardie, qui est un projet qui a des dimensions assez diverses, dimension nationale, dimension régionale ou interrégionale, et puis des dimensions locales. Et ce qui me paraît... enfin, une des caractéristiques du projet, je trouve, c'est qu'à la fois il permet à des personnes de voyager à une assez grande distance, traverser la France, alors même que le projet lui-même consiste, pour la partie nouvelle, à réaliser une infrastructure nouvelle d'une dizaine de kilomètres ou moins, enfin un peu plus ou un peu moins selon les options de passage. Donc, avec un lien d'une dizaine de kilomètres, on arrive à connecter finalement les régions françaises, c'est un projet qui, à cet égard, fait preuve d'une certaine économie ou sobriété de moyens, me semble-t-il. Ce projet, nous sommes bien conscients qu'il répond principalement à des besoins de déplacement picard et les 10 kilomètres dont je parlais, ils se trouvent en Ile-de-France. Donc, il convient pour nous de parler de l'ensemble de ces dimensions, ou autant ce projet est largement soutenu en Picardie puisque les besoins auxquels il répond sont essentiellement picards, autant en Ile-de-France, nous savons et nous entendons que ce projet, il peut susciter des réserves, il peut susciter des inquiétudes, il peut susciter de l'hostilité, mais c'est le débat public, et nous sommes là pour entendre cela et pour en débattre, bien entendu. Donc, nous souhaitons, au travers de ce débat, jouer le jeu du débat public, c'est-à-dire écouter et essayer de donner les arguments qui peuvent répondre à vos interrogations, et puis prendre acte de ce qui est dit et de ce qui sera dit notamment ce soir au cours de cette réunion publique. Le débat public, pour nous, c'est un moment important dans la vie d'un projet. Ce n'est pas une formalité qu'il faut faire parce que la loi le demande,

pour nous, c'est une vraie occasion de confronter un projet aux avis du public, et puis de l'améliorer, de réfléchir. Les décisions ne sont pas prises avant le débat public et pendant le débat public. Bien entendu, tous les débats et tous les échanges qui ont eu lieu pendant le débat public, ce sont des éléments qui, lorsque la CPDP aura rendu son rapport, nous serviront, d'ici la fin de l'année, nous-mêmes à prendre la décision du maître d'ouvrage, de poursuivre, de ne pas poursuivre, ou si on poursuit, de poursuivre de telle ou telle manière. Voilà ce que je voulais dire par rapport à cela. Donc, nous attendons évidemment de la réunion de ce soir que les échanges soient riches et fructueux, et nous attendons beaucoup de cette réunion de ce soir, et nous attendons beaucoup du débat public, de vous. Je passe la parole à Pierre-Yves Biet. Donc, il va vous exposer le projet Roissy-Picardie, après quoi, bien entendu, les échanges commenceront.

### Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! Avec Cédric Papin, nous allons donc vous présenter le projet. Je présenterai les objectifs du projet Roissy-Picardie, puis les solutions étudiées en termes de service, c'est-à-dire concrètement si la ligne Roissy-Picardie est réalisée, quel type de train circulerait sur cette ligne ? Puis, je passerai la parole à Cédric Papin pour la présentation des options de passage, c'est-à-dire la troisième question du débat telle que l'a indiquée la Commission, à savoir comment insérer cette ligne dans le territoire ? Alors, avant de passer sur les objectifs, un mot, Jouanique en a un petit peu parlé, sur la consistance de ce projet. En quoi consiste-t-il ? Donc, ce projet, il s'agit de relier par une ligne nouvelle d'une longueur de 6 km à 11 km suivant les options de passage, nous y reviendrons, le réseau qui dessert la Picardie, le réseau classique et, en l'occurrence donc, la ligne Paris-Creil-Amiens ou Saint-Quentin au réseau à grande vitesse et, en particulier, la ligne d'interconnexion qui contourne l'Île-de-France par l'Est, donc au moyen d'une ligne nouvelle de quelques kilomètres. C'est donc un projet de maillage du réseau ferroviaire. Alors, l'objectif premier de ce projet, je présenterai quatre objectifs du projet successivement. Le premier objectif, on peut avancer sur la diapositive, c'est l'enjeu de raccordement justement de la Picardie au réseau à grande vitesse par la ligne qui est en question. L'enjeu, c'est de permettre à la Picardie qui, aujourd'hui, est traversée par le réseau à grande vitesse à la fois par la LGV Nord sur 130 km, mais également donc par la LGV Est, d'être mieux desservie, puisque aujourd'hui, la Picardie n'est desservie que par une gare, la gare TGV Haute Picardie qui se situe entre Amiens et Saint-Quentin, et qui est en dehors des principales agglomérations urbaines de la région et qui rayonne de manière relativement limitée sur le territoire, puisque seuls un peu moins d'un quart des Picards qui utilisent le TGV utilisent la gare TGV Haute Picardie. Donc, tous les autres vont chercher le TGV dans les gares parisiennes. Ce qui aboutit à une

situation, par rapport à la moyenne nationale, que les Picards utilisent moins le train que les Français en moyenne sur les voyages à longue distance. Donc, ce projet, il viserait, par la création de cette liaison, à permettre la mise en place de service de trains à grande vitesse entre Amiens, Creil, avec le pointeur Amiens-Creil, avec l'empreinte du réseau classique picard. A Amiens et à Creil, l'ensemble des correspondances, dans un sens comme dans un autre, peuvent être assurées, puis d'emprunter la ligne nouvelle justement juste pour rejoindre la LGV d'interconnexion au niveau de desservir la gare aéroport Charles-de-Gaulle TGV, puis ensuite se diriger vers plusieurs grandes capitales régionales telles que, vous les voyez à l'écran, donc aussi bien Lyon, Montpellier, Marseille que les grandes capitales régionales de l'Ouest de la France. Donc, avec l'enjeu et l'intérêt de ce projet, c'est effectivement l'effet diffusion puisque, finalement, on utilise largement le réseau existant qu'on valorise, et on permet, par le système des correspondances à Creil ou à Amiens, de diffuser l'effet grande vitesse sur le territoire régional avec des gains de temps de l'ordre de 30 minutes, suivant les destinations, mais aussi le fait d'un confort supérieur, de ne plus avoir à changer à Paris. Deuxième objectif du projet, c'est un objectif qui intéresse très directement le gestionnaire du réseau qui est Réseau Ferré de France, mais il intéresse globalement tous ceux qui seront amenés à prendre le train dans les années à venir, et il s'avère que le TGV représente 90 % des voyages en train aujourd'hui, donc a pris une place très importante, et les perspectives sont des perspectives de croissance du trafic TGV, donc des enjeux de capacité du réseau, et ce projet qui crée un second débouché au Nord de Roissy est un élément favorable pour prendre en compte et pour accompagner cette croissance du trafic. Mais je vous propose de visionner, pour illustrer cet aspect d'augmentation de capacité, une animation. Vous voyez ici, je la lancerai juste après, mais pour vous repérer, Paris Nord, la ligne Paris-Creil, la LGV Nord avec ce débranchement au niveau de Gonesse, le triangle de Vémars avec l'interconnexion. Vous allez retrouver cette situation géographique sur l'animation. Le projet Roissy-Picardie, la liaison qui est matérialisée ici au niveau de l'aire d'étude, et vous voyez la situation actuelle des TGV Paris vers Lille, Londres, Bruxelles, qui empruntent la LGV Nord, et les TGV qu'on appelle, vous savez, Province-Province, Marseille-Lille, qui s'insèrent entre deux TGV. L'enjeu de ce projet, c'est que... vous allez voir ce petit train qui pourrait emprunter Roissy-Picardie, et donc il emprunterait Roissy-Picardie à un moment où, en toute hypothèse, aucun autre TGV, dit Province-Province, pourrait s'insérer sur la LGV Nord, puisque la place, ce qu'on appelle le sillon dans notre jargon, serait occupée par des TGV partant ou venant de Lille. On va revoir ici le petit TGV bleu, qui représente le TGV qui desservirait la Picardie, on va voir qu'il dessert Roissy, et il passe au même moment, et on peut insérer au même moment effectivement qu'un TGV, lui, est sur la ligne à grande vitesse venant de Paris et, de toute

façon, on n'aurait pas pu mettre en place ce TGV. Donc, cela permet de servir non seulement la Picardie, mais également de mettre en place le train entre Lyon, Marseille et Roissy Charles-de-Gaulle, par exemple. Donc, c'est ce qu'on appelle l'effet capacité du projet. Donc cela, c'était le deuxième objectif de ce projet. Le troisième objectif, il est justement lié à la gare TGV de Roissy. Dès lors qu'on demande la capacité du réseau, on peut mettre en place plus de TGV, et en l'occurrence plus de TGV qui desservent la gare de Roissy. Donc ce projet, il permet d'accroître le nombre de trains qui desservent la gare de Roissy, mais aussi les fréquences, et donc les destinations. Donc, c'est un élément qui améliore l'accessibilité du pôle de Roissy, et on sait que toute amélioration de l'accessibilité est un élément qui est un facteur favorable au développement d'activité. Donc, ce projet qui, comme on l'a dit, a des fonctions picardes pour l'essentiel, présente de ce point de vue-là un intérêt pour l'attractivité de Roissy à son échelle, mais c'est un élément qui est à prendre en compte. Quatrième objectif, c'est l'amélioration de l'accès à Roissy. Roissy, vous le connaissez évidemment parfaitement, je n'y reviendrai pas, mais c'est un pôle très dynamique en termes d'emplois, 90 000 emplois sur la plate-forme en tant que telle, jusqu'à 140 000, 150 000 emplois sur un périmètre plus large, mais la particularité de ce pôle, de ce poumon économique, c'est qu'il est peu accessible en transport en commun, et c'est vrai que l'essentiel des déplacements vers Roissy se fait en voiture avec les difficultés pour tous ceux qui n'ont pas effectivement de véhicule. Donc aujourd'hui, on a plusieurs projets qui visent à améliorer l'accès à Roissy. On a le projet de barreau de Gonesse qui vise à relier le RER D au RER B au niveau du Parc d'exposition, permettant ensuite par un système de croisement de rejoindre l'aéroport et les zones d'emplois au sein de l'aéroport. On a donc, venant pour les territoires situés au Sud, le projet de banalisation du RER B, qui permet également d'améliorer la qualité de service, mais qui, pour vos territoires, et on aura l'occasion d'y revenir, je pense, lors de la réunion en particulier avec mon collègue Daniel Siguret, mais également avec Linda Maisano de Transilien SNCF, ce projet va avoir des conséquences positives sur le fonctionnement même des services de transports ferroviaires qui sont ici sur le territoire, en particulier, je pense à la ligne K du Transilien ou au TER picard qui, pour certains, s'arrête sur le territoire de la Communauté de Communes. Mais je pense que Daniel pourra expliquer cela plus avant lors de la réunion. Et donc, au Nord, pour les territoires situés au Nord, il y a ce projet Roissy-Picardie qui a la fonction grande vitesse que j'ai indiquée, la fonction nationale, mais qui aussi, dès lors que la ligne serait créée, la réflexion de Réseau Ferré de France, c'est de se dire : « Est-ce que ce projet pourrait permettre d'améliorer également pour les territoires situés au Nord de la plate-forme les déplacements vers Roissy ? ». Donc, voilà ! Un mot... mais on aura l'occasion, bien entendu, dans le cadre de la réunion, d'y revenir assez largement. Les réunions précédentes

ont été largement l'occasion d'évoquer la relation entre Barreau de Gonesse, que j'ai évoquée, et le projet Roissy-Picardie. Ces deux projets, ils ont une proximité géographique, et c'est vrai qu'ils répondent à des enjeux de déplacements différents, accès TGV pour la Picardie, accès à Roissy depuis la Picardie, mais globalement depuis le territoire situé au Nord de la plate-forme, cela c'est Roissy-Picardie, Barreau de Gonesse, accès à Roissy depuis les territoires de l'Est du Val-d'Oise principalement. Compte tenu de la proximité géographique, RFF, dans ses études au démarrage, a essayé d'analyser si un seul et même projet pouvait répondre à l'ensemble des fonctions. Et les bilans de nos études ont montré que, compte tenu des types de train avec des objectifs de desserte dont il s'agissait de répondre, un seul et même projet n'était pas en mesure, dans les conditions satisfaisantes pour les voyageurs, de répondre à ces enjeux-là. Donc, nous estimons que deux projets, ces deux projets sont complémentaires, parce qu'ils répondent à des enjeux de déplacement différents. Les solutions étudiées à présent, il y a d'abord la notion de service, on en a un peu parlé à travers les objectifs. Nous proposons, dans le cadre du débat public, deux scénarios de service, un scénario où la ligne nouvelle serait empruntée entièrement... enfin, exclusivement par des trains à grande vitesse. Donc, les études de marché qui ont été menées ont montré qu'il y avait un véritable potentiel au niveau de la desserte de la Picardie, que ce potentiel pouvant correspondre à une offre au-delà de 7 TGV aller-retour, donc 14 trains en tout, entre Amiens-Creil, l'aéroport Charles-de-Gaulle, et ensuite les autres capitales régionales, donc les trains se prolongeant comme indiqué sur l'image ici. Et puis, deuxième scénario qui revient à la notion d'accès à Roissy, que j'ai évoquée juste précédemment, c'est-à-dire cette ligne existant, les projets pourraient également permettre la mise en place de services interrégionaux entre Creil et Roissy, avec des arrêts intermédiaires, donc service type TER, tel qu'on peut le connaître aujourd'hui, à l'intermédiaire au Sud de l'Oise, Chantilly, mais aussi en fonction des options de passage de la ligne nouvelle, des arrêts ou pas d'arrêt, on verra tout à l'heure, en Ile-de-France, on pense notamment donc dans les communes du Nord-Est Survilliers, Fosses ou Louvres. Voilà, on peut continuer. Donc, je vais à présent passer la parole à Cédric Papin pour vous présenter les options de passage. Mais avant d'entrer dans le sujet des options de passage, quelques éléments sur l'aspect de déroulement dans le temps d'un projet ferroviaire.

#### Cédric PAPIN

Mesdames, messieurs, bonsoir ! Donc, effectivement, moi, je vais parler, maintenant qu'on a évoqué les différents objectifs du projet, du projet lui-même, concrètement. Alors, comme l'a indiqué Monsieur Biet, nous vous proposons une petite frise chronologique, c'est peut-être un peu difficile de loin de voir, mais la partie dans laquelle on se situe actuellement, le débat

public est situé ici, et le projet se déroule pendant plusieurs années jusqu'à l'horizon de mise en service qui est 2020, donc avec des travaux, cette partie étude très détaillée et travaux sur la fin. Et ce qu'on vous illustre ici à travers ce schéma, c'est ce qu'on appelle la progressivité des études. Cela signifie que, actuellement, au stade actuel, qui est débat public ou étude préliminaire, ce sont des stades très amont, on parle de fuseau ou d'option de passage. Ce sont des bandes très larges dans le territoire, on identifie le passage possible du projet. Le schéma en dessous vous montre un peu une coupe, donc ce sont des bandes d'environ 1 000 mètres, c'est l'ordre de grandeur, et c'est ce qu'on vous présente ce soir. Et ensuite, au fur et à mesure de l'avancement des études, de l'avancement de la concertation, le périmètre se rétrécit, si on peut dire, jusqu'à... sans rentrer dans tous les détails, la sélection d'un fuseau parmi les trois, et ensuite l'étude dans le fuseau de plusieurs tracés, c'est seulement à ce moment-là qu'on parle de tracé et pas aujourd'hui, j'insiste bien, plusieurs tracés dont à la fin de l'avant projet sommaire, un seul tracé émergera et constituera la base du dossier d'enquête publique, des fois il y a un petit peu confusion entre débat public et enquête publique. On voit bien qu'on est plusieurs années avant, l'enquête publique, c'est ce qui, notamment, comporte l'étude d'impact et qui précède les acquisitions foncières. Voilà. Et à la fin, vous avez un tracé unique qui constitue une bande finale de 40 à 100 mètres, ce qui est quand même encore relativement large, mais qui est le prélude à la phase définitive, l'avant-projet détaillé sur lequel le projet est étudié cette fois-ci dans ses moindres détails, le génie civil, les ponts, enfin tous les rétablissements, et cetera. Voilà un petit peu en préambule au propos qui suit. Une autre diapositive qu'on voulait vous exposer, c'est comment RFF inscrit sa démarche de projet dans une logique générale du développement durable ? Donc, pour RFF, il s'agit d'un engagement qui couvre l'ensemble des aspects du développement durable, notamment dans les enjeux agricoles et sylvicoles, la protection des populations, bien évidemment, vis-à-vis du bruit, du bruit de chantier comme du bruit, bien sûr, créé par l'infrastructure, la préservation des milieux naturels, faune et flore, et l'insertion paysagère du nouvel aménagement dans les paysages existants. Voilà. Donc, ces grands principes sont très importants pour nous, et un deuxième grand principe est, ce soir, cela en est une première étape importante, c'est la consultation et la concertation permanentes avec le public, avec les élus, avec les associations. Alors, bien sûr, il s'agit de répondre à une réglementation, mais bien souvent, RFF souhaite rajouter des démarches, rajouter différentes actions dans ce domaine. Alors, maintenant, je vous propose d'évoquer concrètement le projet Roissy-Picardie, ou du moins la partie en ligne nouvelle, c'est-à-dire le raccordement ferroviaire que nous proposons de construire, et dont il s'agit de débattre. Alors, il y a trois options de passage. Vous avez peut-être pu consulter nos documents. L'option Nord, elle fait environ 11 kilomètres et son coût de réalisation est estimé

à 275 millions d'euros hors taxes. Là, vous la voyez représentée sur le schéma, hop ! Alors, c'est une option qui comporte des enjeux importants en termes de paysage, surtout dans sa partie Nord, puisque le paysage et le milieu naturel dans sa partie Nord identifient les corridors biologiques et les zones protégées à proximité du Parc naturel Oise-Pays-de-France. Il y a, évidemment, beaucoup d'enjeux d'habitat à proximité des habitations, telles que Vémars et Saint-Witz. C'est l'option qui, on peut dire, est la plus rapide puisqu'à titre illustratif, elle permettrait un temps de parcours de 18 minutes entre Creil et Roissy. En revanche, cette option ne permet aucun arrêt en Ile-de-France. L'option de passage central. Alors, c'est la plus courte puisqu'elle mesure environ 6 kilomètres, c'est également la moins chère, elle est estimée aujourd'hui à 155 millions d'euros hors taxes, la partie en ligne nouvelle. Les enjeux en termes de paysage et de milieu naturel sont qualifiables de modérés, néanmoins importants, notamment en termes d'agriculture, la présence de bois à Vémars et Villeron et l'habitat bien sûr, et aussi, on l'a signalé en bleu le petit vallon occupé par le ru de la Michelette. En termes de performance, cette option permet un trajet de 20 minutes entre Creil et Roissy, donc c'est un petit peu plus long que la précédente, notamment pour les trains régionaux parce qu'il y a un arrêt possible en Ile-de-France, mais matérialisé par la pastille au Nord, qui est la Gare de Survilliers-Fosses, pas très loin d'ici. L'option de passage Sud, la plus au Sud, donc proche de la plate-forme aéroportuaire que vous aurez reconnue ici. Donc, cette option de passage Sud mesure 7 kilomètres, elle a un coût un peu plus élevé à 240 millions d'euros, et ses enjeux sont assez contrastés, en fait. Ils sont localement très forts, notamment en termes de relief et d'urbanisation. Je pense notamment au secteur compris au Sud de Louvres, très proche de l'habitat où il y a un vallon assez encaissé et également un site archéologique, le Château d'Orville, c'est le vallon du Rhin, la rivière le Rhin, qui compliquerait la réalisation du projet sans la rendre pour autant impossible. Cette option a comme avantage de longer la plate-forme aéroportuaire à ce niveau-là, ainsi qu'en partie la voie express francilienne. En revanche, du côté Est, elle est très proche du village d'Epiais-lès-Louvres qu'on aperçoit un petit peu ici, ce qui complique là aussi sa réalisation. En termes de temps de parcours, elle est nécessairement un petit peu plus longue, avec 27 minutes entre Creil et Roissy. En revanche, elle a comme avantage principal de permettre deux arrêts en Ile-de-France, toujours les pastilles sur le schéma, Survilliers-Fosses et Louvres pourraient être desservis par les trains régionaux. Cela, c'est une diapo un petit peu comparative sur les options, pour pouvoir visuellement se rendre compte de leurs différences. Donc, en termes de linéaire et de coûts, vous pouvez voir la légende, ici même, quand c'est rouge cela représente des enjeux moins favorables, plus difficiles pour le territoire. Donc, l'option Nord, on l'a déjà dit, est la plus longue et l'option centrale la plus courte de ce point de vue-là. En termes d'enjeux humains et

environnementaux, le même code couleur est ici appliqué. Et enfin, en termes de performance, là, elles sont assez différentes aussi avec la plus au Sud qui implique le plus de temps de parcours. Un dernier critère, ce sont les services possibles, vous pouvez voir que dans cette comparaison, l'option Sud est la plus intéressante, et la Nord la moins intéressante. Voilà ! Vous retrouvez ces tableaux détaillés dans le dossier du maître d'ouvrage, si vous souhaitez plus de détails sur l'évaluation que nous proposons. Un autre critère important pour comparer les options, évidemment ce sont les trafics estimés avec le projet. Donc là, en millions de passagers annuels. Voilà pour les scénarios TGV, et TGV uniquement, pour l'option Nord, c'est 1,60 millions de passagers, en valeur arrondie ; 1,58 pour la centrale et 1,52 pour l'option Sud. Donc, des valeurs relativement proches entre options. La plus longue, évidemment, étant la Sud, la moins performante attire un peu moins de personnes. En ce qui concerne le scénario où il y a des TGV et des trains régionaux, donc les trafics... La valeur qui est représentée ici, c'est bien entendu le trafic total additionné, TGV et TER, donc un trafic plus important : 2,67 millions pour le Nord, 2,8 à peu près pour l'option centrale, et 2,75 pour l'option Sud. Voilà ! Donc cela, c'est un élément de comparaison sur les trafics. On peut aussi évoquer le report modal qui est un enjeu important pour le projet, puisque le report modal, bien sûr, de l'automobile vers le fer est important. Dans le scénario TGV, là est illustré uniquement sur ce schéma pour l'option centrale, c'est presque un peu plus d'un demi-million de personnes qui sont reportées de la voiture chaque année, et le chiffre est bien sûr plus élevé dès lors qu'on met des trains régionaux grâce au projet. Voilà ! Donc, cela c'était la partie en ligne nouvelle avec ses options de passage. Il faut aussi, pour représenter complètement le projet, mentionner les autres aménagements prévus sur le réseau existant. Ils sont de plusieurs ordres. Les premiers sont ceux en gares d'Amiens et de Creil pour permettre à Amiens, notamment le stationnement et le remisage des TGV. Il y a également prévu des travaux d'aménagement de capacité sur la ligne existante Paris-Creil, on pourra y revenir dans les détails si vous le souhaitez, notamment l'idée d'une quatrième voie entre Orry et Chantilly. Et enfin, un peu un élément fort du projet que nous proposons, c'est une transformation de la gare Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV que vous connaissez bien, ici, puisqu'elle est très proche. C'est illustré rapidement sur ces deux schémas. Vous avez, ici en partie haute, la situation actuelle avec les deux voies traversantes qui ne comportent pas d'arrêt possible et les voies latérales, il y en a quatre avec des quais centraux. Donc, on dispose aujourd'hui d'une gare à quatre quais... enfin, quatre voies à quai, pardon, ce qui, sur réseau à grande vitesse, à part le cas de Lille Europe, est très important. Si vous connaissez un peu d'autres cas, tels que Avignon-TGV, si vous avez voyagé un peu dans le Sud, vous constaterez que ce sont deux voies qui disposent de quais, deux voies seulement. Donc, pour répondre un petit peu

en anticipation aux personnes qui évoquent la saturation de la gare, c'est quelque chose qu'on réfute, puisque c'est déjà... à l'heure actuelle, c'est une gare très performante et très capacitaire avec un système à quatre voies. Ce que nous proposons, malgré tout pour accompagner le développement que nous espérons ambitieux dans la décennie à venir des trafics à grande vitesse, mais aussi l'accueil des trains régionaux Roissy-Picardie, nous proposons une transformation de cette gare avec l'adjonction de quais, ici, de part et d'autre des voies actuellement traversantes, qui permet de transformer ces voies sans arrêt en des voies où les trains peuvent s'arrêter. Donc, au total, on aurait... A l'horizon 2020, ce qu'on propose, c'est une gare avec six voies où tous les trains peuvent s'arrêter. Donc, c'est une augmentation importante de 50 % par rapport à aujourd'hui, et cela permet, d'après nos calculs, d'accueillir sans problème les futurs TGV qui seront sur le réseau à ce moment-là, ainsi que les trains régionaux venant de Picardie. On a peut-être une petite animation là-dessus, rapidement oui, pour illustrer... Donc, vous avez à l'écran le plan de voies en haut à gauche avec une simulation en temps réel, accélérée bien sûr, de ce qui peut se passer sur une heure. Vous avez, par exemple, deux TGV, vous voyez, qui arrivent, un de chaque côté, donc c'est un petit peu simplifié. Vous pouvez en avoir qui arrivent sur les voies latérales ou voies centrales. Et vous avez un TER, là, qui vient d'arriver en cette position. Donc, vous voyez qu'il ne gêne en rien les autres trafics, notamment ici, il y a un trafic qu'on appelle transmanche, qui vient du Nord de Londres par exemple, et qui, virtuellement, s'arrêterait, vous voyez que tous les autres trains à grande vitesse arrivent sans problème. Il s'agit bien sur cette animation des trains à grande vitesse prévisionnels à l'horizon du projet. Donc, c'est beaucoup plus qu'aujourd'hui, c'est six trains par heure en heure de pointe, ce qui est important. Voilà ! Vous avez un petit compteur qui vous récapitule, je ne sais pas si vous arrivez à voir, le nombre de TGV, le nombre de TER, et le nombre de trains transmanche, on a mis Eurostar qui, sur les 60 minutes, ont pu arriver dans la gare. Bien entendu, les plans de voies qui figurent ici, ce sont avec des voies centrales sur lesquelles les trains peuvent s'arrêter, comme c'était le cas sur le schéma avant. Voilà ! Pour terminer, une petite diapo pour vous inviter à consulter, si ce n'est pas déjà fait, divers documents que nous avons publiés dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est le dossier le plus épais où tout le projet est présenté en détail. Et aussi, ce soir, vous avez à l'entrée une brochure, on a mis une petite image ici, qui constitue un dossier complémentaire destiné à répondre notamment à quatre questions que nous avons identifiées, comme étant posées fréquemment depuis le début le débat et auxquelles Réseau Ferré de France a souhaité apporter tous les éclaircissements nécessaires. Donc, nous vous invitons à consulter également ce dossier. Et je crois que maintenant c'est la place aux questions.

### Didier COROT

Merci, Monsieur Papin. Et merci à l'équipe de RFF de cette présentation. Alors, effectivement, maintenant c'est à vous de poser les questions, et si possible, ceux qui n'ont pas encore posé de questions dans ce débat, puisque je reconnais pas mal de personnes qui étaient déjà fidèles du débat, oui... des accros du débat. Alors, vous avez deux micros, là-bas. Voilà ! Monsieur, vous pouvez vous y rendre, s'il vous plaît ! Vous vous nommez pour qu'on puisse sur les comptes-rendus bien savoir qui a parlé. A vous.

### Dominique KUDLA

Monsieur Kudla, Maire-adjoint à Villeron 95. Bonsoir ! Je suis impressionné par votre débat. Ce que je voudrais, c'est que les trains circulent aussi bien en réel que sur l'informatique, parce que votre réseau marche très bien, mais dans la réalité ce n'est quand même pas tellement le cas. Vous parlez de délai de temps, j'ai pris la ligne Creil-Paris pendant 42 ans, cela a bien marché entre 70 et 80, avant ce n'était pas terrible, c'est normal, les trains commençaient seulement, il n'y a plus la vapeur. Depuis, cela s'est dégradé terriblement, puisqu'il y a eu beaucoup moins de trains. On a supprimé pour soi-disant que cela marche mieux. Je ne l'ai pas tellement bien compris, mais enfin je suis un peu bête, je pense. Enfin, tellement les arrêts sont plus longs, c'est qu'il y a plus de gens à chaque gare, vu que le réseau n'est pas à la hauteur des besoins des usagers sur cette ligne-là, et on perd un temps fou aux arrêts et aux gares. En plus, il y a des gens qui s'amusent avec le signal d'alarme, ce qui fait qu'on met 40, 45 minutes quand tout fonctionne bien. C'est pour cela que quand je vois votre théorie, je suis un peu déçu de voir qu'on crée des lignes nouvelles, alors qu'on ne sait pas entretenir celles qui sont existantes et qu'elles fonctionnent très mal, de plus en plus mal, y compris le TGV. Quand je vois ce qui va se passer sur Roissy, je me dis que même s'il n'y a que sept navettes aller-retour par jour en plus, vu que cela marche déjà très mal, je ne sais pas quand cela marchera encore mieux. Donc, on a un projet sur la base qui est très bien sur le barreau de Gonesse, ce qui permettrait quand même de permettre aux gens de l'est du Val-d'Oise, qui sont des milliers par rapport aux centaines de la Picardie, de pouvoir aller en train au Creil correctement. C'est comme le Val-d'Oise qui est le plus mal servi au niveau emploi sur la plate-forme de Roissy en France. Alors, quand je vois ce genre de projets très coûteux dans un contexte économique qui n'est pas terrible, votre projet ne sera peut-être pas viable à terme, puisqu'au niveau de l'Etat français, je pense qu'on est très mal parti. Donc, cela c'est encore un détail. Alors, il faudrait privilégier un projet qui lui est cohérent, rendre service à tout le monde, qui coûterait moins cher sur le barreau de Gonesse, parce que les gens de Picardie pourraient également y accéder, et cela serait quand même mieux pour tout le monde. C'est comme parler de délai, cela ne

mettra que 12 minutes, 18 minutes par Villeron, c'est le plus court, cela ne dessert aucune gare, cela n'apporte rien plus aux gens hormis de la nuisance, on prend des espaces fonciers terribles, bientôt on aura plus de quoi nourrir la population, il faut probablement un petit peu arrêter. Je ne suis pas cultivateur, mais je me mets à leur place de temps en temps. Cela commence à devenir un peu grave, quoi ! Il est temps que les gens se posent un petit peu, réfléchissent. Je veux savoir au niveau des gens de RFF, quels sont ceux qui habitent près d'une ligne de chemins de fer ? Je veux savoir, oui, c'est cela. Il y a beaucoup de gens qui travaillent là-dessus, mais ce sera à savoir quand même, parce qu'en France, il y avait quand même beaucoup de décideurs qui décident de tout, qui ne sont pas du tout au courant, qui ne subissent aucune pression, qui sont relativement nantis, et qui mettent les autres encore plus dans la mouise qu'ils le sont de jour en jour. Alors, on souhaite être révolutionnaire, mais à un moment donné il faut se calmer un petit peu, poser les armes, et puis réfléchir à plusieurs sur un débat qui paraît très orienté, et sur lequel on se demande si notre présence et la perte de temps qu'on a quotidiennement sera porteuse de quelque chose. Parce qu'on sent vraiment que là, il y va un projet qu'il y va, il y va, il y va. Vous êtes déjà en train de réaliser les projets, on n'est pas en débat, on est déjà en train de voir comment cela va se passer, c'est un petit peu quand même troublant. Voilà, parce qu'après, je vous retrouve pour prendre la parole. Je n'ai pas tout noté, je reviendrai au prochain débat.

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci, monsieur. Donc, si j'ai bien compris, vous contestez complètement l'opportunité du projet. Est-ce que RFF peut rassurer monsieur sur certains points de vue, notamment les conséquences à la fois sur les relations, et puis sur les conséquences de bruit ou d'habitat, et cetera ?

Yves JOUANIQUE

Eh bien, écoutez, monsieur qui s'est exprimé, pose énormément de questions, et puis affirme pas mal de choses, ce qui est bien entendu tout à fait son droit, et il le fait avec beaucoup de passion, ce qui veut dire que tout ce qu'il a dit est très important pour lui. Alors, il y a différents thèmes, donc il faut peut-être qu'on traite, parce que cette intervention était ramassée dans le temps, mais extrêmement large en termes de sujet et de critique par rapport à ce que l'on a expliqué. Moi, je crois qu'il y a des sujets, dont vous avez exposés,

qui sont franciliens, vous dites que Paris-Creil, mais Paris-Creil qui est aussi le RER D, finalement, cela ne marche pas très bien. Vous dites qu'il y a un projet francilien qui est le...

Didier COROT

Il ne faut pas prendre la parole sans micro.

Yves JOUANIQUE

Excusez-moi, monsieur ! Mais je connais bien Monsieur Pépi et qui n'est pas mon président, puisque je suis de Réseau Ferré de France mais... Donc, on pourra dire un mot sur le programme d'amélioration du RER D, nous ne nions pas qu'il y a des difficultés sur le RER D, il y a un programme de 120 millions d'euros de travaux qui est engagé, qui est décidé en tout cas sur ce sujet-là. Sur le barreau de Gonesse, est-ce que le barreau de Gonesse peut répondre à des besoins de déplacement francilien, bien entendu, et nous ne nions pas le barreau de Gonesse. Nous, ce que nous avons expliqué, c'est que nous pensons qu'il n'y a pas de projet unique qui permet de répondre à l'ensemble des besoins, des besoins franciliens et des besoins picards. Donc, je crois que Pierre-Yves Biet développera peut-être cela. Et puis des questions sur l'environnement, donc en gros, c'est peut-être de traiter ces trois thèmes-là. Est-ce que Nicolas Hanen, qui est dans la salle, que je n'ai pas cité tout à l'heure, veut exposer ce qu'est le Programme d'amélioration du RER D qui est en cours ?

Nicolas HANEN

Oui, bonjour ! Donc, Nicolas Hanen en charge du schéma de principe, schéma directeur d'amélioration du RER D pour Réseau Ferré de France.

Yves JOUANIQUE

Et il est aussi, j'ajoute, chargé de travailler et d'étudier le volet ferroviaire du projet barreau de Gonesse.

Nicolas HANEN

Donc, comme Monsieur Jouanique le disait, il y a effectivement un premier programme d'investissement pour l'amélioration du RER D, qui a été approuvé aussi bien par Réseau Ferré de France que par le STIF l'été dernier, donc il porte sur un montant de 120 millions d'euros, avec deux objectifs principaux qui sont : améliorer la régularité d'une part, et d'autre part renforcer l'offre du RER D, surtout sur la partie Nord de la ligne. Donc, cela comporte un certain nombre de travaux, des travaux aussi bien sur les systèmes de signalisation et de

gestion du mouvement des trains, afin d'améliorer la régularité et d'avoir des flux plus réguliers puisque, aujourd'hui, effectivement, on a des problèmes, dès qu'on a des cadences élevées, les systèmes ne sont pas adaptés, ne permettent pas forcément d'avoir ces flux avec une régularité satisfaisante. Donc, ces investissements lourds, qui vont être faits sur les parties les plus denses, notamment entre la gare du Nord et Villiers-le-Bel, permettront d'avoir, avec des fréquences élevées des trains, une régularité qui sera satisfaisante vue du voyageur. On va également faire un certain nombre d'investissements sur les terminus et les points névralgiques de la ligne. Donc, concernant le Nord de la ligne, c'est principalement le terminus de Goussainville qui va faire l'objet d'investissement de l'ordre de 20 millions d'euros puisque, aujourd'hui, le terminus de Goussainville, effectivement, n'est pas dimensionné pour avoir des temps de retournement des trains suffisamment longs, ce qui fait que dès qu'il y a un petit retard à l'arrivée d'un train à Goussainville, de fil en aiguille, cela se répercute sur l'ensemble des trains, alors que là, en ayant des installations complémentaires, le terminus sera plus performant, et permettra d'absorber plus facilement des retards et de ne pas avoir cet effet de cascade sur les trains suivants. Donc là, c'est pour ce qui concerne principalement le Nord de la ligne. Après, ce programme comprend effectivement des investissements sur la partie Sud, qui vous concerne peut-être un petit peu moins quoique le RER D étant un système global des investissements sur le Sud, apporte aussi des gains de régularité sur le Nord. On va notamment travailler sur l'amélioration du fonctionnement de la gare de Corbeil-Essonnes qui se trouve dans l'Essonne, et qui est, en fait, un point de croisement entre plusieurs missions venant de Malesherbes, de Melun, et allant vers Paris par différents itinéraires. Donc, les croisements de tous ces trains entraînent de nombreuses sources d'irrégularité qui se répercutent sur l'ensemble de la ligne. Donc, en travaillant sur Corbeil-Essonnes, on va aussi, d'une certaine manière, améliorer la régularité du RER D sur sa partie Nord. Donc, cela c'est un premier volet d'investissement de 120 millions d'euros avec un objectif de mise en service d'ici la fin de l'année 2013. Au-delà de cela, RFF, effectivement, poursuit ses efforts avec ses partenaires, puisque des études vont être lancées afin de, à des horizons un peu plus éloignés, poursuivre et d'améliorer l'amélioration du RER D de manière plus durable et voir, effectivement, moyennant quelques investissements, de quelle manière on pourrait accroître davantage l'offre par rapport à celle qui est proposée aujourd'hui.

Didier COROT

Merci. Oui. Alors, monsieur, vous voulez reprendre... compléter la... Non, mais, prenez le micro monsieur, sinon il n'y aura pas de trace de votre question.

Dominique KUDLA

... le RFF, je connais un petit peu le parcours. Quitte à faire le retournement sur Goussainville, si votre projet vous voulez le faire passer à tout prix, pourquoi ne pas le faire sur Louvre ? Parce que si vous vous servez de la gare de Fosses pour aller après sur Roissy, on va jusqu'à Louvre faire le retournement pour que les gens de Louvre, on est quand même des centaines d'usagers, puissent vraiment profiter du retournement sur Louvre. Il y a de l'espace et du foncier que sur Goussainville, votre retournement surdimensionné, parce que moi, je connais à peu près les deux sites. Si vous voulez vraiment faire aboutir le projet, peut-être réfléchir à ne pas laisser un no man's land entre les deux avec des milliers d'habitants, et cela se développe, cela se conclut sur Louvre, à terme, c'est 20 000 habitants qui vont prendre le train, donc autant qu'ils bénéficient d'un train, ce qui répond à leur attente, parce que, entre Louvre et Goussainville, c'est vraiment le... il n'y a rien. On est mal desservi avec les Picards, et moins bien desservi que les gens qui sont à Villiers-le-Bel, donc on est vraiment... Entre le Louvre et Survilliers, c'est vraiment la zone complètement à délaissier, en fin de compte. Donc, il faut en tenir compte dans votre projet.

Pierre-Yves BIET

Il y a peut-être deux choses dans ce que vous venez de dire monsieur, il y a ce qui concerne les terminus RER D qu'évoquait Nicolas Hanen, et il y a ce qui concerne, effectivement, le projet Roissy-Picardie. Une question et une contre-proposition, finalement, que vous avez faites dans votre première intervention.

Didier COROT

Ne parlez pas trop depuis la salle, parce qu'on ne saura pas... Laissez, c'est pour l'enregistrement monsieur, ce n'est pas du tout pour vous censurer.

Dominique KUDLA

Pour le projet, il faut quand même tenir compte de toutes les contraintes, voilà !

Yves JOUANIQUE

Mais, alors, on parle de deux projets puisqu'on parle de l'amélioration du RER D, donc peut-être...

Dominique KUDLA

Je continue parce que là, il y a des gens du Seine-et-Marne, les gens de Moussy le neuf viennent quand même prendre souvent le train sur Louvre, c'est plus facile pour eux, donc autant que tout le monde bénéficie de cette gare, et puis voilà, c'est tout.

Pierre-Yves BIET

Je propose de revenir sur le...

Dominique KUDLA

Une dépense utile en fait, parce que là, on sert de l'espace, on crée des nuisances, au moins, que cela serve à une majorité de personnes, c'est pour une minorité. Vous savez, c'est quelques centaines de Picards, je les aime bien, mais les Picards, c'est beaucoup de franciliens qui sont partis en Picardie. Donc, on est en train quand même de retourner le problème.

Didier COROT

Nous ne commençons pas ce genre de débat. Laissons RFF répondre précisément à votre...

Yves JOUANIQUE

On va poursuivre notre réponse sur l'intervention très vaste que vous avez faite. Je ne sais pas s'il faut poursuivre sur le retournement du RER D à Goussainville, cela a été regardé, cela fonctionne, mais cela, c'est le projet RER D, ce n'est pas le projet...

Nicolas HANEN

Ce qu'on peut juste rajouter, c'est que...

Yves JOUANIQUE

... ce n'est pas le projet barreau de Gonesse non plus.

Nicolas HANEN

... Goussainville est déjà à l'heure actuelle un terminus du RER D puisqu'il y a un certain nombre de trains qui ont pour terminus Goussainville. Donc, le projet consiste à améliorer un terminus existant. A Louvres, aujourd'hui, il n'y a pas de terminus technique du RER D, donc, cela serait un autre projet plus complexe de création d'un terminus. Alors que, aujourd'hui, on est plutôt dans l'optique d'amélioration d'un terminus existant. Donc, pour la suite...

## Pierre-Yves BIET

Oui ! Donc, un point très important que vous avez évoqué, c'est... Mais pourquoi, finalement, le projet de barreau de Gonesse ne permettrait pas, ne pourrait pas répondre à l'ensemble des besoins ? C'est ce que, effectivement, vous avez indiqué. C'est vraiment une question qui est au cœur du débat, on en a parlé dans les précédentes réunions et ce n'est pas un hasard si dans le petit document complémentaire qu'on a édité, qui est ici à l'entrée, on aborde cette question-là. Donc, moi, je souhaitais qu'on revienne quelques instants sur ce volet-là. Je pense qu'on va passer à l'écran une illustration, cela reviendrait, effectivement, à tenter avec le projet de barreau de Gonesse de répondre au besoin de raccordement TGV de la Picardie tel qu'on l'a vu, au besoin d'accès à Roissy depuis l'Est du Val-d'Oise, que vous avez indiqué, et au besoin d'accès à Roissy depuis les territoires qui sont situés au Nord de la plate-forme, donc, tout à fait le Nord-est du Val-d'Oise mais également principalement la Picardie. Donc, on a analysé cet aspect-là. Première question, concernant le volet TGV. Sur le volet TGV, l'enjeu, c'est il faut arriver à un moment donné sur la ligne à grande vitesse, en l'occurrence, sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion. Par le barreau de Gonesse, le barreau de Gonesse, tel qu'il est étudié aujourd'hui, c'est une liaison donc depuis, on va dire, le Nord de la Gare de Villiers-le-Bel jusqu'au Parc des Expositions ; avec là, on se connecte sur les voies du RER B. Ce qui voudrait dire que les TGV emprunteraient le barreau de Gonesse, puis se retrouveraient sur les voies du RER B et puis à un moment donné, il faut quand même se raccorder à la LGV Nord, à la LGV plutôt d'interconnexion. Or, on est dans un secteur qui est complètement contraint, qui est l'aéroport en tant que tel, et techniquement, ce n'est pas faisable à cet endroit-là de se raccorder, en tout cas et encore une fois sur toute réserve, à des coûts qui ne sont sans commune mesure avec les flux dont il est question aujourd'hui. Donc, en fait, le projet de barreau de Gonesse ne permet pas de répondre à la fonction de raccordement du TGV pour la Picardie. Donc, cela, c'est le premier point. Le deuxième besoin donc l'accès de la Picardie à Roissy, vous voyez sur la carte, ici, vous avez l'itinéraire par le barreau de Gonesse et ici sont les options de passage par Roissy-Picardie. Ce que les études ont mis en avant, c'est que les temps de parcours seraient sensiblement allongés par le détour qui serait fait avec un temps de parcours de 20 minutes, tout à l'heure, on ne l'a peut-être pas indiqué, 20 minutes entre Creil et effectivement Roissy via le projet Roissy-Picardie et de l'ordre de 40 à 50 minutes via le barreau de Gonesse. Et là, à ce moment-là, on se retrouve finalement en concurrence des avantages avec la voiture puisque, en gros, depuis Creil, aujourd'hui, on met 35 minutes pour aller à Roissy donc évidemment, un effet, un intérêt pour les gens de Picardie qui seraient assez faibles. Et puis, fondamentalement, il y a un

élément qui nous semble très fort dans cette analyse-là, cela voudrait dire que sur les mêmes voies du barreau de Gonesse, d'abord, puis les voies du RER B, on ait à la fois donc les trains du barreau de Gonesse, donc, en l'occurrence, il s'agirait du RER D, des trains donc les TER Picardie puisqu'on a indiqué que le TGV, ce n'était pas envisageable. Et au-delà du PEX, au-delà du Parc des Expositions, également, les dix trains par heure du RER B, ce qui nous fait, finalement, ce qu'on appelle mixer toutes les circulations et cela c'est l'ingrédient même pour avoir des dysfonctionnements et finalement, avoir une qualité de service et en l'occurrence, concrètement, une régularité qui serait très dégradée. Donc, cela irait à l'encontre des usagers mêmes, des transports en commun et en particulier en Ile-de-France et cela irait à l'encontre de tout ce qui est fait aujourd'hui en Ile-de-France pour justement, pour améliorer la régularité. Essayer de séparer les circulations des services denses comme, en particulier, les RER des autres circulations type TER, Corail intercités ou fret, c'est exactement ce qui se fait sur le RER B Nord+, je pense qu'on aura l'occasion d'en parler tout à l'heure. C'est aussi l'objet de projets dans le Sud de l'Ile-de-France Massy-Valenton, on a aujourd'hui une mixité TGV, RER C qui causent pas mal de souci, du projet d'interconnexion sud et donc, cela irait vraiment à l'encontre des intérêts mêmes des voyageurs, et en particulier, des voyageurs franciliens que vous représentez. Et quatrième point, ce sera mon dernier point, c'est la notion, vous avez cité, le projet Roissy-Picardie est très cher et ce serait beaucoup moins cher de ne faire qu'un seul et même projet. Alors, l'idée peut paraître séduisante, effectivement, en première analyse sauf que pour remplir les fonctions qu'on a évoquées, même si j'ai indiqué qu'il nous semblait que ce n'était pas envisageable. Mais en toute hypothèse, compte tenu de l'ensemble des flux qui seraient amenés à passer par le barreau de Gonesse, cela nécessite des investissements massifs au moins à partir du Parc des Expositions jusqu'à Roissy avec des augmentations de capacité de la ligne, donc cela veut dire non plus deux voies comme aujourd'hui mais quatre voies réalisées là encore dans un environnement contraint. Cela voudrait dire que pour savoir gérer les trains en retournement à Roissy d'une augmentation de la capacité des gares RER CDG 1, CDG 2 donc des investissements encore une fois qui sont tout cela, globalement en souterrain dans un lieu très, très contraint qui serait largement supérieur ou en tout cas au moins équivalent. Là, les études, effectivement ne sont pas faites mais à la réalisation, à la fois de Roissy-Picardie, de l'ordre de 225 à 375 millions d'euros suivant les différentes options de passage et le barreau de Gonesse de l'ordre de 240 millions d'euros. Donc, la réalisation, dire qu'effectivement l'utilisation du barreau du Gonesse pour répondre à tous les besoins serait plus économique est faux, et effectivement faux compte tenu des contraintes que j'ai indiquées. Voilà donc pour l'ensemble de ces raisons, il me semble qu'effectivement pour répondre correctement au besoin, à la fois des Franciliens et au besoin des Picards, il y

a effectivement deux projets. On n'arrive pas avec un seul projet. Il faut effectivement deux projets mais je m'arrête là, je sais que Monsieur Corneille...

#### Didier COROT

Merci ! Merci pour toutes ces précisions. Donc, monsieur au micro numéro 2 si vous pouvez le rejoindre.

#### Bernard CORNEILLE

Oui ! Cela fonctionne ? Bernard Corneille, Conseiller général de Seine-et-Marne. Bien, j'ai entendu les réserves de nos amis du Val-d'Oise, mais nous sommes à Dammartin-en-Goële et nous sommes en Seine-et-Marne, ce soir. Donc, je voudrais exprimer un avis Seine-et-Marnais en l'occurrence celui du Conseil général, puisque je représente ici Monsieur Vincent Eblé. Comment ne pas comprendre et apprécier la volonté de transporter les Picards vers Roissy, à la fois pour le travail, mais aussi pour emprunter les lignes à grande vitesse qui peuvent desservir de grandes villes de Province. C'est, bien évidemment, une bonne chose. Je ne vais pas entrer dans les modalités, je vois que cela pose quelques difficultés, mais c'est une bonne chose. Peut-être peut-on regretter qu'en 1992 comme le disait Monsieur Rigault, eh bien, le tracé du TGV n'ait pas permis de passer directement à Amiens, on ne serait même pas là aujourd'hui pour essayer de trouver un substitut à ce qui est un véritable défaut. Il y a une gare qui est en pleine nature qui ne sert pas à grand-chose. Donc, aujourd'hui, que vaut la Seine-et-Marne ? Et je pense que nous ne sommes pas les seuls à le vouloir, tous ceux qui ont avoir avec Roissy le veulent. On veut aller le plus facilement possible sur la plate-forme aéroportuaire pour y travailler. Et aujourd'hui, les habitants de Seine-et-Marne et plus particulièrement des trois cantons qui constituent le bassin de vie ont beaucoup de difficultés pour s'y rendre. Il y a eu des avancées notamment pour améliorer le transport de ceux qui travaillent en horaire décalé avec le système fillo Allobus en Seine-et-Marne. Il y a une volonté collective des élus de trouver des solutions. Or, le projet que vous présentez, s'il peut être bon avec des nuances, je les ai déjà entendu, s'il peut être bon pour les Picards, n'apporte rien, rien aux Seine-et-Marnais. Alors, moi, ce qui m'intéresse là-dedans, c'est le scénario numéro 2, scénario numéro 2, celui qui permet de faire circuler à la fois des trains à grande vitesse, mais aussi des TER, cela c'est intéressant. Parce qu'on pourrait et on souhaite, je vous exprime un souhait là, de Seine-et-Marnais, on pourrait imaginer la même chose depuis Marne-la-Vallée vers Roissy, puisqu'il y a une ligne à grande vitesse qui pourrait, elle aussi être empruntée par des TER, cela permettrait à tous ceux qui travaillent sur Marne-la-Vallée d'y aller. Aujourd'hui, c'est possible, mais il faut prendre le TGV, il n'y en a pas à tout moment et cela coûte assez cher, je crois. C'est 19 ou

20 euros. Enfin, c'est assez cher. Donc, je vous demande d'explorer cette possibilité et voir si votre projet se réalise, s'il ne peut pas s'accompagner d'une desserte de Marne-la-Vallée en appliquant le scénario numéro 2. Ensuite, toujours pour RFF et la SNCF, il y a une ligne qui est empruntée et qui ne dessert pas Roissy celle-là, elle dessert Paris, c'est la ligne K. Mais elle vient de Crépy-en-Gaulois, elle vient aussi de Picardie. Moi, je souhaiterais qu'on étudie en parallèle l'amélioration du transport de Marne-la-Vallée vers Roissy mais également l'amélioration des fréquences, je sais que c'est à l'ordre du jour mais, c'est un ordre du jour qui est de plus en plus lointain, cela ne vient pas, je sais que cela se fera parallèlement à l'amélioration du RER B, je crois, vous me le direz mieux que cela. Mais, la ligne K est essentielle, et Monsieur Dometz Maire de Saint-Mard en sait quelque chose. On a besoin d'améliorer cette ligne K. Donc voilà, voilà ce que je voulais dire. Donc, étudiez ce que je vous ai demandé et puis la ligne K, essayez de l'améliorer.

Didier COROT

Merci, Monsieur. Est-ce que l'étude de cette possibilité de liaison, Marne-la-Vallée et tout cela ? Qu'est-ce que vous pouvez... ?

Yves JOUANIQUE

Ecoutez ! Moi, je remercie Monsieur Corneille de son intervention. Alors, il a évoqué plusieurs sujets importants et intéressants. Sur l'idée de prolonger finalement les TER en provenance de Picardie vers Marne-la-Vallée, honnêtement, on ne l'a pas regardée, mais moi je retiens votre suggestion comme une suggestion qu'il sera intéressant de regarder pour voir si il y a les sillons, si il y a les capacités, si on se retournait à Marne-la-Vallée. Très honnêtement, je crois que cela démontre l'intérêt du débat. C'est une chose à laquelle on n'a pas pensé et une idée qui a été évoquée et que nous avons déjà entendue mais là vous l'exprimez très, très clairement et je pense qu'il faut qu'on regarde cette piste-là comme vous le souhaitez. Sur la ligne finalement, vous évoquez, finalement cela me plaît bien aussi, des convergences avec nos amis de Picardie au contrat de projet Etat-région duquel Etat est inscrit, une étude concernant l'amélioration de la relation entre l'Aisne, parce que là, sur le projet qu'on présente, l'Aisne est quand même moins concerné pour ne pas dire pas très concerné ou pas du tout, à l'Île-de-France et à Roissy. Et ce qui a été proposé et ce que le Conseil Régional Picard a accepté, me semble-t-il, c'est qu'on étend l'aire d'étude au nord finalement, enfin, à la région, au nord de la Seine-et-Marne parce qu'après tout c'est la même île, vous avez raison et les trains ce sont les mêmes, il y a des Franciliens, il y a des Picards. Les besoins de déplacement peuvent être les mêmes, et on a intérêt, chaque fois qu'on le peut, ce qu'on expliquait tout à l'heure, sur le barreau de Gonesse, c'est qu'on a

regardé et qu'on n'a trouvé, mais chaque fois qu'on le peut, fédérer des utilisateurs, peu importe de quelle région ils sont originaires, c'est évidemment tout à fait intéressant. Donc, cela, c'est aussi quelque chose qu'il faut qu'on regarde et qu'on étudie pour voir comment on peut améliorer la liaison que vous indiquez. Et puis, il me semble peut-être qu'il faudrait que Daniel Siguret explique le programme d'amélioration du RER B, alias RER B Nord+ et l'effet que cela peut avoir sur la ligne K que vous avez mentionnée, Monsieur Corneille.

#### Daniel SIGURET

Oui, bonsoir. Donc, Daniel Siguret, chef du projet de modernisation du RER B au nord de Paris. Je ne vais pas m'étendre sur tout le projet du RER B au nord de Paris, ce n'est pas le but de cette réunion, mais effectivement, Monsieur Corneille, vous avez raison, l'amélioration du RER B au nord de Paris va se traduire à un avantage sur la ligne K et les trains picards. Alors, il y a un petit projet, c'est la deuxième slide, on va aller assez rapidement. Vous avez donc aujourd'hui des missions du RER B en heure de pointe qui empruntent quatre voies à partir de la Plaine-Stade de France pour aller soit vers Charles-de-Gaulle, soit vers Mitry. On voit donc que ces 4 voies, c'est symbolisé vers les traits pleins et puis des traits tiretés. Donc, on a un mélange de circulations et tout à l'heure on a dit que le mélange de circulations, cela nuit à la bonne régularité des trains parce qu'on mélange des trains qui ne vont pas à la même vitesse et qui n'ont pas la même capacité d'accélération, de freinage. Et donc, le projet du RER B qui modernisait le RER B, c'est un train toutes les trois minutes au départ de la gare du Nord en heure de pointe, un vers Mitry, un vers Charles-de-Gaulle, un vers Mitry, un vers Charles-de-Gaulle. C'est un schéma lisible qui n'est pas le schéma actuel. Aujourd'hui, il y a cinq ou six missions, Linda pourra en parler tout à l'heure. Il y a cinq ou six missions, vous avez la gare du Nord, on en parlait tout à l'heure. Quand on n'est pas habitué, on ne sait pas quelle mission prendre, on ne sait si le train va être direct, semi-direct, tandis que le projet RER B, il a la volonté de clarifier les missions. Pour ce faire, il y a 250 millions d'investissement parce qu'il faut reprendre toute la signalisation, il faut créer un morceau de voie qui manque ici et la conséquence, j'y arrive assez rapidement, c'est qu'on libère, on libère totalement les deux voies entre la Plaine-Stade de France et Mitry qui, après, ne se prolongent que sur deux voies. Et donc, comment libérer les voies et en jargon ferroviaire, on libère de la capacité c'est-à-dire que les trains de la ligne K et les trains picards, ils seront, je ne vais pas dire quasiment tous seuls parce qu'il y a d'autres trafics qui roulent quand même, mais ils auront beaucoup plus de places puisque tous les trains qui sont rendus omnibus seront contraints sur ces deux voies-là. Donc, voilà en quoi, de manière indirecte, le projet RER B va améliorer mais alors après, c'est une volonté. Donc, je

vais peut-être passer la parole à Linda Maisano de la SNCF. C'est à priori un problème de desserte et un problème de transilien.

Linda MAISANO

Bonsoir à tous. Donc, je suis Linda Maisano, chef de projet modernisation de la ligne B pour la partie nord, donc, auprès de Séverine Lepère, la directrice des lignes B et K. Pour compléter ce que disait Daniel, effectivement, le projet B Nord+, c'est la possibilité d'ici fin 2012 d'avoir deux voies dédiées pour le RER B, complètement. C'est pour donner un exemple concret, donc en heure de pointe, on a 20 trains par heure et par sens qui, aujourd'hui se répartissent 12 sur les voies dites bis et 8 sur les voies directes. Donc si demain, grâce aux projets d'infrastructure qui vont être réalisés, on réussit à faire passer ces 20 trains par heure sur les deux voies dédiées, cela veut dire qu'on libère en capacité l'équivalent de 8 trains sur les voies directes. Donc, cela va faire de la robustesse pour les trains TER et les trains de la ligne K et cela va permettre également d'offrir une desserte cadencée d'ici 2013 pour la ligne K et donc d'améliorer aussi l'offre de transport sur la ligne K. Donc, effectivement, le projet B nord+ va servir aussi la ligne K en robustesse et en offre de transport et puis également en confort puisqu'on va aussi essayer de moderniser le parc sur la ligne K, voilà. Et puis, pour compléter aussi, par rapport à ce que disait Daniel, donc, la modernisation de la ligne B, ce sont des travaux d'infrastructure, c'est aussi la rénovation du matériel d'ici fin 2012 avec des rames plus confortables, vidéo protégées, avec une nouvelle vue extérieure et des améliorations ergonomiques à l'intérieur et puis également la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble des gares de la ligne. Voilà.

Yves JOUANIQUE

Les coûts et les investissements, ce sont 250 millions d'euros sur l'infrastructure et autant je crois sur le matériel roulant.

Linda MAISANO

Oui, oui. Donc, si on prend la rénovation du matériel, les projets dans les gares et les projets d'infrastructure, on est à 640 millions d'investis pour le nord de la ligne B.

Didier COROT

Merci.

Yves JOUANIQUE

Que l'on investit, il faut rendre à César ce qui appartient à César, avec les collectivités, avec l'Etat et les collectivités qui investissent, bien entendu.

#### Didier COROT

Donc, là, on va venir au micro numéro 2, Monsieur qui attendait là depuis un moment. Mais il y a un monsieur qui lui passe devant. Voilà.

#### Franck SUREAU

Ah ! Ce n'est pas... Non, non, il va s'asseoir.

Donc, je vais me présenter d'abord. Franck Sureau, je suis élu sur Mitry-Mory, usager, mais ce n'est là-dessus que je vais intervenir, de RER B - ou +, on ne sait pas trop, cela dépend des jours, et également membre du collectif « Vivre et venir travailler à Roissy et ses alentours ». Et moi, je suis intéressé par ce débat, au titre justement du problème fondamental. Et on le voit bien, cela intéresse aussi bien les gens du Val-d'Oise, que de Seine-et-Marne que de Picardie. Comment peut-on améliorer la façon de pouvoir arriver à Roissy ? Et de ce point de vue-là, je pense qu'il est... moi personnellement, je ne suis pas favorable à opposer les projets. Je suis favorable au fait que les Picards... donc, vous savez qu'aujourd'hui, la plupart des salariés qui travaillent sur l'aéroport viennent en voiture et cela engorge complètement nos villes aux alentours, et on a besoin véritablement, moi, je parle, on parle d'un plan d'urgence pour faire de la plate-forme de Roissy, un véritable nœud ferroviaire de liens qui permettent à la fois, bien évidemment, les arrivées lointaines par le TGV mais également des liaisons de proximité avec les RER qui existent. Je prends donc, je trouve qu'effectivement le RER D qui n'est pas relié à l'aéroport, c'est une absurdité, donc, le barreau de Gonesse doit répondre à mon sens à cet aspect-là et c'est une attente forte en tout cas que nous avons défendue. Les Picards sont aussi, malheureusement, de plus en plus nombreux, malheureusement les salariés de l'aéroport habitent de plus en plus loin souvent en Picardie, dans l'Oise, dans la Somme, et donc, ils viennent en voiture dans des conditions qui sont extrêmement mauvaises, donc, je pense que c'est une bonne chose. Et de ce point de vue-là, je suis favorable sur les scénarios qui privilégient la possibilité des TER en tout cas pas le scénario qui ne le permet avec des stations si possible, des gares qui permettent y compris aux gens du Val-d'Oise à travers ces TER, je crois que c'était Fosses Survilliers, il y avait éventuellement une autre, de pouvoir également puisqu'ils viennent travailler sur l'aéroport pour un certain nombre les emprunter. Alors, je vais quand même donner un petit élément sur la Seine-et-Marne, il me semble qu'également il faudrait réfléchir, il y a des différentes structures, Monsieur Corneille en a parlé, il y a une ligne TGV qui existe. Par exemple, sur Mitry, on la voit passer mais bon c'est tout, on a un RER B qui

arrive sur Mitry-Claye qui, bon, il va où après. On ne pourrait pas imaginer qu'il puisse, il y avait des débats à un moment donné de le poursuivre, on pourrait imaginer qu'il se boucle sur l'aéroport parce qu'aujourd'hui, les gens qui viennent du Canton, qui arrivent sur cette gare de Mitry-Claye, ils sont obligés de retourner vers Paris à Aulnay pour retourner ensuite sur l'aéroport, mais en réalité, ils prennent la voiture. Voilà. Donc, là, il y avait aussi un vieux projet qui, à mon avis, peut s'intégrer sur qu'on appelait le projet « Lutèce », c'est-à-dire qu'il devait relier un peu... qui devait faire le lien un peu la Francilienne en train, en RER ou en train express tout autour de Paris pour éviter qu'il relierait par exemple le sud de la Seine-et-Marne, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée, Roissy, Cergy-Pontoise en traversant évidemment les territoires proches du Val-d'Oise et proches de Seine-et-Marne qui pourraient irrigués. Donc, je ne sais pas après là dans lesquels il faut... comment, je ne suis pas un technicien, un spécialiste. Mais je pense qu'il y a réellement, aujourd'hui, un retard dans les accès au transport pour les salariés notamment, je dis cela, parce que, bon, pour vous dire, on ne va pas en débattre là mais le projet Charles-de-Gaulle Express, je crois que c'est une provocation vraiment assez importante pour les habitants du secteur, encore une ligne qui va passer, on a déjà le TGV, encore une ligne qui va passer à grande vitesse pour les gens qui vont prendre l'avion, donc le TGV qui passe, la ligne CDG Express et en attendant, on n'a pas le moyen de se rendre à l'aéroport, alors qu'on a les bruits des avions jusqu' au bout des pistes pratiquement et qu'on a les bruits des avions puis les odeurs aussi d'ailleurs, c'est des eaux pluviales qui... voilà. Donc, bon, je ne vais pas être plus long mais je pense qu'il y a véritablement besoin d'aller plus loin. Alors, j'entends bien les craintes de mes collègues du Val-d'Oise, sur l'idée est-ce qu'on va pouvoir monter les deux projets, c'est-à-dire, barreau... moi je pense qu'il y a véritablement besoin d'un plan d'urgence et je pense qu'aujourd'hui ce sont des centaines de millions qu'il faut mettre en œuvre ou alors le développement de l'aéroport va devenir catastrophique, catastrophique. Voilà.

Didier COROT

Merci Monsieur. Monsieur...

Jean-Noël MOISSET

Si c'est possible. Jean-Noël Moisset, donc, je suis Maire de Survilliers. Je voulais revenir sur un certain nombre de points et en particulier sur ce qui a été dit qui est important c'est l'accès de aussi bien des gens de Picardie que des gens du Val-d'Oise, pour aller sur l'emploi sur la plate-forme, et quand on parle de la plate-forme, la plate-forme, c'est très large et aujourd'hui lorsque les gens arrivent à la gare TGV, mais je suis désolé mais, il n'y a pas beaucoup d'emplois autour de la gare TGV et il n'y a pas beaucoup de moyens de

transport à partir de la gare TGV et il n'est pas prévu d'en mettre. Donc la question aujourd'hui qui se pose, c'est de se dire et si on pousse dans le Val-d'Oise plutôt sur le barreau de Gonesse, c'est parce que le barreau de Gonesse, nous voulons le faire passer là où sont les emplois. Aujourd'hui, sur les 80 000 emplois ou 90 000 emplois de la plate-forme, il y en a à peu près 20 000 qui concernent directement l'aéroport et puis tout le reste qui est en dehors. Les 20 000 que nous allons construire dans le futur et aujourd'hui les 20 000 emplois qui sont annoncés dans les cinq ans à venir, ce sont 20 000 emplois qui ne sont pas sur ces fameuses lignes et qui seront justement desservis par le barreau de Gonesse. Le deuxième point qu'il ne faut pas oublier, c'est que tout cela est inclus dans un projet beaucoup plus vaste, qui est le projet du Grand Paris, dans lequel on prévoit un métro, cela les choses sont à peu près arrêtées, qui va venir au barreau de Gonesse, il nous paraît quand même assez sensé pour les gens qui vont venir de l'Oise de pouvoir s'arrêter à Gonesse, de pouvoir prendre un métro qui va les emmener directement sur La Défense ou sur les principaux lieux qui sont desservis par cette ligne de métro automatique. Enfin, il y a un troisième point sur lequel je m'interroge aussi, c'est le fonctionnement de la gare TGV, tout à l'heure, vous avez montré une animation mais sur l'animation, il manquait les RER qui arrivent dans la gare et ce sont quand même des trains qui viennent en plus. On nous a dit, alors cela n'a pas été présenté là mais, on nous a dit à un certain moment qu'il y aurait des trains qui seraient des TGV, qui seraient terminus à Roissy, donc s'ils sont terminus à Roissy ils s'arrêtent quelque part et qu'ils attendent pour repartir dans l'autre sens, en attendant, ils mobilisent un quai. Puis les TER, c'est la même chose, les TER, ils vont arriver à Roissy mais pour qu'ils repartent de l'autre côté, il va falloir qu'ils attendent un certain temps, donc, en mobilisant des voies. Donc, je me demande si on n'arrivera pas à certaines périodes qui sont les périodes de pointe notamment à une circulation dans cette gare qui empêchera de faire passer les RER et il est bien évident que si un choix est fait à ce moment-là, on fera passer les TGV mais pas les RER et l'un des éléments qui sont mis en avant à la fois par les gens de l'Oise et puis parce qu'on entend aujourd'hui, c'est quand même une priorité doit être donnée aux gens qui veulent aller travailler sur l'aéroport. Donc si les TER ne peuvent plus accéder, je ne sais pas où on les fera passer ? Peut-être par le barreau de Gonesse, vous me diriez, mais enfin c'est une autre question.

Didier COROT

Merci ! Est-ce que vous pouvez donc répondre à ces problèmes de mobilisation de TER, TGV... ?

Yves JOUANIQUE

Oui, des questions intéressantes effectivement Monsieur le Maire, sur le Grand Paris on ne s'exprimera pas. Il y a d'autres expressions qui seront... Alors, donc, vous avez évoqué notamment le thème de l'emploi Roissy sur une plate-forme qui est extrêmement étendue, et l'emploi, il est assez réparti mais on a un petit schéma qu'on a d'ailleurs indiqué dans la brochure complémentaire que l'on a mis à l'entrée de la salle donc qui donnent des éléments d'indication par rapport à cela et puis, donc, Pierre-Yves Biet va dire un mot là-dessus. Et puis, je pense que Cédric Papin va peut-être revenir sur l'animation qui est passée rapidement, de la capacité de la gare de Roissy et comment les TGV et les TER cohabitent dans cette gare moyennant quand même des aménagements importants que nous proposons en gare de Roissy ?

#### Pierre-Yves BIET

C'est vrai que sur la question de l'emploi, il y a un élément évident. Le pôle de Roissy, la dispersion des emplois, c'est l'une des caractéristiques, on n'est pas du tout dans un cas similaire à La Défense où là, on a une hyperconcentration des emplois, et donc les transports en communs sont très adaptés et ont pu répondre, avec les difficultés du coup liés au flux de voyageurs, mais ont pu répondre. A Roissy, la difficulté, c'est que c'est effectivement aussi bien au sein de la plate-forme aéroportuaire ADP qu'au-delà, c'est très dispersé. Donc, je crois qu'il n'y a pas en tant que tel un projet unique de transport en commun qui a la capacité de répondre à l'ensemble des besoins individuels des différents salariés. Donc, nous, on ne prétend pas que le projet Roissy-Picardie répond à tous les cas de figure. Ce qu'on dit en revanche à l'issue des études qu'on a menées, c'est que l'arrivée en gare CDG TGV, c'est-à-dire en fait au niveau du terminal 2, c'est quelque chose qui est intéressant. C'est quelque chose qui est intéressant parce que, et bien, vous voyez les chiffres à l'écran, le terminal 2 lui-même, c'est de l'ordre d'à peu moins de 20 000 emplois, donc, un tiers des emplois actuels. Bon, il y a les satellites, donc, S4 qui se développe, donc, cela renforce aussi l'emploi sur ce terminal, et puis, à partir du terminal 2, on a depuis 2007 avec l'ouverture par ADP de CDGVAL accès à ce qu'ADP estimait à peu près 65 % avec deux tiers des emplois de la plate-forme parce qu'on atteint à ce moment-là Roissypôle, Roissypôle donc, 30 000 emplois, là aussi en développement au-delà le terminal 1. Alors, c'est vrai que c'est plus compliqué pour les zones fret sud ou zones fret ouest, et puis quand on est au terminal 2, donc, ce qui est proposé dans le cadre du projet Roissy-Picardie en termes d'arrivée, on a aussi la correspondance avec la gare qui est juste voisine. Effectivement dans l'animation tout à l'heure, vous avez raison, Monsieur le Maire, il n'y avait pas la gare RER, puisque effectivement, un peu, nous, dans notre jargon, on ne considère que ces deux gares, il y a la gare en tout cas au niveau des étages, enfin au niveau des

quais, il y a la gare TGV et il y a la gare RER mais effectivement, quelqu'un qui arriverait en gare TGV pourrait avoir une correspondance assez simple pour ensuite se rendre au Sud de la plate-forme sur tout ce que dessert la ligne B, secteur du Parc des expositions, en particulier. Donc, cela nous semble être une réponse qui est intéressante pour les salariés, même si on est bien conscient que cela ne répond pas à tous les cas de figure, mais on pense qu'il n'y a pas de projet qui répond à tous les cas de figure. Sur la deuxième question que vous vous posez, c'est l'aspect de capacité de gestion de la Gare de Roissy, je vais passer la parole à Cédric Papin.

### Cédric PAPIN

On va essayer d'illustrer cela par une autre diapositive. Voilà, parfait ! Par rapport à la question de monsieur là, je ne sais pas si c'est très net, mais la Gare Charles-de-Gaulle-TGV, elle est construite comme cela. Vous avez la ligne TGV qui est orientée Nord-Sud et vous avez de manière latérale la gare RER où il y a le RER B et où le projet Charles-de-Gaulle Express est prévu en arrivant par le Sud. Donc, les deux gares ont beau être très proches, ce qui est un avantage pour les voyageurs qu'ils soient passagers aériens ou employés, elles sont, du point de vue ferroviaire, complètement étanches. Donc, il n'y a aucun risque de voir une mixité, un mélange entre les circulations grande ligne et les circulations locales et régionales. Cela, je veux bien rassurer tout le monde là-dessus. Plus globalement, sur ce projet, on a parlé des développements attendus, je ne vais pas rentrer dans tous les détails. Cela, c'est une coupe du projet... enfin, une coupe de la situation actuelle. Il faut quand même souligner qu'il est un peu dommage d'avoir une gare avec deux voies traversantes qui ne sont quasiment pas utilisées sur la journée. Il y a, je crois, un train aller-retour à peu près qui passe, évidemment, sans s'arrêter, plus quelques mouvements techniques, mais entre... on va dire pour faire simple, entre la Gare du Nord et la Gare de Lyon, mais en dehors de cela, elles n'ont aucune utilité. Donc, dans la situation future, il nous semble quand même intéressant... voilà, cela c'est quelques images... de passer de quatre à six voies à quai, ce que je vous ai expliqué, et d'aménager un terminal transmanche. Donc, on a regardé tout cela très finement, la faisabilité, avec des études d'exploitation, des études techniques. Donc, je veux vraiment que Réseau Ferré de France soit très rassurant là-dessus, puisque vous aurez un système ici en... vous voyez tous les quais, les quais qu'on rajoute. Les trains qui desservent les voies latérales ne se croiseront pas avec les trains qui desservent les voies centrales. Les trains picards, par exemple, les TER on préconisent qu'ils utilisent les voies centrales. En technique ferroviaire, on met les trains qui font des retournements comme cela plutôt en central, comme cela, ils ne croisent pas les deux autres. Voilà. Donc, tout cela a été regardé, ce sont évidemment des sujets

techniques importants, on le fait avec sérieux, les études démarrent et il faut quand même... Voilà, cela, c'est la coupe, vous voyez, avec les équipements futurs. Donc, on rajouterait, bien entendu, comme on crée des nouveaux quais, ce qu'on appelle dans notre jargon, des circulations verticales. C'est un peu comme les commodités de la conversation cela, ces circulations verticales, ces escaliers, les ascenseurs. Donc, évidemment, pour rallier le niveau +2 qui est la gare, vous voyez qu'on peut accueillir des trains sur toute la largeur de Charles-de-Gaulle TGV, c'est quand même... certes, c'est du TGV et cela... on parlait beaucoup tout à l'heure de transport régional mais le TGV, c'est quand même un élément, me semble-t-il, attractif de la gare, y compris pour le territoire. Bien sûr que les personnes quotidiennement sont préoccupées de se rendre sur leur lieu de travail, mais il nous semble aussi, en 2010 et à plus forte raison en 2020, important que les Français puissent accéder à une mobilité nationale de manière aisée. Et de ce point de vue-là, les Picards, mais aussi les Val-d'Oisiens et les Seine-et-Marnais, et certainement aussi des personnes de Seine-Saint-Denis, à notre avis, sont tout à fait concernés par avoir plus de trains dans la gare TGV. C'est aussi un projet pour gare TGV qu'on pourrait appeler, entre guillemets, Gare du territoire. Voilà.

Didier COROT

Merci, Monsieur Papin. Madame qui attendait depuis un certain temps, micro numéro 1.

Catherine DUCHAUX

Mesdames et messieurs, bonsoir ! Je me présente, Madame Catherine Duchaux, habitante et élue de Villeron et aussi utilisatrice de la ligne D. J'ai assisté à la précédente réunion au cours de laquelle des élus de la Communauté des communes Roissy Porte de France sont intervenus pour exprimer leur désaccord sur ce projet de liaison Roissy-Picardie qui semble d'ores et déjà acquis pour certains. Depuis, j'ai cherché à en savoir plus en me rendant sur le site Internet de ce débat public. Neutralité dites-vous ? Sur les sept cahiers d'acteurs publiés, seuls les deux premiers rendent compte de l'opposition des élus de l'Est du Val-d'Oise à ce projet, les cinq autres sont tous favorables et émanent de la ville et de la CCI d'Amiens et de l'ALEP d'Amiens, de Beauvais, du Conseil général de Picardie et enfin du Syndicat mixte du Grand Amiénois. Action de lobbying ou recherche de bonne conscience, ce sont les deux termes qui me viennent à l'esprit. Ceux-ci posés, je tiens à réaffirmer ce soir l'opposition des Villeronnais à ce projet. Nous entendons bien que les Picards ont besoin de cette liaison pour développer leur tissu économique mais nous ne voulons pas que notre environnement soit sacrifié pour satisfaire les erreurs et choix du passé. Les habitants de l'Est du Val-d'Oise s'opposent à ce projet qui favoriserait l'accès à l'emploi à une population

somme toute éloignée sans en faire de même pour eux qui subissent les inconvénients de la proximité de Roissy et des dessertes de transport mal adaptées et qui ont autant besoin de travailler que les habitants de la Picardie. Voilà maintenant 17 ans que je suis venue m'installer à Villeron. Et lorsqu'il m'est arrivé de me plaindre du manque de bus, quelqu'un m'a répondu que je savais en m'installant là qu'il y avait peu de moyen de transport. Et cela peut dire, puisqu'il faut tout de même savoir que le parcours entre Villeron et l'aéroport demande exactement une heure en bus, un Villeronnais pour 10 kilomètres de distance et 40 minutes en train entre Louvres et la Gare du Nord lorsque les conditions sont favorables. Alors, permettez-moi de bondir lorsque le document de synthèse de RFF affiche 55 minutes pour relier Amiens à Roissy, cette distorsion me choque, ne choque-t-elle personne ? J'ai donc poursuivi mes recherches pour découvrir qu'il faut, semble-t-il, actuellement, 28 minutes entre la Gare Haute Picardie et Roissy en France en TGV, 50 minutes entre Creil et Roissy en TER. Je serais volontairement provocatrice en retournant aux Amiénois la remarque qui m'a été faite. Lorsque vous avez fait le choix de vous installer dans un environnement privilégié, vous savez que la desserte vers Roissy n'était pas simple, vous l'avez cependant choisi. Aujourd'hui, vous envisagez de bafouer le cadre de vie des habitants de ce secteur pour solutionner cette situation. Alors, non ! De plus, je voudrais rappeler aux élus picards qu'ils n'ont jamais dû aller travailler sur la plate-forme aéroportuaire, en effet, la gare TGV arrive sur l'aérogare F. Pour se rendre sur leur lieu de travail, il y a encore deux ruptures de charge, une pour se rendre à la gare routière, une autre pour prendre un bus de cette gare à leur lieu de travail. Quelqu'un a-t-il pris cela en considération au vu de ce qui a été dit par les élus picards ? Cela me semble ne pas être le cas. Et avez-vous la réponse posée lors d'une précédente réunion ? Si les utilisateurs de cette hypothétique voie payeront le prix d'un billet TGV donc avec en plus un supplément le prix d'une réservation ou le prix d'un billet TER, ce qui devrait dans ce dernier cas s'appliquer à tous les TGV en région parisienne. Vous comprendrez donc que dans ces conditions, les galériens de l'Est du Val-d'Oise s'opposent à ce projet d'autant qu'une autre solution existe moins chère, plus facilement intégrable aux infrastructures actuelles et constituant un juste compromis entre les différents besoins exprimés. Bien évidemment, cela ne satisfait ni les ambitions de quelques élus ni celles du RFF. Donc, non à ce projet qui mobilisera les fonds publics au dépens de l'amélioration d'un réseau RER saturé et obsolète, non à ce projet qui ne facilitera pas plus l'accès des habitants de l'Est du Val-d'Oise à cet eldorado d'emploi que représente Roissy, non à ce projet qui propose de livrer les emplois de Roissy aux Picards en dégradant les conditions de vie des habitants du secteur. Mais oui à une réelle prise en compte des besoins communs pour aboutir à un consensus qui satisfasse le plus grand nombre. Merci de votre attention.

## (Applaudissements)

### Didier COROT

Merci Madame. Voilà, un peu de calme. On va vous donner la parole. On va vous répondre, restez calme. D'abord, en ce qui concerne la neutralité madame, les cahiers d'acteurs, ce n'est pas nous qui les suscitons, ce sont les organismes ou ceux qui les rédigent qui nous les envoient et que nous... D'ailleurs, il y en a trois qui doivent venir, je ne sais pas encore exactement leur contenu. Donc, on ne veut présager qu'il n'y aura que des positifs ou dans un sens ou dans un autre. Ensuite, c'est vrai que vous avez parlé de problème qui concerne plus RFF sur les temps de parcours et qui ne seraient pas exacts et des tas de considération, est-ce que vous pouvez, donc, avoir quelque chose qui peut un peu rassurer madame si c'est possible ?

### Yves JOUANIQUE

Ecoutez, moi d'abord, je ne répondrais absolument pas sur les questions : « Les Picards ont droit à ceci, ou n'ont pas droit à cela, ou les Franciliens ». Moi, ce n'est pas mon sujet. Nous, nous sommes un établissement public national et nous essayons de satisfaire les besoins de transport de tout le monde. Nous sommes ce soir sur un projet, nous ne sommes pas sur l'ensemble des projets de RFF ni de l'ensemble des projets de l'Ile-de-France. Sur le Nord de l'Ile-de-France, si on rajoute le projet de Tangentielle Nord, on arrive à près de 900 millions d'euros d'investissement qui sont engagés par la conjonction des efforts de tout le monde d'ailleurs, de RFF, de la SNCF, de l'Etat et du Conseil régional. Donc, moi je ne répondrais pas sur le fait qu'il faut que telle ou telle population accède plus vite que telle autre. Je comprends par contre, et c'est ce que j'ai dit quand on a parlé tout à l'heure du RER D, je comprends la frustration qui peut être celle d'un certain nombre d'habitants d'Ile-de-France quant aux conditions de leur accès à Roissy, et c'est pour cela que nous n'excluons pas les projets. Je crois qu'un élu de Seine-et-Marne a très bien exprimé aussi la chose, mais tout simplement, si vous voulez, on ne sait pas, avec le même projet, desservir les territoires qui sont au Nord, les territoires qui sont à l'Ouest et les territoires qui sont au Sud, quoi ! Par rapport à l'ensemble des territoires et à l'ensemble de la question posée, il faut plusieurs projets. Alors, je ne sais si on va répondre non plus sur le Barreau de Gonesse qui répondrait à tous les souhaits exprimés parce qu'on l'a déjà dit. Donc, je crois que ce qu'a dit madame est un peu la même question que le premier orateur qui s'est exprimé, il me semble qu'on a apporté des bonnes réponses. Mais il faudrait que nous répondions sur la question de l'environnement parce que, justement, notre projet, je l'ai dit un peu dans mon

introduction, c'est un projet qui recouvre à la fois des enjeux de transport à longue distance avec une liaison nouvelle, un barreau nouveau de 10 kilomètres. C'est du jamais vu quoi ! On n'est pas en train de traverser des territoires avec 200 ou 300 kilomètres, on est en train de permettre à des gens de traverser la France en faisant 10 kilomètres de liaison nouvelle. Sur les options de passage que nous avons proposées, nous avons proposé trois options : une qui est la plus directe, donc, c'est celle qui a le tracé le plus court, et dans une optique, de laisser le moins de trace possible dans l'environnement, cela ne veut pas dire qu'on ne laisse pas de trace, bien entendu. Et puis, les deux autres options, c'est un couplage avec soit l'autoroute A1, donc des infrastructures déjà existantes, soit la francilienne. Donc, ces trois options ont leur logique et qui est une logique consistant à laisser le moins de trace possible dans l'environnement. Alors, on n'est pas au bout de ces démarches-là parce qu'il y a évidemment toute une série d'espaces cultivés, d'espaces urbains, et cetera, nous sommes sur des options de passage de 1,5 kilomètres. Donc, ce que je vous propose peut-être maintenant, c'est de vous expliquer comment, si le projet se poursuit, et encore une fois, rien n'est décidé au jour d'aujourd'hui, comment nous travaillerons pour essayer de... le travail n'est pas abouti. Vous préférez que l'on place cela après l'intervention ?

Didier COROT

C'est cela, oui.

Yves JOUANIQUE

On place cela après l'intervention. Mais, on voudrait vraiment s'exprimer sur le travail qu'on fera avec l'ensemble des acteurs pour que ce projet s'inscrive au mieux dans l'environnement, s'il se poursuit, et encore une fois, rien n'est décidé.

Didier COROT

Oui, excusez-moi, mais justement, à ce propos, nous avons fait venir des experts qui ont quelque chose sur l'opportunité du projet dans le contexte territorial, et si le territoire peut supporter... Comment ce territoire peut supporter une nouvelle infrastructure de cette ampleur compte tenu des questions qui viennent d'être posées ? Je pense que c'est le moment, Jean-Pierre Clarac, si c'est possible, que tu participes à l'éclairage du public sur un temps pas trop... habituel. Voilà !

Jean-Pierre CLARAC

Donc, Jean-Pierre Clarac, je suis paysagiste, conseil de l'Etat en Seine-et-Marne. Et bien évidemment, j'ai regardé ce projet et je me suis intéressé aux rapports que pouvaient avoir la

Seine-et-Marne avec ce projet. Allez-y ! Oui, ce n'est pas très net. En gros... On peut baisser la lumière, non ? Voilà, c'est un peu mieux. La plate-forme aéroportuaire est de la dimension de Paris comme surface, cela vous le savez, et je crois qu'on est dans la cour des grands projets. La deuxième... ce territoire est parmi le plus fertile du Bassin parisien. On est dans la plaine de France, on est dans la richesse d'un sol, et à un moment donné, il me semble que c'est intéressant de vérifier quelle est la cohérence qui peut exister entre d'un côté une super infrastructure et de l'autre côté le plus grand territoire, le territoire le plus fertile de la région parisienne. Quand j'ai regardé comment les hommes se sont regroupés précédemment, j'ai trouvé qu'autour de La Biberonne, s'étaient regroupés des villages, tout le long, et ces villages ont profité d'un microclimat et se sont posés dans leur territoire. Le Conseil général de la Seine-et-Marne a lancé un atlas des paysages, et l'atlas des paysages a pour ambition d'identifier tous ces territoires, de leur inventer un futur et d'essayer de considérer que ce futur doit être un bien collectif. Quand on regarde l'atlas et qu'on zoome autour de la plate-forme, on revoit Dammartin-en-Goële, évidemment, légèrement surélevé avec son environnement, avec sa distance et son horizon lointain, et on voit toujours cette vallée de la Biberonne qui articule de Moussy, tous ces villages tout autour. Et il me semble que c'est une opportunité que doit saisir tous ces élus qui sont à l'Est de ces TIC d'installation aéroportuaire, de façon à ce que cet élément ne soit pas considéré comme une contrainte mais soit considéré comme l'occasion d'essayer de composer ensemble un projet qui offre des services que la plate-forme aéroportuaire ne peut pas offrir. A un moment donné, on réunit les deux, on est sur trois départements, ce sont quand même des stratégies de projet interdépartemental que d'essayer de se mettre sur trois départements. Après tout, le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne sont concernés par ces équipements. Et aujourd'hui, qu'est-ce qui s'est passé ? Il s'est passé qu'on a commencé par installer les installations restantes, rendent des comptes aux vents dominants puisque c'est en fonction des vents dominants que s'installent les pistes. Puis après, il y a les problèmes d'autoroute, puis après, il faut bien desservir à l'intérieur de cela. Mais aucun dialogue ne s'est imposé entre une plate-forme et un territoire, cela, c'est un constat, et ce constat, aujourd'hui, peut-être qu'il faut interrompre cette pratique. Une fois qu'on a une plate-forme, il faut la niveler. A un moment donné, on fait jouer les bulldozers, on les fait jouer parce que l'aéroport, l'aérodrome s'installent dans des terrains abstraits, il faut que la piste soit horizontale. A l'intérieur, cela ne veut pas composer. Dans la plate-forme aujourd'hui, dans ce territoire, elle vient vraiment s'imposer au territoire. Et pourtant, la vallée de la Biberonne continue à éroder le territoire, la largeur est un kilomètre, la différence d'altitude est de 30 mètres, et à un moment donné, dans quelques environnements, on a regardé comment cet environnement, aujourd'hui, il est complètement perturbé par toutes les lectures, de toutes les infrastructures

qui sont si cisailées, qui ont transpercé tout ce territoire. Donc, il me semble que quand on présente cette carte où on voit les routes qui sont mises abord, les lignes là, tout d'un coup, ce territoire, on ne sait plus dans quel sens le prendre, on ne sait plus où est le haut, où est le bas, on ne sait plus rien. A partir de là, l'équipement constate que cela soit l'hypothèse 1, l'hypothèse 2 ou l'hypothèse 3 ne concerne pas le Département de la Seine-et-Marne, il concerne un autre Département. Moi, j'ai continué à travailler pour la Seine-et-Marne. A partir de là, la mobilité est un élément essentiel, et cette mobilité, c'est aussi l'avion que l'on voit dans le ciel, c'est aussi les autoroutes et c'est aussi cette fameuse fertilité des sols. Aujourd'hui, le grand Paris a des projets dans tous les comptes de bruits, il dit : « plantons des arbres, plantons des millions d'arbres », et aujourd'hui, un million d'arbres, cela peut donner quand même à ce site, et par rapport à plate-forme, une vraie spécificité. Et donc, du coup, par rapport à la plate-forme, par rapport à cette vallée, j'ai regardé quelle était la distance, 4 kilomètres, 5 kilomètres, c'est là où les comptes de bruit commencent à devenir relativement faibles, où le bruit est moins important, s'il vous plaît. Là, on a travaillé... Moi, ce que je propose, c'est que, ma contribution, c'est faire émerger autour des valeurs partagées de conscience, d'appartenir à un même territoire, d'élaborer un plan paysage. C'est une pratique que le Ministère de Monsieur Borloo soutient, qui consiste à accompagner l'évolution de ces paysages pour que, à un projet de plate-forme aéroportuaire puisse naître un projet qui sache aménager, transformer, modifier, bouleverser et valoriser ce territoire voisin de la plate-forme. Aujourd'hui, quand on regarde les comptes de bruit, on s'aperçoit que les comptes de bruit, on peut les mettre dans un mouvement, et on se dit que dans la partie Est sur 500 mètres autour, c'est ce où j'ai mis des rayures à l'intérieur de cela. J'identifie, non pas à Dammartin mais en dessous, un territoire, qui est non pas celui où on effleure la terre, où en vient se poser, où en vient redémarrer, mais un territoire où on peut s'ancrer dans les valeurs de ce territoire. Et s'ancrer dans les valeurs du territoire, c'est vivre avec la contrainte à une certaine distance pour que cette contrainte, cette occasion, cette présence puissent obliger les élus le long de cette rivière, mais aussi des rivières voisines, de se situer un attitude de projet, pour essayer de faire prendre compte aux phénomènes de la mutation du territoire, un service qu'offre ce territoire, c'est-à-dire celui de la richesse de son sol, celui de la pertinence de son monde rural et celui de l'opportunité qu'on additionne les traits blancs, peuvent naître 500 hectares, 500 hectares d'un projet qui dépassent celui du mouvement, mais c'est celui de ce que l'on peut offrir, c'est-à-dire un ancrage dans des valeurs de territoire. Voilà !

(Applaudissements)

### Didier COROT

Merci pour cet exposé qui nous remet nos contextes un peu plus dans une ampleur que l'on avait un peu ignoré jusqu'à présent surtout sur la Seine-et-Marne, puisque c'est notre seule unique réunion dans ce Département. Monsieur qui a demandé la parole tout à l'heure, pardon ?

### Intervenant

Peut-être qu'on fait les deux et après on lance le débat.

### Didier COROT

On va un peu alterner quand même le public, oui, parce que quand même monsieur attend depuis longtemps et la parole du public, au public en priorité.

### Richard ZADROS

Richard Zadros, je suis Conseiller municipal de la Commune de Saint-Witz, peut-être qu'on peut le voir, c'est sous le faisceau numéro 1, là où, bien sûr, le risque est élevé de voir passer un TGV. Juste une parenthèse pour rebondir sur ce que disait Monsieur à l'instant, qui a chanté les louanges de la qualité de la terre de la Plaine de France. Sachez Monsieur que nous sommes nombreux à vouloir la préserver et la sauvegarder intacte. Parce que les projets qui nous sont proposés, consistent ni plus ni moins qu'à perforer la campagne pour faire passer des voies, avec toutes les nuisances que cela suppose, et c'est un projet qui, ma foi, date quelque peu, en ce sens que, personnellement, j'ai participé à toutes les réunions depuis celle d'Amiens, et à cet égard, je salue au passage le Président Bernet. Et ce qui me frappe particulièrement, c'est l'autisme de Réseau Ferré de France, c'est extraordinaire. Toutes sortes d'observations ont été faites et jamais elles ne sont prises en compte. Tout à l'heure, vous nous parliez des emplois sur Roissy en nous disant : on a 10 000 ici, on a 20 000 là ou 10 000 ailleurs, mais ce que vous ne nous dites pas, c'est que ces emplois commencent à 4 heures du matin ou à 23 heures du soir. Est-ce que des gens pourront s'offrir un billet de TGV pour aller travailler à ces heures-là sachant qu'il s'agit essentiellement de caristes, de bagagistes, d'employés de restauration et cetera, et cetera ? On se moque du monde. On se moque du monde, cette histoire d'emploi pour aller travailler sur Roissy, c'est un prétexte. La raison profonde, je l'ignore, et je dirais qu'à la limite, cela nous est parfaitement égal. Je suis de ceux qui considèrent qu'il y a une possibilité de desservir la Picardie par le TGV, par des solutions différentes qui ne nuisent pas à la campagne. Parce que, finalement, les gens d'Amiens qu'on a rencontrés à plusieurs reprises, souhaitent à avoir le TGV, soit pour aller prendre l'avion quelque part peut-être et

voir des amis dans les régions de province, je ne dis pas ce qu'il en est exactement, mais je pense que l'objectif, il est là. Moi, ce que j'ai vu, c'est que dans le cahier d'acteurs numéro 2, une proposition alternative est avancée qui me semble intéressante dans ce sens qu'elle repose intégralement sur des infrastructures existantes, c'est-à-dire qu'en aucun cas, cette contre-proposition ne conduit à démolir la campagne qui nous est chère, et je demande simplement à ce que Réseau Ferré de France prenne sérieusement cette proposition en considération et l'étudie. Voilà !

(Applaudissements)

Didier COROT

Merci Monsieur ! Monsieur... Attendez, c'est le monsieur-là, enfin, bon, mais puisque vous êtes là, allez-y, allez-y, allez-y !

Bernard LOUP

Merci. Bernard Loup, membre du bureau des Verts Val-d'Oise. J'ai eu l'occasion de m'exprimer à Amiens.

Didier COROT

Effectivement, oui !

Bernard LOUP

C'était peut être plus facile à Amiens que cela le saura ce soir.

Je tiens à rappeler la démarche qui a été effectuée par le parti politique Les Verts. Dès qu'on a eu connaissance du débat public, notre première démarche, cela a été de prendre le contact avec nos homologues de Picardie et plus particulièrement de l'Oise. Bien évidemment, comme tout le monde, la recherche d'une solution unique, cela a été spontanément notre première idée, cela tombe sous le sens qu'on a deux projets proches l'un de l'autre. Comment ne pas se dire, c'est un non-sens de faire deux projets si on ne peut en faire qu'un seul. Mais dès le mois de janvier qu'on n'a pas attendu le débat public. Dès le mois de janvier sans avoir, on le reconnaît, les compétences sur l'organisation du trafic ferroviaire. Nous avons pris avec Les Verts de l'Oise une opposition claire pour défendre les deux projets. Nous sommes allés l'exprimer et diffuser à la Communauté de communes de Roissy au mois de janvier, nous avons été très bien accueillis où il y a les élus qui nous ont dit : « mais on n'y connaissait rien, on a un projet unique ». Très intéressant. Mais depuis le début du débat public, pas un seul technicien alors, on peut penser que Réseau Ferré de

France a un parti pris là-dessus, mais pas un seul technicien autre que Réseau Ferré de France, ceux qui sont convaincus qu'il y a une solution unique passant par le barreau de Gonesse, satisfaisante à l'objectif des deux projets initiaux, aurait certainement dû trouver, un technicien ou un bureau d'étude spécialisé dans les travaux ferrés, dans les aménagements ferrés, à l'appui de leur sentiment. Ce ne sont que des élus politiques, ce ne sont pas des techniciens de Réseau Ferré de France. Donc, depuis le début de ce débat public, on est encore plus convaincu qu'il ne peut pas y avoir un seul projet. Il doit y avoir deux projets, mais ce sont les deux projets que nous défendons. Je voudrais revenir sur la déclaration de Monsieur Yves Jouanique au Courrier Picard du 28 mai. Et sous le titre, alors je pense que le titre est plus du journaliste que du...

Yves JOUANIQUE

Malgré les guillemets.

Bernard LOUP

... que de Réseau Ferré de France, mais le titre était : « La liaison Picardie-Roissy est menacée », espérons que non. Et vous disiez s'il y avait des signes d'avancement plus forts pour le projet barreau de Gonesse, peut-être que les choses changeraient un peu. Je poursuivrais, encore faut-il vouloir les entendre ? Et là, je tiens à rappeler quand même que les élus des organisations politiques de l'Est du Val-d'Oise, qui sont également représentés au Conseil régional, devraient savoir que toutes les décisions prises par les deux Conseils régionaux aussi bien Ile-de-France que Picardie, et également avec l'Etat, confirment que les deux projets sont bien d'actualité. Le projet de Gonesse n'est pas abandonné. Ce n'est pas parce qu'il est en avance différemment et qu'il ne donne pas lieu aujourd'hui à un débat public, que le projet de Gonesse est abandonné. Il y a d'ailleurs eu des décisions prises par le Conseil régional en novembre 2009, ce n'est quand même pas très éloigné, qui ont été approuvées pour le financement de la liaison Barreau de Gonesse et y compris dans une réalisation qui sera plus rapide que pour les Picards, puisque j'ai cru entendre dire que dès 2013, il y aurait le bus au niveau de service qui préfigure la liaison ferrée. Donc, dès 2013, on peut espérer et je pense que ce débat public, mettant aussi la pression sur le Barreau de Gonesse, permettra effectivement d'accélérer.

(Applaudissements)

Didier COROT

Allons, allons ! Laissez parler Monsieur, s'il vous plait.

## Bernard LOUP

Il a été évoqué par l'Association de Seine-et-Marne les problèmes de transfert de la route sur la voie ferrée pour se rendre, sur le transport en commun, pour se rendre sur la plate-forme de Roissy. Il y a quand même et c'est apparu au débat public de Fosses où il y a un élu, j'ai retenu qu'un élu du Val-d'Oise proposait aux élus Picards de venir et de visiter avec eux la plate-forme de Roissy en leur disant : « Quand les Picards vont arriver à Roissy, ils ne pourront pas accéder à leur emploi ». Et, effectivement, si on veut que ces deux projets, barreau de Gonesse, liaison Picardie-Roissy réussissent enfin à réduire le pourcentage de salariés qui sont contraints à aller travailler en voiture sur la plate-forme, il serait temps qu'ADP fasse le choix du transport autre que la voiture. Il est, on a dit tout à l'heure que la plate-forme, c'était la taille de Paris, c'est la taille aussi de Cergy-Pontoise ; Paris a développé les circulations douces, Cergy est en train de développer les circulations douces ; Roissy, à part la bagnole, rien, pourtant l'espace existe pour faire des circulations douces et développer les circulations pour que, effectivement, ceux qui arrivent en gare de Roissy puissent accéder à leur lieu de travail. Il y en a un pléthore de lieux de travail sur la plate-forme, ce n'est quand même pas impossible mais quand on défend le projet Aéroville, il y a des élus de l'Est du Val-d'Oise qui le défendent, ce projet d'Aéroville et, bien évidemment, il faut continuer à aller travailler en voiture à Roissy pour pouvoir, avec sa voiture, faire les courses aussi à Roissy. Le projet Aéroville de mettre un hypermarché sur la plate-forme, c'est un non-sens. Si on veut le supprimer, est-ce qu'on met des hypermarchés dans Paris pour que tous les Parisiens qui vont travailler et qu'ils aillent en voiture faire leur course dans Paris ? Non. Je crois que là-dessus, ce qui invoque l'environnement, et c'est vrai qu'on est sensible aux questions d'environnement, et je suis de ceux qui, sur certains projets, plutôt sur l'Est de la plaine de France, ont réfréné les ardeurs de certains élus qui n'étaient pas si préoccupés de la défense des espaces agricoles. Et, effectivement, là, il y a un souci, mais on ne fera pas d'infrastructure sans avoir un impact, on ne va pas nier l'impact qu'il y a. On a fait une proposition et je pense que le Président de la Commission a dû le recevoir, au niveau des Verts, nous souhaiterons, compte tenu que sur les différentes options de passage, nous le reconnaissons, si nous évacuons... si nous éliminons l'option Nord, c'est vrai que nous hésitons et ce ne sont pas les Picards qui nous disent... là-dessus, on sent que les Picards laissent les Val-d'Oisiens choisir un peu l'option de passage. A l'état actuel, il est quand même difficile de se déterminer sur les options de passage, même si on connaît les territoires, parce qu'on ne peut pas savoir si, techniquement, on peut éviter tel ou tel site qu'il faudrait préserver, si on peut éviter ou réduire au maximum l'impact sur l'activité agricole, les conséquences parce qu'on ne sait pas aussi comment on peut passer pour le

tracé sud par rapport à Epiais-lès-Louvres, ce sont quand même des choses importantes. Donc, il nous semble qu'une visite organisée par la Commission avec Réseau Ferré de France sur site qui permettrait d'approfondir même si on n'en pas encore au niveau des tracés et on sait... enfin, on peut se douter que sur les différentes options, il peut y avoir plusieurs tracés possibles. Je... un dernier point quand même...

Didier COROT

Oui, s'il vous plaît parce que cela fait 8 minutes, oui.

Bernard LOUP

... sur la nécessité de réduire le temps, les distances entre domicile et travail. Je tiens quand même à préciser que Roissy est le pôle d'emploi d'Ile-de-France le plus mauvais de ce point de vue-là. Donc, Roissy n'est pas un pôle d'emploi de développement durable, c'est celui qui est obligé d'aller chercher sa main d'œuvre la plus éloignée possible. C'est le projet en lui-même et je crois que c'est intrinsèque à Roissy cette difficulté. Je vous remercie.

Didier COROT

Merci Monsieur. Le Président Bernet peut éventuellement... oui, voilà, sûrement même accéder à un micro. Voilà !

Claude BERNET

Oui, Monsieur, j'ai reçu votre demande... enfin, la demande des Verts hier. Et donc, je ne peux pas vous apporter une réponse de fond aujourd'hui, sinon qu'on y réfléchit. Simplement, en tenant compte même de deux choses, la première, c'est que, et ce n'est pas complètement simple à organiser et la seconde, c'est que, si nous le faisons, nous le ferons en veillant au strict respect de l'égalité des positions. Quand on voit la façon dont on se fait accrocher et quand la Commission se fait envoyer des accusations d'être... de ne pas être objective, vous pensez bien que je prendrais toutes mes précautions et la Commission prendra toutes ses précautions pour que si un déplacement de ce genre est organisé, il soit ouvert de façon totale et qu'on ne puisse pas dire que la Commission favorise telle ou telle solution. Alors, je sais parce qu'il y a déjà eu des contentieux dans ce débat public sur un des types de sujet voisin, et donc on y réfléchit. Donc, je ne vous dis pas qu'il y aura une décision favorable, on verra. Je pense que d'ici quelques jours, on arrivera en tout cas à trouver une décision positive ou négative.

Didier COROT

Merci Monsieur le Président. Sur laquelle... Ah oui, on en revient à la question. Non, par rapport au...

#### Pierre-Yves BIET

Quelques éléments de réponse à l'intervention de Monsieur Zadros. Vous avez évoqué deux aspects, l'aspect des horaires décalés et puis l'aspect de... est-ce que finalement il y a une autre possibilité pour desservir la Picardie au niveau des trains à grande vitesse ? Mais avant vous avez... je vais quand même revenir sur un terme que vous avez utilisé, qui est le terme autisme. C'est votre point de vue, ce n'est pas le nôtre. Je pense que, depuis le début de ce débat, nous écoutons, nous entendons, y compris bien entendu les contre-propositions qui sont faites. On a eu l'occasion... tout à l'heure, j'ai évoqué la question de la contre-proposition liée à l'utilisation du barreau de Gonesse pour l'ensemble... répondant à l'ensemble des besoins de déplacement. Le document que nous avons donc produit qui est là ce soir pour la première fois est la marque justement que nous avons entendu les contre-propositions et que nous tâchons d'y répondre de la manière la plus précise possible. Je comprends que les réponses que nous apportons ne vous satisfont pas. Aujourd'hui, on est dans le débat public, donc il n'est pas l'heure pour le Réseau Ferré de France de décider de quoi que ce soit. Le temps viendra le moment venu, mais je pense que le fait d'essayer, peut-être que parfois c'est insatisfaisant ou pas suffisamment, vous l'estimez comme tel, mais de répondre aux différents points et aux différentes questions, c'est au contraire une marque du fait que RFF joue le jeu comme cela a été indiqué dès le début du débat. Pour revenir sur les deux points de fond que vous avez abordés, alors, la question du raccordement de Chaulnes, on va l'appeler comme cela. Je rappelle le principe de la contre-proposition qui est dans le cahier d'acteur numéro 2 que, Madame, vous avez évoqué. Le principe serait donc de desservir la Picardie à travers l'utilisation en fait de la LGV nord depuis Roissy donc vers la LGV nord et à l'intersection entre cette ligne LGV nord et la ligne Amiens-Tergnier-Laon, qui est une ligne classique à double voie non électrifiée, de faire un raccordement et ensuite donc d'électrifier le morceau qui devrait l'être en l'occurrence, donc Chaulnes, puisque c'est le nom de la ville qui se situe à cette intersection Amiens. Donc, on a regardé cette proposition-là. Le raccordement d'abord. Le raccordement, on est dans un secteur où il y a la LGV nord, on a l'autoroute 1 qui est très très proche, et on a donc la commune de Chaulnes qui est une commune de l'ordre de 3 500 habitants à peu près. Et donc, l'insertion d'un raccordement... les études que nous avons demandées donc à nos bureaux d'études ont montré que ce raccordement, ce n'était pas tout à fait neutre, c'était tout de même 4 km de ligne nouvelle à réaliser pour justement éviter de, là, pour le coup, taper directement dans l'urbanisation de l'agglomération de Chaulnes. Donc, 4 km, en

comparaison, vous avez en tête les distances dont il est question sur le projet Roissy-Picardie. Le coût d'une liaison de 4 km dans ce secteur-là, sur une ligne qui devrait être apte à 220 km/h pour les trains parce que, à ce moment-là, il faut bien que les trains s'insèrent sur la LGV nord et il faut qu'ils s'insèrent à la vitesse la plus haute possible pour pas manger trop de capacité par rapport aux autres trains qui vont à 300 km/h. C'est un coût d'investissement estimé de l'ordre de 60 à 90 millions d'euros, plus, il y a l'investissement sur l'électrification. C'est de l'ordre de 35 km entre Longueau qui est aux portes d'Amiens et donc la ligne LGV Nord. Et là aussi, on est sur une estimation de l'ordre de 60, 70 millions d'euros. Ce qui fait que, globalement, on est sur un investissement, uniquement sur cet aspect-là, 130 à 150 millions d'euros. La contre-proposition, elle est couplée aussi à l'aménagement barreau de Gonesse prolongé que j'ai évoqué tout à l'heure. Donc, on arrive à des sommes qui sont supérieures aux sommes évoquées sur le projet... Laissez-moi juste... Je vous promets... Je pense qu'on pourra répondre tout à l'heure à votre interpellation. Les temps de parcours, ils ont été annoncés à 40 minutes. Nous, on a regardé, nos bureaux d'étude nous disent : écoutez, la ligne Chaulnes-Amiens, c'est 120 km/h. Si on ne relève pas la voie, la vitesse de la ligne, on ne sait pas descendre en dessous de 48 minutes, on est plus vraisemblablement autour de 50 minutes. Cela, c'est sur l'analyse de techniques, mais fondamentalement sur les fonctions. La desserte, à ce moment-là, c'est illustrée sur la carte, elle est limitée à la desserte d'Amiens et aux correspondances accessibles depuis l'étoile ferroviaire d'Amiens, Abbeville, Albert. Et donc, en fait, on a eu une desserte qui est beaucoup plus limitée, une diffusion de l'effet grande vitesse qui est beaucoup plus limitée qu'avec le projet qui est proposé, Roissy-Picardie, où là le fait d'utiliser le réseau existant permet de desservir Creil et de là, l'ensemble de destinations accessibles à partir de l'étoile de Creil, Compiègne, Noyon, Chauny, Tergnier, Saint-Quentin dans l'Aisne, Beauvais, mais aussi la Vallée de l'Oise jusqu'au Persan et Pontoise ; donc un effet de diffusion qui nous semble beaucoup plus intéressant. Et qui dit effet\_diffusion dit aussi effet de potentiel de trafic. C'est-à-dire que si les TGV ne desservent qu'Amiens, les études de marché qu'on a menées ont montré qu'on diminuait de l'ordre d'un peu plus de 50 % le potentiel. Mais, cela veut dire que les entreprises ferroviaires, avec 50 % de clients en moins, elles mettent moins de trains ou elles ne viennent même pas du tout. Donc, c'est l'un des éléments de l'analyse. Et puis, il y a l'élément qui est important, qui est lié à l'utilisation de la LGV Nord, cela veut dire que desservir Amiens par la LGV Nord, cela veut dire des trains sur la LGV Nord, alors que tout l'enjeu qu'on a évoqué tout à l'heure, c'est justement de préserver de la capacité pour les croissances de circulation sur la LGV Nord qu'on prévoit dans les années à venir. Donc, voilà, sur ce plan-là, on pense que c'est moins performant, moins-disant que le projet que l'on présente. Rapidement sur la...

J'étais un peu long sur ce volet-là, mais je pense que c'est vraiment important. Sur la question des horaires décalés des emplois, les services, il y a deux scénarios. Il y a le scénario TGV effectivement qui s'adresse assez peu à des besoins de déplacement domicile-travail. Le second scénario que plusieurs organismes dans la salle ont indiqué avoir comme préférence, TGV + TER, où là effectivement on touche en 2020 de l'ordre de 1,1 million de déplacements type domicile-travail. Les services, c'est de la compétence du Conseil Régional de Picardie, au niveau donc des TER. Un représentant du Conseil Régional est dans la salle ce soir. Il est toujours difficile de parler à la place du Conseil Régional, mais ce que le Conseil Régional a pu indiquer, c'est que l'amplitude des services TER, s'ils étaient mis en place, serait assez large, du type 5 heures-minuit. Donc, cela permettrait de couvrir pas tout là aussi, mais il ne s'agit pas effectivement de répondre encore à toutes les situations, mais de couvrir de manière assez large pour pouvoir offrir une offre de transport, y compris pour les salariés qui soient intéressantes. Voilà ! J'en termine là.

Didier COROT

Alors, nous avons deux questions, excusez-moi. Monsieur qui est déjà au micro numéro 2. Monsieur qui ....

Guillaume LUCAS

Merci. Guillaume Lucas, je suis, excusez-moi, amiénois, chef d'entreprise à Amiens et membre fondateur de l'Association TGV 2017. Les entreprises de la Somme et de la Picardie ont décidé effectivement de s'engager sur ce projet TGV. C'est une association qui regroupera syndicats et représentants d'employeurs et de salariés. Et nous publierons un cahier d'acteurs. Pourquoi cette ligne TGV nous paraît capitale ? Non pas pour venir, nous, chefs d'entreprise prendre les emplois à Roissy, mais pour pouvoir attirer du personnel qui vient travailler à Amiens. On n'est pas toujours uniquement dans le sens venir à Roissy mais c'est aussi pouvoir venir à Amiens plus facilement. C'est pour nous une nécessité pour notre développement économique. C'est une nécessité donc pour attirer des personnels en termes d'embauche. C'est une nécessité aussi pour faciliter la relation avec nos clients. Et puis, j'ajouterai qu'aujourd'hui, nos entreprises, elles viennent polluer la région, puisque, moi, régulièrement j'envoie à peu près dix personnes par semaine qui font l'aller-retour pour venir, soit prendre un train, un TGV, soit un avion. Dix personnes par semaine, cela fait à peu près 3 000 km par semaine, cela fait 140 000 km par an, cela fait 19 600 000 grammes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère, sachant qu'une voiture, c'est 140 g, un TGV c'est 23 g. Le TGV nous permettrait d'économiser 16 millions de gramme par an. C'était juste pour ajouter un témoignage personnel et modeste. Dernier point, il nous faut aller vite. On veut l'avoir non

pas en 2020 mais en 2017. On restera vigilant sur ce point, on se battra sur ce point. On a bien compris évidemment que nos amis franciliens ont d'autres besoins, mais je ne vois pas pourquoi on doit jouer région contre région, clocher contre clocher. Nous, on est pour, on est pour le TGV, on est pour les TER, on est pour les RER. Donc, on dit oui au projet de TGV et on dit oui au barreau de Gonesse. Merci.

#### Didier COROT

Merci monsieur ! Monsieur le Président, vous demandez la... Il y a... le numéro un est plus proche, oui. Voilà !

#### Bernard RIGAULT

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'ensemble des débats qui, par certains moments, deviennent passionnés, mais sur des dossiers aussi importants, c'est presque normal que quelquefois la passion transpire beaucoup plus que sur le fond. Moi, je vais quand même faire un tout petit rappel. Il y a une certaine ironie de l'histoire, parce que aujourd'hui on parle de la desserte d'Amiens, c'est les Picards qui veulent passer dans le Val-d'Oise à l'époque du TGV Nord, c'est le Val-d'Oise qui a empêché que cela passe et qu'on desserve Amiens. Donc je pense que c'était simplement une toute petite ironie de l'histoire. Pour ceux qui l'ont vécu, je peux vous dire que cela s'est quand même passé comme cela. Mais c'était pour détendre l'atmosphère, parce j'en sens quelques-uns un peu crispé. Moi, je retiens ce qui a été dit tout à l'heure par notre collègue de Mitry, c'est que... et qui a été confirmé d'ailleurs plusieurs fois. Il n'y a pas une solution, sinon, je pense que tout le monde et tous les techniciens se seraient mis d'accord pour travailler sur cette solution qui répond à tous les besoins. Mais il y a plusieurs solutions et il faut effectivement mettre en œuvre toutes les solutions nécessaires pour une meilleure\_ desserte de la plate-forme et pour un meilleur accès de la plate-forme par l'ensemble des salariés qui habitent dans nos différentes communes, qu'on soit sur le Val-d'Oise, qu'on soit en Seine-et-Marne, qu'on soit dans le 93 ou qu'on soit dans l'Oise ou qu'on soit donc en Picardie. N'oublions pas quand même que... et cela, il ne faut surtout pas opposer les Picards aux habitants de l'Île de France, il y a de plus en plus de gens d'Île de France et notamment de nos enfants qui travaillent sur la plate-forme mais qui, pour des questions financières, vont habiter de plus en plus loin et vont habiter en Picardie. Donc, ne perdons pas cela de vue et ne passionnons pas le débat, c'est une réalité qui est connue de tout le monde. Donc, il faut absolument privilégier toutes les solutions. Elles ont été évoquées. Monsieur Corneille en a indiqué. Mais je suis quand même très étonné, à aucun moment... on a bien parlé de l'amélioration de la RER B mais on n'a, à aucun moment, parlé de sa prolongation jusqu'à la gare de Saint-Mard. Elle est pourtant

inscrite dans le STIF de 94. Elle est reprise dans le STIF qui n'est pas encore sorti, mais qui va peut-être finir par sortir un jour. Et à aucun moment, on n'en a parlé, et encore moins bien sûr de ce que nous demandons dans les projets à long terme, voire très long terme. Mais on a bien compris que c'était des dossiers qui mettaient des années pour aboutir, après avoir mis des années à la réflexion. Non seulement nous demandons, nous, pour la Seine-et-Marne, la prolongation du RER B jusqu'à Saint-Mard avec l'amélioration de l'ensemble de la ligne, mais on demande aussi que soit étudiée pour le très long terme la création d'une nouvelle gare entre Saint-Mard et Rouvres, parce que la gare de Saint-Mard, qui est la seule gare du canton, je le rappelle, du canton du Dammartin-en-Goële en Seine-et-Marne, est la seule gare qui est enclavée et elle ne répondra pas aux besoins des prochaines décennies par rapport aux populations qui ne manqueront pas de venir s'implanter dans notre secteur. On représente déjà un bassin de population de 60 000 habitants. Il faut savoir... y compris, il faut y ajouter les franges de la Picardie. Donc, vous voyez, je fais abstraction des limites administratives entre nos régions. Et nous aurons absolument besoin dans les décennies prochaines d'une gare nouvelle entre... au-delà de Saint-Mard et bien sûr desservie par le RER B. Donc, nous sommes pour l'étude de l'ensemble des solutions qui permettent une meilleure desserte et un meilleur accès à la plate-forme de Roissy, pour l'ensemble de nos populations qui y travaillent. Mais il faut aussi penser à une bonne desserte des populations qui habitent à proximité ou plus loin, et notamment pour la Seine-et-Marne, au bassin de population que nous représentons déjà et qui ne fera qu'augmenter. Pour ce qui concerne le projet qui a été présenté, bien évidemment, aujourd'hui, je viens de le dire, on a qu'une seule gare, c'est la gare de Saint-Mard. Toutes les autres dessertes sont des dessertes par transport en commun, par car, pour aller soit au RER D à Louvres, soit au RER B à Roissy. Donc, nous sommes favorables, s'il doit y avoir un projet qui se réalise, à un projet qui aura une desserte locale, notamment Louvres-Survilleiers nous irait assez bien, dans la mesure où on a déjà une desserte par car qui fait la liaison avec la Seine-et-Marne. Donc, il faut absolument regarder des solutions qui apporteraient des dessertes en Ile-de-France pour améliorer la desserte de l'ensemble du secteur. Merci.

Didier COROT

Merci, Monsieur le Président. Alors, justement à propos des relations entre Roissy et la Seine-et-Marne, je crois que donc Patrick Duguet peut nous apporter un éclairage avant qu'on revienne aux problèmes d'environnement, peut-être.

Patrick DUGUET

Oui. Je vais commencer simplement en parlant de Jean-Christophe Victor. C'est-à-dire qu'avec son jeu de cartes, il est en permanence en train de nous mettre sur la question du point de vue. J'ai regardé le dossier très intéressant sur le débat Roissy est en bas à droite. Moi, quand je le regarde, vu de la Seine-et-Marne, c'est en haut à gauche. D'un seul coup, tout change. C'est-à-dire que là, j'ai fait un PowerPoint mais je peux m'en passer. Je peux objectivement, avec mes quelques notes, on passera juste le schéma final, je peux montrer deux cartes. Mais le débat, il est sur l'enclave de Roissy. Roissy, c'est... Je n'en ai pas la dimension, je vais être honnête avec vous, mais j'ai posé la question à deux personnes qui, peu avant le débat, m'ont dit : « Cela a la dimension de Paris intramuros. Je ne pense pas que cela soit aussi grand, c'est plutôt petit, mais cela se compte probablement en plusieurs kilomètres et cela dépasse au moins les 10 kilomètres. C'est-à-dire que ce qui se passe à l'ouest de Roissy, ce n'est pas la même chose que ce qui se passe à l'est, ce n'est pas la même chose que ce qui se passe au nord et ce qui se passe au sud. Moi, ce qui va m'intéresser, c'est la partie Seine-et-Marne. La partie Seine-et-Marne, appelons les choses par leur nom, c'est l'arrière de Roissy. Il a été dit plusieurs fois que pour y accéder, c'était dur, en particulier en transport en commun. Donc, la question qui va se poser pour quelqu'un qui habite en Seine-et-Marne, c'est le développement qui peut se faire en relation avec la plate-forme de Roissy. Il y a plusieurs façons de l'aborder. On peut l'aborder sur l'idée du fil d'eau. Qu'est-ce qui se passe actuellement ? Si on regarde un petit peu les villages autour de la plate-forme plus ou moins loin, les communes sont déconnectées de la plate-forme et produisent, pour avoir un petit peu de recettes, quelques usines, en général, des bâtiments dont on dit qu'ils limitent le paysage. On peut évoquer un autre développement de ce secteur-là plutôt lié avec l'automobile ou le camion, et il y a des projets quand même qui circulent de plate-forme logistique. Est-ce que cette superbe plaine de France a vocation à être un espace de boîte à godasse ? On va appeler les choses par leur nom, c'est comme cela que, nous, les architectes, on appelle cela, une grande plate-forme de logistique qui génère peu d'emplois, en fait, mais qui prennent beaucoup d'espaces. Donc, il y a un troisième scénario et que, moi, je trouve intéressant parce que le projet tel qu'il est pensé actuellement, il associe un TGV avec le TER. Moi, c'est la première fois que je vois un débat qui se pose dans ces termes-là. Et moi, ce qui m'intéresse presque en tant que seine-et-marnais, c'est de me dire : « comment je vais pouvoir me raccorder à cette plate-forme qui permet quand même d'accéder au monde entier et d'accéder à quand même 150 000 emplois ? » Moi, je pense que le débat, il est là pour les Seine-et-Marnais. Et tout bêtement, je me suis dit : « mais pourquoi on ne tire pas ce TER un peu plus loin ? » Puis, je me suis dit : « des techniciens, ils vont m'embêter un peu parce que cela ne doit pas être si simple que cela » mais je me suis dit : « tiens, il y a le CDG express qui arrive à passer. » Il y

a, si je ne me trompe pas, le Grand\_Huit qui passe aussi dans ce même coin. Or, on a à cet endroit de la gare centrale de Roissy la possibilité probable de mettre des gares sur soit un réseau qui prolongerait ce TER soit qui reprendrait et là, j'ai cru comprendre qu'il y avait des solutions techniques pour reprendre des faisceaux existants, ce qui simplifieraient diablement la vie. Mais si on arrivait tout bêtement... excusez-moi de rêver, mais si on arrivait à mettre une gare se connectant sur Mitry-Mory, là où il y a le RER B, terminus pour l'instant mais qui doit aussi se prolonger, c'est aussi dans les tuyaux, je ne pense pas qu'on fasse une bêtise pour la Seine-et-Marne. Alors, la question de Monsieur le Maire de Survilliers pose une vraie question : « est-ce que cela concurrence le barreau de Gonesse ? » Ayant travaillé dans le 93, connaissant un petit peu le secteur, il y a besoin du Barreau de Gonesse. Mais il est tellement loin de Mitry-Mory que je ne pense pas que ces deux réseaux soient concurrents, au contraire. Et il faut rappeler, parce que je pense que dans ce débat de la région parisienne, le problème de la mobilité de banlieue à banlieue est le vrai problème. Et il ne peut pas y avoir concurrence entre les gens du Nord de la Seine-Saint-Denis et du Sud de la Seine-Saint-Denis et les gens du Nord de la plate-forme de Roissy et le dessous de la plate-forme de Roissy, au moins qu'on ait cette perméabilité de cette enclave. Je n'ai pas osé, Monsieur Cornille, vous m'en excuserait, me poser la question d'aller plus loin, parce que je me suis dit : « déjà, je propose quelque chose qui est peut-être un petit peu utopique ». Mais, il me semble que... je serais peut-être soutenu dans cette idée-là. Alors, j'ai fait un schéma, cela serait... c'est peut-être la seule chose qui serait intéressante de poser. C'est : « où est l'intérêt d'avoir une gare ? » C'est-à-dire que si on change le développement, c'est-à-dire qu'une gare ou plusieurs gares peuvent changer le mode de développement, puisqu'on a une attractivité de mobilité bien plus forte que la voie autoroutière ou routière, et on peut imaginer connecter à la plate-forme des équipements d'intérêts régionaux, internationaux, c'est-à-dire qu'on peut avoir des équipements, c'est-à-dire que tout le monde veut se connecter à la plate-forme pour avoir des équipements. Et pour l'instant, le raisonnement, il est simple, il privilégie la région centrale. Nous, on a l'arrière. Donc, qu'est-ce qu'on pourrait avoir ? Peut-être des hôtels, peut-être des salles de congrès, des salles d'exposition. Disons qu'il y a un potentiel qui change la donne. Alors, pour arriver à cela, une fois et je n'ai pas d'avis sur le territoire où cela peut bouger, mais je pense qu'il faut qu'on arrive à voir une logique qui soit cohérente. C'est-à-dire qu'il ne suffit pas de dire : « il n'y a qu'à prolonger une voirie ou un tracé de train », il faut des porte-parole pour défendre cette idée-là ; donc, il faut des élus. Et quand il y a des élus, il faut qu'il y ait une gouvernance, c'est-à-dire qu'il faut qu'il y en ait qui arrive à défendre le projet pour, à la fois, défendre cette demande d'avoir une nouvelle desserte par les transports en commun, mais aussi pour avoir la possibilité de développer des équipements qui soient d'échelle

départementale, régionale ou autre et il faut aussi un maître des transports. C'est-à-dire qu'il faut ce qu'on appelle dans le jargon des gens du transport une AOT, c'est-à-dire une Autorité Organisant les Transports, pour trouver une cohérence à tout cela. Et pour moi, cela ne peut pas se faire sans une connexion au territoire, et je ne pense pas qu'on puisse imaginer un tel développement si on n'a pas ce transport, si on n'a pas des équipements, une volonté politique et un support législatif, c'est-à-dire qu'à un moment donné, il faut une règle du jeu, et en général, à ces échelles-là, cela s'appelle un SCOT, un Schéma de Cohérence Territoriale. Je pense qu'il faut tous ces éléments-là, dans quel ordre ? Je ne sais pas trop mais il faut, de mon point de vue, que tout le monde se mette autour de la table pour œuvrer dans le même sens. Et c'est évident que dans le mot développement, il y a forcément trois ingrédients dans un SCOT, qui sont fondamentaux. D'abord, ce qu'on protège. On a parlé de la valeur agricole, je partage ce point de vue-là. Donc, il y a des choses auxquelles on ne touche pas. Cela le définit un SCOT. Tous les élus se mettent d'accord sur ce à quoi on ne touche pas. Cela peut être l'eau, cela peut être la terre, cela peut être certains sites très intéressants. Comment on organise l'ensemble des transports à partir des ces gares ? Et comment on va développer certains secteurs ? Voilà un petit peu ce que je voulais dire, sans cet appui, comment dire, écrit, que j'avais prévu, voilà.

Didier COROT

Merci, merci pour cette vision qui va nous permettre... Alors, si Monsieur veut, oui, après on ira, on ira pour l'environnement. Mais Monsieur, bon, allez-y. Vous m'avez demandé la parole, ne vous inquiétez pas. Vous êtes déjà intervenu de nombreuses fois, si vous pouvez faire le plus synthétique possible ?

Franck BRIFFAUT

Oui, tout à fait sauf qu'aujourd'hui, il y a quand même un certain nombre de choses qui ont été dites, et qu'il semblerait que je suis le seul élu picard, mais je vais quand même, si vous le permettez, dire un certain nombre de choses. Bon. Je ne répondrai pas au débat de ceux qui disent que les Picards doivent aller voir ailleurs. Je pense que le débat était une autre hauteur.

Didier COROT

Vous pouvez rappeler qui vous êtes pour les autres ?

Franck BRIFFAUT

Voilà, voilà, c'est tout. Donc, moi, je ne répondrai pas à cela. Les Picards ont l'habitude d'avoir des infrastructures qui ne leur bénéficient pas, et ils n'ont pas fait abstraction. Par contre, je voudrais d'abord souligner qu'en Picardie, il y a une unanimité, et conjointement d'ailleurs, effectivement, cela a été souligné tout à l'heure avec les élus du Conseil Régional de l'Île-de-France, toutes étiquettes confondues puisque moi-même, je n'appartiens pas à l'exécutif régional. Je suis assez surpris qu'il n'y ait personne qui le représente, donc je vais quand même prendre la parole au nom de la région, mais surtout les bancs de l'assemblée régionale, nous sommes d'accord. Cela va du Parti Communiste au Front National à qui j'appartiens, nous sommes tout à fait d'accord sur ce projet, et nous allons expliquer pourquoi. Alors, d'abord, dans ce débat, il ne faut surtout pas perdre de vue le rappel des objectifs fondamentaux auxquels doivent répondre le projet Roissy-Picardie. S'il n'y répond pas, bien évidemment, le projet ne nous intéresse pas. Pour la Picardie, le projet doit impérativement satisfaire simultanément aux deux impératifs suivants : connecter directement les deux principaux pôles ferroviaires picards dans la Picardie : Amiens et Creil. Il faut les deux. S'il en manque un, ce n'est pas la peine. A l'ensemble du réseau à grande vitesse. Et ensuite, permettre aux habitants du sud de la Picardie de se rendre à la plateforme aéroportuaire de Roissy pour y travailler, et pour y prendre l'avion. Je répondrai à ce qui a été dit tout à l'heure. Le but n'est pas de permettre aux Picards de prendre le TGV pour aller travailler à Roissy. Ce n'est pas cela. Le TGV, c'est pour aller au-delà de Paris et vers le sud de la France, et les Picards qui vont travailler prendront le TER. Je pense qu'il faut connaître le but avant de se prononcer. Alors, ensuite, je voulais répondre également sur l'option qui a été étudiée sérieusement, pas que par RFF d'ailleurs, par tous les élus et les gens qui connaissent un peu la chose ferroviaire, sur l'utilisation du barreau du Gonesse pour les TER picards, parce que je précise que personne n'a le monopole du bon sens. Cette solution ne tient pas la route pour le rail pour trois raisons. Le Barreau de Gonesse doit uniquement être consacré au train de la ligne D du RER, dont la fluidité et la ponctualité sont déjà largement problématiques. D'ailleurs, la stratégie générale du STIF, qu'il serait bien imprudent de remettre en cause, est bien de séparer systématiquement les flux RER des autres courants de trafic. Donc, les Franciliens seraient les premières victimes de la mutualisation du Barreau de Gonesse, qui consisterait à mettre plusieurs courants de trafic dessus. Je pense que les élus qui prônent ces solutions sont des irresponsables, en tant que gestion des flux. Deuxième point, Picardie-Roissy par le Barreau de Gonesse, et là, c'est rédhibitoire, c'est au minimum 50 minutes pour faire Creil et Roissy. Ce qui, face à la voiture, n'a aucune chance de pouvoir prendre quelque trafic que ce soit au trafic automobile. Là, c'est très clair. De toute façon, l'utilisation du Barreau de Gonesse ne permettra en aucun cas, le passage des TGV venant d'Amiens, ce qui ne répond pas à l'une des deux conditions

demandées par les Picards. Donc, voilà pourquoi le Barreau de Gonesse, utilisé en mutualisation, est une fausse bonne idée. Le Barreau de Gonesse est un projet local alors que Picardie-Roissy est un projet à caractère national. La Picardie en branche le TGV avec le TGV, c'est un projet à caractère national. On peut nier tout ce qu'on veut mais c'est une réalité. Et puis, il y a une chose aussi, un argument qui consiste à dire, l'argent qui est pris pour Picardie-Roissy n'ira pas au Barreau de Gonesse. Non, tout simplement parce que les clés de financement ne seront pas les mêmes. Et d'abord, le Conseil Régional de la Picardie ne participera pas à la construction de Barreau de Gonesse, c'est très clair, parce que cela ne répond à notre politique d'aménagement du territoire. Ce qui n'empêche pas nous souhaitons que le Barreau de Gonesse soit réalisé. Je ne répondrai pas sur l'option de Chaulnes puisque RFF a très bien expliqué donc je ne referai pas la démonstration que j'ai fait à Compiègne, c'est très clair. Par contre, je voudrais revenir sur d'autres points qui concernent peut-être un peu plus la Seine-et-Marne. A Dammartin, si on regarde bien cette partie de Seine-et-Marne, vous êtes en fait concerné par la quatrième question qui est posée par le débat public : quelle corrélation avec d'autres projets en cours ou annoncés ? Eh bien, il y a d'abord ceux qui sont en cours d'instruction, on en a parlé tout à l'heure. Il y a surtout le CDG express qui est un autre projet et dont on ne parle plus ici, mais qui va avoir des incidences sur ce secteur de Seine-et-Marne. Et il y a vraiment d'autres projets qui sont à la marge du secteur, mais qui peuvent indirectement... La réouverture de Crépy-en-Valois, Verberie également, une infrastructure ferroviaire qui est utilisée par le fret, mais qui peut avoir un intérêt pour les Seine-et-Marnais qui veulent monter en Picardie, notamment dans le département de l'Aisne et dans le Valois, et puis un amendement que j'avais déposé il y a plusieurs années, et qui a été pris en compte par le Conseil Régional, par l'ensemble du Conseil Régional, qui consisterait également à prendre appui sur le projet CDG express. Et j'ai demandé par amendement que la courbe, qui consiste à rattraper la ligne TGV, soit réservée pour pouvoir faire un barreau venant de Dammartin, c'est à dire que dans le futur, il y ait des trains qui viennent de Crépy-en-Valois ou au-delà, qui puissent retourner vers Roissy par... en utilisant la partie de CDG express qui va sur le pôle de Roissy. C'est-à-dire que là, cela concernerait directement Dammartin. Bien sûr que les gens de Dammartin pourraient se rendre directement à Roissy par le rail par ce raccordement. Alors, cela, ce n'est pas pour tout de suite mais j'ai demandé effectivement que la réservation sur le seul plan technique soit faite parce que si on ne le prend pas tout de suite, la courbe trop sévère et on ne pourra pas le faire ultérieurement. Cette proposition a été reprise par le Conseil Régional, votée à l'unanimité et elle a donc été soumise à l'étude de la RFF. Donc, cela, c'est quelque chose qui me paraît être pertinent de pouvoir ménager pour l'avenir. Et ce faisant d'ailleurs, nous transformons le hub de Roissy en un véritable pôle qui ne

concernerait pas uniquement Picardie-Roissy ou Gonesse, mais qui permettrait également d'alimenter toutes les directions autour de Roissy. Car qui peut croire qu'on ne pourra accéder à Roissy et de desservir cette plate-forme qu'en ménageant un ou deux points d'entrée. C'est comme si c'était prétendre de rentrer dans Paris, on ne pourrait y rentrer que par quatre portes. Il faut bien que Roissy puisse être desservi tout azimut. Picardie-Roissy, c'est pour ceux qui sont au Nord de la plate-forme, le Barreau de Gonesse est indispensable pour sa desserte à partir du Val d'Oise, et même pour tous les usagers de la ligne D, qui viennent du sud. Et il y a d'autres projets, il y en a d'autres, qui sont extrêmement nécessaires à la desserte de l'ensemble de la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

Didier COROT

Il faudrait qu'on termine s'il vous plaît.

Franck BRIFFAUT

Et je voudrais quand même terminer en disant que nous en Picardie, nous pensons aussi qu'il est un intérêt pour le Val d'Oise, parce que le Val d'Oise n'est pas unanime sur la question. L'adoption du tracé central ou du tracé sud permettra à certain nombre d'habitants du Val d'Oise de se rendre à la plate-forme aéroportuaire que ce soit à Louvres notamment, c'est un arrêt des TER picards, desservi et permettra aux Val-d'Oisiens de pouvoir se rendre directement sur la plate-forme. Et le Val d'Oise, ce n'est pas que ce secteur-là, c'est aussi tous ceux de la vallée de l'Oise entre Pontoise, Persan, Beaumont et Creil qui pourront utiliser la transversale ferroviaire pour se rendre à Creil et prendre le TGV. Cela, c'est aussi un avantage pour un certain nombre de Val-d'Oisiens, dont on ne parle pas beaucoup mais c'est une réalité.

Didier COROT

Il faut conclure s'il vous plaît, vraiment là, 6 minutes, 7 minutes !

Franck BRIFFAUT

Je vais conclure. La Picardie, on n'en a pas beaucoup parlé ce soir. Et puis, surtout, je le redis ici, les usagers de la ligne B et les usagers de la ligne D, s'ils laissent d'autres trains venir circuler sur leurs voies, eh bien, je pense qu'ils iront voir leurs élus du Val d'Oise mais là, ce sera trop tard.

Didier COROT

Merci pour ce rappel. Bon, alors, tout à l'heure, il y avait des questions qui ont été posées sur l'environnement. On a un petit peu perdu l'horizon. Est-ce que vous êtes en état de...

Yves JOUANIQUE

Oui, je suis en état moi, pas de problème, j'espère, j'espère !

Didier COROT

...de vous souvenir de ces questions ?

Yves JOUANIQUE

Ces questions, si vous voulez, de façon générale, j'avais évoqué la philosophie générale du projet, qui s'appuie au maximum sur les lignes existantes que ce soit à l'interconnexion grande vitesse ou les lignes à grande vitesse. J'ai parlé des trois options, et du souci qu'elles avaient de laisser la moindre trace possible dans le paysage, et dans l'environnement qu'il soit humain ou agricole ou naturel, et je voulais si vous le permettiez, qu'Eddy Facon, qui est un spécialiste environnement chez nous explique comment, au-delà de ces quelques principes que j'évoque et de ces études qui sont encore générales à ce stade là, bien entendu, comment et quelle démarche nous comptons utiliser si le projet se développe pour poursuivre et pour être le plus respectueux possible de l'environnement naturel et humain.

Eddy FACON

Bonsoir à tous. Je ne vais pas revenir sur l'intérêt d'un projet ferroviaire par rapport aux questions...

Didier COROT

Pouvez-vous vous nommer s'il vous plaît, si jamais la micro marche ?

Eddy FACON

Pardon ?

Didier COROT

Pouvez-vous vous nommer ?

Eddy FACON

Donc Facon Eddy, Responsable de l'environnement DR Nord Pas-de-Calais, Picardie du RFF. Je ne vais pas revenir sur l'intérêt des projets ferroviaires par rapport aux questions de

report modal, cela a été assez largement évoqué tout à l'heure, plutôt pour placer mon intervention sur les sujets de l'impact qu'a indéniablement tout projet d'infrastructure sur un territoire. Tout projet du genre humain, je dirais, que ce soit les projets d'urbanisation, du développement ZAC, les projets d'infrastructure, éventuellement aussi les projets de renaturation qu'on a évoqués tout à l'heure avec déboisement. Par définition, on change l'usage d'un sol, et cela a un impact sur les territoires, et particulièrement sur les territoires agricoles, ou potentiellement si c'est une infrastructure sur l'aspect sylvicole. Donc, c'est le principe de base de tout projet, du projet infrastructure, on a des impacts. La réglementation, puisque par rapport aux infrastructures que vous pouvez connaître sur votre territoire, je pense notamment à l'autoroute A1 qui commence à dater, la LGV Nord qui est sortie aussi à une époque où la réglementation environnementale n'avait rien à voir avec ce qui se déroule aujourd'hui. Tout cela a quand même bien changé et depuis les années 90, je pense à la Loi sur l'eau, 92, la réglementation sur le bruit, un certain nombre d'évolutions réglementaires qui sont passées depuis, RFF, comme tout maître d'ouvrage d'infrastructure privé, et j'allais dire même comme toute collectivité locale, a un certain nombre d'obligations réglementaires à assurer. Ces obligations réglementaires, elles sont multithématiques. Je ne vais pas passer en revue l'ensemble des obligations, ne serait-ce que du Code de l'environnement sur l'ensemble des problématiques environnementales, que ce soit l'hydrogéologie allant jusqu'au paysage. On a tous les sujets à couvrir dans l'ensemble des stades d'étude qu'on mène sur les projets. Donc, il faudra bien avoir en tête que dans la conduite de ces études, RFF est nécessairement obligé de faire appel à des spécialistes. Alors, cela peut être des homologues des personnes qui sont présentes à l'estrade. C'est-à-dire, par exemple, sur l'aspect paysagiste, on fait intervenir des bureaux d'étude paysagistes, on s'appuie sur un ensemble de données qui existent, comme la tasse des paysages pour essayer de caractériser l'ensemble des impacts que peut avoir le projet. Mais si je prends d'autres thématiques environnementales, on fait intervenir des hydrogéologues, on fait intervenir des émanations des chambres d'agriculture ou des ZLSEA pour travailler sur la problématique agricole ou sylvicole, on fait intervenir des archéologues. Tout cela pour dire que ce n'est pas RFF qui dans sa bulle, dans un bureau parisien ou qu'il soit passé ailleurs qui réalise les études. On fait intervenir des gens dont le métier et la spécialité, c'est l'environnement. Ces études, elles suivent un principe qui, on l'a évoqué tout à l'heure, avec la frise qui avait été présentée par Cédric. Ces études respectent un principe général qui est un principe de progressivité. Pour être plus simple, c'est un principe d'entonnoir. Au débat public, on est sur des larges zones. On en identifie les principaux points de contrainte, les zones urbanisées, les zones agricoles, les secteurs d'infrastructure. Et puis, plus on avance dans les études sur un processus qui peut être assez long, là, donc sur Roissy-Picardie, on a évoqué le terme de

2020 mais sur des LGV, le délai de 15, 20, 25 ans est fréquent. Pour bien montrer que ce n'est pas demain que, si le projet devait être réalisé, qu'on pourrait commencer les travaux. Il y aurait tout un nombre d'investigations à réaliser qui sont à réaliser à chacun des stades des études et cela se termine notamment par des investigations de terrain visant toutes les thématiques environnementales. On va donc mener des investigations de terrain, notamment par des réunions de commune auprès des agriculteurs, pour recenser l'ensemble des parcelles agricoles. On se fait aider, comme je disais, par des bureaux d'études. Donc, cela passe par des concertations. On l'a évoqué tout à l'heure, des concertations qui ne sont pas prévues par réglementation, c'est-à-dire qu'on va en commune, on recense avec les agriculteurs au cours de plusieurs réunions, les parcelles exploitantes, les principaux chemins qui seront impactés, comment on pourrait imaginer les itinéraires de rabattement. C'est progressif et c'est nécessairement consensuel puisque c'est un autre point, une autre problématique environnementale, c'est que compte tenu de la diversité des thèmes, il n'y a pas une solution qui répond à l'ensemble des problématiques. Donc, pour donner un seul exemple, on a évoqué tout à l'heure une question sur la consommation foncière, il y a... je vais user d'une évidence ou une lapalisse on ne sait pas faire un paysage sans emprise. Si on veut jouer pour prendre un exemple pour abaisser la ligne rouge du projet, par définition cela baisse, donc, on ouvre le cône dénivelé donc on consomme plus d'emprises. Autre mesure, on se dit : « Bon, bien, finalement, je n'encaisse pas la ligne, je vais faire des modèles paysagers mais il me faut de l'emprise parce que par définition je ne peux pas planter à moins d'un gabarit de référence par rapport à l'infrastructure ferroviaire. » Donc, tout cela pour dire que l'environnement c'est avant tout un domaine de recherche de consensus et donc on pourra pas satisfaire à 100 % la profession agricole comme on ne pourra pas satisfaire à 100 % les associations de défense de l'environnement des milieux naturels, les associations naturalistes. On ne pourra pas satisfaire complètement l'ensemble des collectivités. Il y a forcément de recherches de consensus. On prône la RFF, en tout cas c'est... cela a été fait sur plusieurs projets récents, on prône l'approche, on va dire, concerter les projets, la recherche du consensus. Merci. Cette recherche de consensus, elle est nécessairement progressive parce que ce n'est pas, on le voit bien, au stade du débat public avec des poids de contraintes, des poids d'enjeux qui sont droitement massifs, droitement importants qu'on arrive à choisir, à décider tout de suite sur un tracé. C'est la théorie de l'entonnoir pour que quasiment chaque stade d'études apporte des données complémentaires et on précise le choix du projet. Je crois que j'en ai terminé, j'essaie d'ailleurs d'être rapide, voilà, voilà. Oui ! On a terminé.

Didier COROT

Merci Monsieur Facon. Y a-t-il quelqu'un qui veut... oh ! lala, tout d'un coup il va bientôt être l'heure de conclure le débat. Le monsieur qui n'a pas encore parlé en priorité, monsieur. Oui, bonsoir monsieur.

#### Lionel LECUYER

Bonsoir monsieur, bonsoir monsieur le président. Lionel Lecuyer, élu à Vémars. Donc, je veux répondre, poser des questions à l'intervenant de RFF concernant l'environnement. Vous n'êtes sans ignorer que la commune de Vémars a déjà donné beaucoup puisque pratiquement toute interconnexion actuelle de la LGV nord se situe sur notre commune. Donc, nous sommes bien placés pour revoir tous les dommages qui ont été faits et je pense que, puisque RFF maintenant a les moyens, se donne les moyens d'améliorer ses infrastructures, pourquoi ne montrera-t-elle pas l'exemple en améliorant et en, comment dirais-je, en palliant toutes les déficiences, tout ce qui a été fait de... à l'encontre de l'environnement sur les lignes existantes et notamment à Vémars ?

#### Didier COROT

Bon ! Donc, monsieur. Là, monsieur qui... oui, oui, allez au micro sinon vous vous faites doubler là. Il a déjà parlé, oui.

#### Dominique KUDLA

Oui, mais je vais compléter, si vous voulez, parce qu'on parle d'un tas de choses, d'environnement et tout. Mais, ce qui m'attriste, moi, c'est quand même, on ignore complètement l'individu, le résident des zones dans lesquelles on va construire. Tout le monde est content, les Picards ont refusé un troisième aéroport. Maintenant, ils veulent venir chez nous mais si c'est de nous passer la tête, si, nous, on meurt dans le bruit, n'importe comment, cela ne dérange personne apparemment. Et moi, c'est ce qui me choque, c'est que ce soir personne n'a parlé des individus et des gens qui résident sur les endroits où l'on va faire les travaux. Alors, cela c'est vraiment choquant, voilà. Et puis pour revenir à ce que vous disiez tout à l'heure Monsieur Biet, sur l'étude de marché, c'est bien. Mais sur Chaulnes et tout, quand il y a encore des lignes qui ne sont pas électrifiées, s'il faudrait déjà aussi mettre un peu d'ordre dans votre maison, électrifier tout puis après faire d'autres projets, ce sont des choses qui sont un peu choquantes, quand même. Merci, monsieur. Et puis pourquoi Creil serait plus favorisé que d'autres ? Je ne sais pas, on a l'impression qu'à Creil va sortir le futur Président de la République de France, donc, c'est un peu... Il y a déjà des lignes qui existent, un tas de choses, c'est vrai, je ne sais pas s'il y a des études qui ne sont pas très, très claires.

Pierre-Yves BIET

Non, ce n'est pas une question de privilégier Creil, c'est vraiment une question de géographie ferroviaire...

Dominique KUDLA

Oui, d'accord !

Pierre-Yves BIET

C'est la géographie ferroviaire qui fait que Creil, c'est vraiment un carrefour ferroviaire qui permet de diriger et d'irriguer un large territoire, voilà.

Dominique KUDLA

Eh bien oui, c'est une raison de plus. Cela existe, ce n'est pas la peine d'en mettre encore plus.

Pierre-Yves BIET

Donc, c'est pour cela que c'est important de valoriser de faire passer les trains pour permettre d'optimiser l'utilisation du ferroviaire.

Didier COROT

Bon, Monsieur, s'il vous plaît. Oui, merci.

Daniel DOMETZ

Je me présente, Monsieur Dometz, Maire de Saint-Mard. Donc, j'ai la chance d'avoir une gare, la seule du canton, d'ailleurs et donc, nous sommes fiers de l'avoir, même si cela ne fonctionne pas super super, mais enfin bon, cela fonctionne, cela a lieu d'être. La seule chose, c'est que, je pense que le nord de la Seine-et-Marne et cela, je vais rejoindre Monsieur Rigault, mon Président et Monsieur Corneille, mon Conseiller Général, notre secteur va obligatoirement éclater puisqu'on n'a pas grand-chose. Donc, on est parti pour avoir des équipements et faire des équipements. Je pense que RFF et SNCF, que je connais quand même relativement bien maintenant depuis que je suis installé comme maire, devraient quand même se pencher sur notre système. D'abord, comme l'a dit Monsieur Rigault, une gare qui change d'endroit parce que même si cela grandit, on ne peut pas laisser une gare en centre-ville. Nous, on a la chance et la malchance, si vous voulez, on est survolé par les avions, comme beaucoup, on ne peut plus construire, donc, ce n'est pas

nous qui allons créer des soucis de ce côté-là. Par contre, tous mes collègues qui peuvent encore construire et grand bien pour eux, vont vous amener à un nombre considérable de personnes qui vont travailler pour la plupart sur Roissy. Et donc, je pense qu'il serait temps de travailler entre RFF, la SNCF et les élus de notre canton, pour voir ce que l'on peut faire sur un raccordement sur Roissy et sur une gare, même si elle est ailleurs qu'à Saint-Mard ou tout au moins décalée parce que, automatiquement, c'est le cas de le dire sinon on va louper le train, et on sera en retard sur le secteur. Donc, je pense que cela serait bien et je vous invite, si vous voulez, à venir à Saint-Mard, nous voir avec les élus de la région pour travailler sur ce secteur parce qu'il en avait grandement besoin. En plus, on a beaucoup de gens de l'Ouest qui viennent à Saint-Mard, qui viennent même en voiture prendre le train, puisqu'à Plessis-Belleville, la carte orange est beaucoup plus chère. Donc, ils viennent à Saint-Mard. On n'a plus de place du tout sur nos parkings, cela, c'est certain, ils sont même sur nos trottoirs. Moi, je me bagarre énormément. Et donc, on est aussi concerné, nous Seine-et-Marnais que les gens de Crépy et du secteur, et je pense qu'il faut travailler sur cette partie. Voilà, merci.

Didier COROT

Merci, Monsieur le Maire.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Oui. Alors, il restait un point de... une réponse suspendue. Donc...

Yves JOUANIQUE

Oui, enfin, des réponses sommaires, à ce moment peut-être de la réunion publique. Moi, je voudrais répondre un peu à plusieurs interventions.

Didier COROT

Sinon sur l'habitat, notamment.

Yves JOUANIQUE

Oui ! On arrive en réunion publique avec un projet ce soir et puis on sort avec plein d'idées de nouveaux projets. Donc, c'est très intéressant, voire passionnant. Il faudra qu'on réfléchisse sur tout cela. Il y a un petit débat à mon sens, Monsieur le Maire, sur les gares qui doivent être en centre-ville ou pas. Nous, on estime quand même que c'est l'intérêt du

train alors dans les grandes villes, peut-être, mais d'arriver en centre-ville, c'est-à-dire qu'il faut que les gares soient accessibles. Mais en tout cas, nous, on est intéressé pour travailler sur les thèmes que vous évoquez. Puis je vais répondre de façon, je dirais, un peu philosophique, quoi. On fait... On ne néglige pas les personnes alors peut-être qu'on est maladroit dans ses créations, on n'en sait rien. On ne néglige pas les personnes, on ne néglige pas les individus. Notre travail, il est de rendre service aux personnes, quoi. Alors, il y a les personnes qui sont dans les trains et puis il y a les riverains. Donc, évidemment, Eddy Facon, dans son exposé sommaire, mais pas si sommaire que cela, n'a pas évoqué tous les aspects. Il y a évidemment dans les thèmes qui sont analysés et étudiés, évidemment les thèmes du bruit, quoi, bien entendu.

Didier COROT

Bon ! Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Apparemment. Bien, alors, vous avez un micro, la dernière puisqu'il est l'heure de conclure.

Christian NAHON

Bonsoir ! Je m'étais promis de ne pas intervenir ce soir puisque que j'étais intervenu à Fosses mais j'ai noté que RFF, alors, tout à l'heure j'ai fait une erreur de président, excusez-moi, effectivement ce n'est pas Guillaume Pepy, votre Président.

Yves JOUANIQUE

C'est Hubert du Mesnil.

Christian NAHON

Tout à fait. Oui, oui. Non mais tout à fait, que je connais bien aussi. J'ai eu l'occasion de le rencontrer. Bon ! Mais, c'est tellement lié, c'est tellement lié que voilà. Donc, ma question, c'était une question qui a été posée à Fosses et à laquelle on n'a pas... Je ne me suis pas présenté, excusez-moi, Christian Nahon, Maire de Villeron, voilà. Simplement, ce que je voulais demander, c'est quel est le prix du billet, parce que je... vous avez fait des études de voyageurs, donc je suppose que vous avez étudié un prix puisqu'il n'y a pas la carte orange, m'a-t-on dit dans le... Donc, j'aimerais savoir si lors d'une prochaine réunion, parce que ce soir je crois que vous n'avez la réponse, sinon vous me l'auriez donnée puisque cela a été déjà demandé tout à l'heure. Quel est le prix du billet et qui va pouvoir prendre le billet ? Merci. C'est tout.

Didier COROT

Etes-vous en état de répondre à cette question qui vous concerne ? Excusez-moi.

Yves JOUANIQUE

Non ! A ce stade-là, si vous voulez, les prix des billets, ils ne sont pas fixés. Ce qu'il faut quand même dire, cela a été dit tout à l'heure mais je pense qu'on n'avait pas forcément été totalement en chœur parce qu'il m'a semblé qu'il y avait un\_malentendu. Il y a des TER, il y avait des tarification TER et puis il y aura des TGV, avec des tarifications TGV, quoi. Et cela, c'est assez dire. Mais tout à l'heure, il y avait une certaine ambiguïté sur les...

Didier COROT

Sur les études.

Yves JOUANIQUE

Voilà !

Christian NAHON

J'ai bien compris qu'il y avait des TER et des TGV. Donc, je vous demande le prix du billet TER et le prix du billet TGV.

Yves JOUANIQUE

Alors, le prix n'est pas fixé parce qu'on ne le vend pas à la sortie de la réunion publique ce soir.

Christian NAHON

Non, mais... je suis d'accord, mais ce qui est... Non, non mais... Monsieur Jouanique, vous faites de l'humour, moi aussi, je vais en faire. Comment vous pouvez faire une étude de marché sans dire aux gens combien vous allez leur vendre ?

Yves JOUANIQUE

On a pris des hypothèses sur les prix des billets...

Christian NAHON

Donnez-nous vos hypothèses.

Yves JOUANIQUE

... pour avoir la fréquentation Cédric PAPIN peut nous le dire

Christian NAHON

Donnez-nous vos hypothèses.

Yves JOUANIQUE

Cédric Papin sait dire cela mais... Ce n'est pas un prix de billet

Christian NAHON

Non, mais c'est secret. Non, mais c'est secret. C'est un secret ?

Yves JOUANIQUE

Non, non, non. Ce n'est pas un prix de billet.

Christian NAHON

Si c'est secret, vous nous le dites.

Cédric PAPIN

Non, selon les études, selon les études, qui sont à disposition du public

Christian NAHON

Non, mais moi aussi, je peux faire de l'humour gratuit puisque pour l'instant, on n'a pas le prix du billet.

Didier COROT

C'est gratuit.

Lionel LECUYER

Pour compléter un peu la question de Monsieur Nahon, je voudrais poser la question qui est la suivante. Comment vous faites un distinguo, le nombre de passagers qui diffèrent selon le passage, selon les trois passages proposés dans l'est du Val-d'Oise ?

Cédric PAPIN

Pour répondre à Monsieur, enfin quand même, je veux revenir sur le coût du billet. Enfin, on ne va pas y passer, malheureusement, même si c'est le nerf de la guerre. Pour les usagers, c'est très simple. Le prix du billet tel qu'il a été simulé, c'est celui... On applique la tarification régionale du Conseil Régional de Picardie avec tous les systèmes d'abonnement, y compris

le Pass'Actif actuellement en Picardie qui paraît être compensé au-delà des 75 kilomètres pour les personnes qui vont travailler. Voilà ! Donc, ce n'est pas compliqué. Je ne peux malheureusement pas vous dire l'hypothèse, enfin, ce n'est qu'une hypothèse, mais vous faites un ratio, vous prenez le prix jusqu'à... je ne sais pas, jusqu'à Orry-la-Ville, puis vous l'étendez un peu jusqu'à Roissy. Il n'y a pas de mystère. Je ne pense pas que ce soit très discriminant dans les résultats. Pour la grande vitesse, c'est exactement la même chose. Ce sont les hypothèses qui ont été prises en fonction des tarifs pratiqués aujourd'hui par la SNCF sur les grandes lignes. On a évidemment échangé depuis longtemps lors de la préparation des études avec la région de Picardie, avec la SNCF grande ligne, toutes les hypothèses..., enfin les hypothèses dans leur ensemble leur semblaient tout à fait crédibles. Donc, bon !

Didier COROT

Moi, j'ai une question, et la taxe aéroport. La ligne TGV y sera soumise, la ligne TER, elle sera soumise ?

Cédric PAPIN

Oui, vous évoquez peut-être la taxe actuellement perçue sur les voyageurs du RER.

Didier COROT

Absolument !

Cédric PAPIN

Alors, non, cela n'a pas été pris en compte à ma connaissance. En revanche, il faut quand même distinguer le système de transport francilien, pardon, il est tard, des grandes lignes du TER Picardie avec des accords très spécifiques, avec une politique menée par le STIF. Alors, je ne crois pas avoir vu des STIF dans la salle mais ce serait très intéressant de relayer la question...

Didier COROT

Pour avoir la réponse.

Cédric PAPIN

... je ne peux pas vous répondre de la part de RFF.

Pierre-Yves BIET

Peut-être un mot sur la question complémentaire de Monsieur Lecuyer sur les prévisions de trafic sur les différentes options de passage. Alors, les prévisions de trafic dans tous les projets d'infrastructure, ferroviaire ou autres, utilisent des modèles de prévisions. Ces modèles dans le ferroviaire, on a la chance contrairement à d'autres secteurs, d'avoir des modèles qui tournent depuis longtemps, qui sont robustes parce qu'on n'en est pas au premier projet de réalisation de lignes ferroviaires. Et donc, ils permettent d'intégrer un certain nombre de paramètres, comme la desserte d'une ville dans un cas de figure, la desserte de deux ou de trois villes dans d'autres cas de figure. Donc, le modèle intègre le potentiel de trafic et les déplacements, les volumes de déplacement, tout mode confondu, et ensuite permet de calculer quelle part de marché, le train, l'offre ferroviaire pourrait prendre par rapport à cette demande globale d'un point à un autre. Ce qui permet de différencier entre différentes options de passage, dès lors que ces différentes options de passage desservent des points différents ou dès lors que ces différentes options de passage mettent des temps de parcours différents puisque le temps de parcours est un élément aussi de choix du voyageur. Donc, ce sont des modèles qui sont effectivement assez complexes mais qui sont aujourd'hui bien calés et robustes et qui sont à la fois éprouvés mais à la fois définis précisément pour chacun des projets, si vous voulez, adaptés aux caractéristiques de chacun des projets. La méthodologie des études, elle est présentée dans le dossier des études qui est tout à fait accessible dans le cadre du débat public que RFF a menées.

Claude BERNET

Bon, bien, écoutez ! Merci Monsieur, pour les dernières précisions. Je pense qu'on va pouvoir... Ah ! Peut-être un dernier mot. Le dernier mot de Monsieur.

Stéphane JABUT

Moi, donc, Stéphane Jabut, donc, le premier Maire-adjoint de Dammartin. Pour finir justement, c'est la seule réunion qui avait eu en Seine-et-Marne. J'aimerais aborder dans le sens de tout ce qui a été dit par les élus, j'allais dire, locaux du secteur, par le Conseil Général, Monsieur Dometz, Monsieur Rigault, effectivement, nous, on est demandeur d'une meilleure accessibilité à Roissy, et la plate-forme et effectivement travailler sur un meilleur cadencement de la ligne K, je n'y reviendrai pas, sur le... effectivement, pourquoi pas aussi une liaison entre la ligne K et puis le CDG de RER, à la plate-forme de Roissy, pourquoi pas aller dans ce sens-là. Et puis, effectivement aussi, un point qui n'a pas été abordé mais que j'aimerais simplement soumettre par rapport avec RFF, nous aussi, nous, on se bat pour le prolongement de l'A104 et la fin l'A104 qui n'est pas finie sur le secteur. Donc, c'est un point

aussi qui est important chez nous. Voilà simplement, puis le débat est intéressant et puis je vous remercie d'avoir organisé ce débat ici à Dammartin.

Claude BERNET

Merci, Monsieur. Merci au public. Nous pouvons clore donc le débat et la prochaine réunion, donc, sera... ça y est, je n'ai pas vu mon papier, le 10, oui, à Saint-Quentin.