
REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

Jeudi 10 juin 2010
Saint Quentin, Amphithéâtre Mercure - CCI de l'Aisne
19h - 22h

Claude BERNET

... les gens qui sont arrivés tôt. Et avant toute chose, et avant de faire quoi que ce soit, je vais m'adresser à Madame Ryo, premier adjoint à Monsieur le Maire de Saint-Quentin, et lui demander, si elle veut bien monter à la tribune, de prononcer ce que nous appelons « le mot d'accueil républicain ». Et puis, je crois qu'elle va parler un peu du fond aussi si j'ai bien compris ce qu'elle m'a dit. Voilà, nous lui donnons la parole.

Monique RYO

Merci beaucoup. Monsieur le Préfet, Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Président de la région Picardie, Monsieur le Président de Réseau Ferré de France, mesdames, messieurs les élus, mesdames, messieurs les directeurs, mesdames, messieurs, chers amis. Je voudrais tout d'abord vous adresser les cordiales salutations de notre sénateur-maire Pierre André, qui m'a demandé de le représenter et de vous dire combien il est attentif au dossier de liaison Roissy-Picardie, dossier important pour l'avenir de notre région. Je voudrais aussi excuser Xavier Bertrand, notre député, qui est retenu à Paris ce soir, mais qui s'est fortement impliqué en tant que Président du pays Saint-Quentinois sur ce dossier.

Permettez-moi également de remercier Serge Renaud, Président de la chambre de commerce et d'industrie de l'Aisne qui, une fois encore, nous accueille dans ses locaux pour un débat qui s'annonce des plus constructifs. Cela fait maintenant plus de 20 ans que le train à grande vitesse alimente les débats en Picardie. En effet, lorsqu'au début des années 80, les études du TGV Nord furent lancées, des voix discordantes se firent immédiatement entendre, les unes partisans d'un tracé par Amiens, les autres favorables au tracé actuel, motivées par la vocation même du TGV, « aller très vite pour relier Paris à Bruxelles en 80 minutes ». Que n'a-t-on pas dit alors au sujet de la gare Haute-Picardie à Ablaincourt-Pressoir ? « Gare dans les betteraves », « Personne n'y viendra », « Une gare au milieu de nulle part », et cetera. Le fait est que le TGV est un bienfait pour notre région, et que cette gare de Haute-Picardie, formant avec les autoroutes A1, A29 et A26 un nœud de communications de premier ordre, a permis au bassin Saint-Quentinois de poursuivre son développement économique. N'oublions pas que, regroupant le tiers des entreprises du département, le Saint-Quentinois est le premier bassin d'emploi de l'Aisne et le deuxième pôle économique de Picardie. Il compte sur son territoire de grands groupes industriels français et étrangers, comme L'Oréal, MBK Yamaha, Nestlé, Harris, Le Creuset, La Couronne, Le Bourget, Vandamme, La Pie qui chante, Tereos, ou en encore Majuscules, mais également nombre d'entreprises tournées vers les nouvelles technologies. Pour ce tissu industriel, la proximité de la gare TGV Haute-Picardie est essentielle. Aujourd'hui, c'est à une nouvelle étape du développement du transport ferroviaire picard qui nous est demandé de consacrer nos réflexions. L'amélioration de l'accès de la Picardie au réseau à grande vitesse constitue en effet un enjeu majeur. La création d'un barreau ferroviaire, Creil-Roissy, permettant de relier la Picardie à la gare TGV Roissy-aéroport Charles-de-Gaulle, représente en ce sens une chance à saisir, car elle est de nature à renforcer la position de notre région aux plans national et international, mais aussi à favoriser les déplacements des Picards travaillant sur Paris. Dans le Saint-Quentinois, nous soutenons tous les projets bénéfiques au développement économique et social de notre région. C'est pourquoi nous sommes favorables au projet de liaison ferroviaire Creil-Roissy. J'attire cependant votre attention sur un point très important pour le Saint-Quentinois, mais aussi pour l'ensemble de l'aire de Haute-Picardie. Le barreau Creil-Roissy ne doit pas avoir un effet de vase communicant. En effet, il ne faudrait pas que l'accès au réseau à grande vitesse via Creil ait pour conséquence une baisse de fréquentation de la gare de Haute-Picardie. De même, il ne faudrait pas que l'augmentation du trafic TER via le barreau de Creil conduise à la suppression de lignes ou d'arrêts sur l'axe Paris-Nord-Belgique passant par Saint-Quentin. Enfin, relié aux grandes villes du Nord de la France et de l'Europe par un important réseau routier, la RN29 et la RN44, autoroutier, l'A26 et l'A29, ferroviaire, la gare SNCF grande ligne

en centre-ville et la proximité de la gare TGV Haute-Picardie, et fluviale, Saint-Quentin est situé au cœur du triangle Paris-Londres-Bruxelles. Une situation propice au développement économique, nous l'avons dit, mais également touristique du territoire Saint-Quentinois. C'est pourquoi le développement ferroviaire de la région Picardie ne peut se faire unilatéralement. Un accès direct d'Amiens au réseau TGV doit correspondre à un accès direct de Saint-Quentin au TGV. Nous sommes ici ce soir pour exprimer des idées et débattre sur un projet qui, nous l'espérons tous, sera profitable à l'ensemble de la Picardie. Je vous souhaite un bon débat et une bonne soirée.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Madame Ryo, merci beaucoup ! Monsieur le Préfet de l'Aisne, Monsieur le Président du conseil régional, mesdames et messieurs les parlementaires, les conseillers généraux, les maires, je vois que vous êtes nombreux... les conseillers municipaux aussi, j'en ai rencontré quelques-uns en accueillant un petit peu le public à l'entrée. Je voudrais d'abord exprimer la reconnaissance de la Commission du débat public à la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne et au Président Serge Renaud, qui est ici représenté aujourd'hui, parce que lorsqu'il y a quelques mois, nous préparions cette opération, je m'en suis ouvert à lui dans ses magnifiques bureaux amiénois de la Chambre régionale, et qui sont un témoignage de l'histoire architecturale de ce pays, et il m'a tout de suite dit : « Mais écoutez, nous avons une très belle salle à l'Espace Jean Bouin, pourquoi ne venez-vous pas ? ». Je constate qu'effectivement, cela a été peut-être plus facile d'organiser cette réunion que d'autres, et je tiens à remercier Saint-Quentin, la CCI de Saint-Quentin, mais aussi tout Saint-Quentin pour l'accueil que vous faites à la Commission du débat. Alors, moi, je vous prendrai simplement quelques minutes pour vous rappeler où nous en sommes de ce débat public. Vous avez peut-être commencé à le suivre depuis le 15 avril où nous avons fait une conférence de presse à Amiens pour le lancer, et le 22 avril, nous avons fait une réunion, Monsieur le Président du conseil régional s'en souvient, où il y avait beaucoup de monde, peut-être même un peu plus de monde que nous pouvons en accueillir dans la salle, reste dans les détails... mais enfin, qui montrait l'engagement de toute la Picardie sur cette affaire. Et depuis, nous avons fait les réunions et en Picardie et en Ile-de-France, je vous passe la liste. Aujourd'hui, nous sommes à la septième réunion. Nous ne sommes pas très loin de la conclusion, le débat, lui, ne s'arrêtera que le 31 juillet, mais pour des raisons évidentes dues aux vacances, nous avons décidé de ne pas faire de réunion publique après le 07 juillet, ce sera la dernière réunion de synthèse à Chantilly, en Picardie. Donc, nous aurons fait

11 réunions, et au cours de ces onze réunions publiques, effectivement, comme l'a dit Madame Ryo, les choses ont été dites, et au fond, que veut la Commission ? Qu'est-ce qu'elle fait la Commission ? La Commission du débat public, c'est une autorité indépendante qui est différente du maître d'ouvrage, même si elle travaille avec le maître d'ouvrage en confiance, mais nous sommes différents. Et nous, ce que nous cherchons à savoir pendant ces trois mois et demi de débat, c'est, au fond, quelles sont les opinions, les aspirations des populations concernées, d'ailleurs avec à leur tête leurs élus, leurs associations, leurs groupements. Et donc, nous essayons de faire un tableau de ce que nous voyons. C'est une grande ambition, parce qu'il faut assurer une information large. C'est ainsi par exemple que nous avons diffusé 800 000 documents de base dans les boîtes à lettres avec un quatre pages émanant de la Commission pour expliquer le fonctionnement du débat, et un six pages émanant de RFF et qui est une synthèse du grand dossier que vous avez d'ailleurs à votre disposition, si par extraordinaire vous ne l'avez pas encore. Donc, il faut assurer une information très large. Et nous nous sommes posés au début la question de l'aire du débat, et je me souviens encore d'un après-midi d'hiver où je suis allé voir Monsieur le Préfet de l'Aisne dans son bureau à la préfecture, où je lui ai demandé : « Bon ! Pour ce qui est de la Somme et de l'Oise, elles seront entièrement dans le territoire du débat, que pensez-vous, Monsieur le Préfet, sur l'Aisne ? », et il m'a dit : « Il faut absolument que vous alliez à Saint-Quentin, et que vous mettiez dans le territoire du débat, c'est-à-dire l'endroit où on diffuse notamment la documentation, la vallée de l'Oise, en fait, le couloir ferroviaire, Chauny-Tergnier-Saint-Quentin ». Et donc, je vous remercie de m'avoir donné ce conseil parce qu'effectivement, on s'est très vite rendu compte, dès que le débat a été commencé à travers les messages que nous recevons sur l'Internet, par les cartes T, que beaucoup de gens de cette région, de Saint-Quentin et des alentours de Saint-Quentin ont leurs idées sur le débat, notamment Madame Ryo, disent de façon modulée, différente, diverse, mais toujours assez constante, ce que vous venez de dire, à savoir, oui... enfin, en général, ils sont assez favorables au projet, mais de grâce, qu'on ne porte pas atteinte à des choses qui fonctionnent bien. Et d'ailleurs, j'ai reçu ce matin même une lettre signée par Monsieur Xavier Bertrand en sa qualité de Président du pays Saint-Quentinois, qui dit, en quelques mots très simples et très clairs, tout cela, et qui sera d'ailleurs publiée sur le site du débat, comme tout ce que nous recevons. Alors, je précise bien que si vous voulez vous adresser à la Commission, vous avez une grande facilité à le faire avec l'Internet, un site Internet dont les données sont sur toute notre documentation. Vous pouvez adresser à la Commission un message informatique, vous pouvez aussi adresser à la Commission une lettre, et quelle qu'en soit la forme, nous l'enregistrons, nous la mettons sur le site, et cela restera en archives, je précise, parce que ces archives peuvent avoir une importance juridique dans le

futur quand... si le projet atteint le stade de la maturité, donc de la déclaration d'utilité publique et cetera, et puis, par ailleurs, nous répondons aux questions, il y a actuellement un peu plus de 360 questions sur le site auxquelles nous avons répondu. Quand je dis « nous », d'ailleurs, je ne voudrais pas m'attribuer les mérites, nous attribuer les mérites, qui reviennent en fait essentiellement au maître d'ouvrage, puisque la plupart de ces questions ont un caractère technique, et que c'est au maître d'ouvrage qu'elles sont posées, et qu'il y répond par écrit comme il va répondre aujourd'hui par oral. Donc, ces outils du débat, réunion de débat public plus Internet, courriers, et cetera, actuellement, on en est à peu près... en dehors des 350 questions, il y a à peu près 700 avis qui ont été publiés, ce sera encore un peu plus le 31 juillet. On peut dire dès aujourd'hui que le débat a été suivi, et cela c'est important pour sa légitimité, après tout, ce n'était pas gagné d'avance. La notoriété du projet était certes très grande chez les élus et les responsables que vous êtes pour beaucoup, mais peut-être moins dans le grand public, et il fallait d'abord faire passer ce projet dans le grand public. Et je peux vous dire, si vous regardez le site Internet, vous verrez que ce sont des personnes, des particuliers pour la plupart, qui nous écrivent, des associations aussi, des groupements, des élus, et cetera, mais en tout cas, je dirais, le public dans sa diversité et y compris, j'allais dire, les hommes de base, les citoyens et les citoyennes répondent à l'appel de la commission. Alors, tout cela pour arriver à quoi ? Très simplement, je rappelle le calendrier, nous, nous travaillons jusqu'au 31 juillet, après quoi la Commission a deux mois pour faire son rapport, donc elle doit rendre son rapport avant le 30 septembre. Alors, au passage, puisque je parle de la commission, je vais vous présenter les membres de la Commission du débat public qui sont avec moi à cette tribune. Je vais commencer par... en prenant l'ordre : Didier Corot, qui est un paysagiste géographe, et qui est, j'allais dire, un spécialiste confirmé des débats publics ferroviaires, puisqu'il en a fait plusieurs autres. Danièle Rousseau, qui est à côté de moi, qui est ancienne cadre dans le secteur du logement, et qui est, à titre personnel, d'ailleurs présidente d'un organisme de gestion de type association syndicale, donc qui connaît les problèmes concrets du terrain ; Emmanuel Droz qui est avocat à Paris après avoir été d'ailleurs Directeur du Patrimoine d'une grande société d'HLM ; et puis, notre collègue, Lamia Abdel-Naby, qui a une caractéristique par rapport à nous, c'est qu'elle fait baisser la moyenne d'âge de notre commission. C'est une jeune maman de 4 enfants d'ailleurs, et en même temps, elle assume des fonctions qui peuvent être utiles à chacun d'entre nous, et qui sont difficiles, puisqu'elle est assistante médicale dans une société de secours, vous savez, du type Europe Assistance. Donc, voilà ce qu'est cette Commission, c'est un petit groupe choisi par la Commission nationale du débat public, qui n'a d'autres soucis que d'essayer de bien comprendre ce qui a été dit et de le retranscrire de façon honorable et claire dans un

document qui ne devra pas dépasser 60 pages si on veut être lu, pour résumer en fait 300 heures de... en fait, 333 (ça me paraît énorme !!) heures de réunions et des milliers de documents avant le 30 septembre. Ensuite de quoi viendra un instant très important qui dure 3 mois. La loi de 2002, qui organise le débat public, donne au maître d'ouvrage de façon à ce qu'il y ait quelque chose derrière le débat, à ce que cela ne tombe pas dans la grande, vous savez, le grand trou noir, de façon à ce qu'il y ait quelque chose, la loi impose au maître d'ouvrage de répondre dans un délai de 3 mois, c'est-à-dire de donner sa réaction. Ce qui ne veut pas dire, parce que ce serait matériellement impossible et irréaliste de dire « Oui », « Non », et cetera. Toutes les nuances peuvent être utilisées, mais enfin, le maître d'ouvrage doit dire ce qu'il a retenu du débat, et ce qu'il compte en faire. Le maître d'ouvrage, c'est Réseau Ferré de France, il va se présenter dans quelques instants, par Madame Vanlaecke, qui est la Directrice régionale Nord-Pas-de-Calais Picardie. C'est un organisme qui a un conseil d'administration dans lequel l'Etat joue un rôle important. Donc, bien entendu, la décision qui sera prise avant donc le 31 décembre de cette année sera une décision qui aura été étroitement concertée avec l'Etat, et j'imagine, avec d'autres collectivités que l'Etat. Donc, voilà à quel stade nous en sommes, cela va à peu près aux deux tiers, en tout cas, des réunions publiques, sans doute aux deux tiers aussi du débat par courrier, Internet, et cetera. Donc, on commence à voir se dessiner un certain nombre de choses. Et bien entendu, il n'était pas question, je vous l'ai dit, de ne pas venir à Saint-Quentin, parce que justement nous souhaitons écouter la parole de ce territoire, qui est à la fois, par l'étoile de Creil, relié au projet à son niveau de Creil, et en même temps, titulaire actuellement, avec la gare de Haute-Picardie, de liaisons importantes, et auxquelles nous savions déjà qu'il tient... mais justement, il nous sera important de savoir de façon peut-être encore un petit peu plus détaillée. Alors, à ce stade, je crois que le mieux, c'est de donner la parole à RFF pour qu'il se présente et qu'il présente le projet. Dans le courant de notre débat, nous donnerons la parole à un représentant de la SNCF, Jean-François Paix, qui est directeur adjoint à la Direction Voyageurs, auquel nous avons justement demandé de venir parler des liaisons de la Haute-Picardie, de la desserte de la haute Picardie. Donc, on a bien compris que cette question serait posée, et donc on a demandé à l'opérateur actuel, l'opérateur historique, de venir en parler. Et puis, le reste sera évidemment consacré, l'essentiel de notre débat sera consacré aux questions de la salle et aux interventions de la salle. Et il y a quelqu'un qui me demande la parole, je vais la lui donner. Etant entendu que peut-être nous demanderons à Monsieur le Préfet de l'Aisne de dire quelques mots de conclusion à la fin. Et donc, il y a quelqu'un tout à fait au fond qui demande la parole, si vous voulez bien vous approcher de l'un des micros, monsieur... Non ? Non. Ah ! Pardon ! Très bien. C'est un problème technique. Non, j'étais surpris qu'à ce stade vous demandez la

parole, mais vous voyez ici, c'est à tout instant, vous pouvez interrompre les choses. Alors, Madame Vanlaecke, c'est à vous !

Lucette VANLAECKE

Merci, Monsieur le Président. Madame le Maire, Monsieur le Préfet, Monsieur le Sous-Préfet, Monsieur le Président du Conseil Régional, mesdames et messieurs les Présidents, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs, bonjour ! Alors, d'abord Réseau Ferré de France, ce sont les personnes qui sont avec vous ce soir. Certains sont dans la salle, je citerai François Tainturier, qui est notre Directeur du développement, qui peut-être interviendra sur le développement du réseau ferré national, mais d'abord et avant tout, Pierre-Yves Biet, le responsable du débat public et Cédric Papin, le responsable des études. Mais Réseau Ferré de France, c'est aussi l'entreprise de service public qui a été organisée par l'Etat pour prendre en charge le réseau ferré national, l'aménager, le développer, le moderniser, et organiser sur ce réseau les meilleurs services ferroviaires possibles pour qu'ils répondent aux besoins actuels et futurs de notre société, de nos territoires et de notre économie. Réseau Ferré de France n'agit pas seul, mais avec l'ensemble des institutions qui participent à la définition et à la mise en œuvre de la politique des transports. Je citerai l'Etat, les Conseils régionaux, je citerai aussi la SNCF. Alors, en tant que propriétaire des voies ferrées, mais aussi en tant qu'entreprise chargée du développement du réseau, Réseau Ferré de France mène plusieurs grands projets en France, dont le projet de Roissy-Picardie que nous allons vous présenter, et qui s'inscrit parfaitement dans la mission qui nous a été confiée par le Grenelle de l'environnement, puisqu'il s'agit d'un projet de maillage du réseau existant qui, avec seulement une dizaine de kilomètres de lignes nouvelles à créer entre la ligne LGV passant par Roissy et la ligne Paris-Creil-Amiens, ligne classique, va permettre de relier la Picardie à la grande vitesse. Au-delà de cette sobriété de moyens mis en œuvre pour des effets majeurs, et toujours en matière de développement durable, je rappellerai que Réseau Ferré de France, dans chacun de ses projets, se préoccupe du développement durable. C'est une préoccupation continue et progressive tout au long du projet lui-même. Cette prise en compte concerne toutes les sphères du développement durable, tant sur l'accessibilité, bien sûr, qui est l'essence même des projets et de leurs effets positifs sur le report modal et sur les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi sur le social avec toutes les actions d'organisation des retombées sur les territoires, sur la qualité des infrastructures qui fait une large part à l'innovation et à l'écoconstruction, l'efficacité énergétique et les protections vis-à-vis du bruit, et c'est aussi bien sûr la protection de l'environnement en limitant les incidences négatives. Mais Réseau Ferré de France croit aussi en l'apport de la concertation, et dépasse largement les strictes obligations réglementaires. Nous avons de

véritables attentes dans le déroulement du débat public sur ce projet bien sûr, car il répond à des besoins forts en Picardie, nous l'avons vu, mais aussi nous avons constaté qu'il faisait débat en Ile-de-France dans tous les sens du terme, nous l'entendons aussi. Pour nous, Réseau Ferré de France, le débat public est toujours un moment important dans la vie d'un projet ferroviaire. C'est tout particulièrement le cas pour Roissy-Picardie, car même si ce projet est un petit projet, pourrait-on dire, en regard des projets qui sont soumis au débat public par Réseau Ferré de France, c'est le septième pour Réseau Ferré de France. C'est un grand projet au regard des enjeux qu'il représente. C'est en effet la première fois que Réseau Ferré de France propose au public un projet de maillage du réseau ferré. Donc, nous attendons beaucoup des débats publics, je le répète, nous souhaitons particulièrement que l'expression et le dialogue avec vous, mais aussi avec les institutions et les organisations concernées par le projet Roissy-Picardie, permettent d'apporter des éléments aux principales questions qui vont être posées. Et aucun projet ne se réalisera sans cette légitimité-là, qui est à construire, qui ne va pas de soi, même si, dès le démarrage du projet, des forces vives se sont déjà exprimées. Ce projet, nous voulons qu'il soit confronté, y compris à ceux qui n'en veulent pas. Et donc, notre attitude dans ce débat, c'est vous écouter et vous entendre, vous tous aujourd'hui, dans ce territoire, ce que vous ressentez, ce que vous exprimez, ce que vous appréciez. Le débat public doit permettre in fine de nous éclairer dans la décision que nous devons prendre, comme le Président Bernet le précisait, avant la fin d'année, quant à la suite à donner au projet. Evidemment, nous la prendrons avec l'Etat et avec la région, et nous tiendrons le plus grand compte de ce qui va se passer avec vous et dans le cadre du débat en général. Donc, ce débat public est pour nous un temps fort dans la vie du projet, puisqu'il nous permettra, nous l'espérons, au vu des appréciations que vous porterez sur son bien-fondé, d'en définir l'opportunité, de débattre avec vous de ses objectifs et d'en préciser les principales caractéristiques. Rien n'est décidé d'avance. Mais il est temps maintenant de passer la parole à Pierre-Yves Biet, pour qu'il vous présente le projet lui-même.

Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! Je vais successivement vous présenter tout d'abord les objectifs auxquels répond le projet Roissy-Picardie. Avant d'aborder les solutions étudiées par Réseau Ferré de France, et donc portées au débat, savoir si ce projet était réalisé, quel type de service... donc, quel type de train serait amené à circuler sur cette ligne nouvelle et sur le réseau picard qu'il connecte, et puis, si ce projet devait être réalisé, comment insérer la ligne dans le territoire qui l'accueillera ? Donc, c'est la question des options de passage. Nous commençons donc par l'aspect des objectifs. Je présenterai successivement quatre

objectifs. Le premier d'entre eux, qui est l'élément, à nos yeux, principal dont il a déjà été question, c'est l'enjeu de raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse. Cet enjeu, il est directement lié à la situation actuelle qui est bien connue ici, c'est-à-dire cette absence de connexion entre le réseau historique, le réseau classique qui dessert la Picardie, et le réseau à grande vitesse, malgré le fait que la Picardie est traversée par quelques 130 km de ligne à grande vitesse LGV Nord et, depuis 2007, par la LGV Est européenne, mais simplement un arrêt, non connecté au réseau ferroviaire régional, en l'occurrence donc la gare TGV Haute-Picardie, nous avons l'occasion d'aborder lors de cette soirée. Et cette situation, elle a une conséquence très immédiate, c'est que, lorsqu'on regarde les statistiques, les habitants de Picardie utilisent moins le train que la moyenne des Français pour leurs déplacements nationaux, les chiffres qui sont en notre possession, c'est de l'ordre de 20 % de moins, et de ce fait-là, ils utilisent davantage la voiture. La conséquence, c'est que l'accès à la grande vitesse ferroviaire reste encore majoritairement lié à l'accès par Paris, à peu près deux tiers des Picards rejoignent le TGV, le réseau à grande vitesse, à partir des gares parisiennes, et donc à partir d'un changement depuis la gare du Nord vers les autres gares. Aujourd'hui, la gare Haute-Picardie porte de l'ordre de un quart, de l'ordre de 24 % des Picards qui empruntent la gare Haute-Picardie pour accéder à Roissy, c'est 55 % des habitants de la Somme, c'est 17 % des habitants de l'Aisne et, effectivement, principalement du Nord-Ouest du département. Et donc, cet aspect est quand même perçu comme un frein à l'accès à la grande vitesse, même si, et cela a été dit, la gare TGV Picardie a répondu aux objectifs qui lui avaient été assignés, puisque, aujourd'hui, c'est de l'ordre de 430 à 450 000 voyageurs par an, donc une gare qui a trouvé sa clientèle, et nous aurons l'occasion d'évoquer ces aspects là un peu plus tard dans la soirée. Donc, l'objectif du projet, c'est de répondre à cette situation d'une région traversée mais mal desservie, et donc, ce projet avec cette connexion de quelques kilomètres au Nord de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle entre la ligne d'interconnexion qui dessert donc Roissy, interconnexion à l'Est de l'Île-de-France et la ligne Paris-Creil-Amiens, Paris-Creil-Saint-Quentin, permettrait la circulation de train à grande vitesse sur le réseau picard, et donc, la desserte d'un certain nombre de villes de la Picardie. Ce qui a été envisagé à ce stade des études, dans le cadre d'étude de marché, c'est la mise en place de TGV directs entre Amiens, Creil, Roissy, et au-delà vers l'ensemble, en tout cas de nombreuses métropoles régionales qui figurent sur le schéma que vous avez ici. Donc... Je vais utiliser un point doc jusqu'à ce que ce sera visible pour toute la salle. Donc, vers Lyon, mais globalement vers le sud-est, Montpellier ou la branche de Provence-Alpes-Côte d'Azur ; vers l'est avec Strasbourg ; et également vers les différentes villes du grand Ouest. L'atout de ce projet, et en tout cas l'un de ses principes forts, c'est de desservir les nœuds ferroviaires picards, et en particulier Creil, puisqu'à partir de Creil,

carrefour ferroviaire, c'est bien une large partie de la région Picardie qui peut bénéficier de l'effet grande vitesse. Donc, cet enjeu de desserte de Creil, il permettra, par des correspondances adaptées, d'aller desservir également le Beauvaisis, d'aller desservir tous les territoires situés entre Creil et Amiens, mais aussi de desservir l'ensemble des territoires qui sont actuellement desservis par la ligne Creil-Saint-Quentin-Compiègne-le Noyonnais-Chauny-Tergnier et, bien sûr, le Saint-Quentinois. **Donc, un enjeu de cette diffusion ??**. Pour illustrer cet effet de diffusion, je vais vous proposer de regarder une petite animation, je présenterai deux animations au cours de cette présentation, elle va, je pense, apparaître sur l'écran, voilà. Elle va, en fait, simuler le fonctionnement et le départ d'un TGV qui partirait d'Amiens, et en même temps... donc là, je vais lancer l'animation... vous voyez le réseau ferroviaire Compiègne vers Saint-Quentin ensuite, le TGV partirait d'Amiens, en même temps un TER ou un Corail Intercités part de Saint-Quentin, part de Beauvais par exemple, celui de Saint-Quentin dessert Compiègne, et l'ensemble de ces trains, TGV-TER, se retrouvent pour assurer les correspondances en gare de Creil ; le TGV se poursuit ensuite vers Roissy-Picardie, la gare Aéroport Charles-de-Gaulle. Vous allez noter que le TER, comme c'est le cas aujourd'hui, se poursuit jusqu'à Paris Nord, donc il n'y a évidemment pas de remise en cause des relations avec Paris Nord ; et puis, l'animation se poursuit dans l'autre sens, dans le sens Sud-Nord, où là aussi Creil joue le rôle de plate-forme d'éclatement, de manière à permettre à une large partie de la Picardie de bénéficier de cet effet grande vitesse qui est obtenu lorsque le TVG ensuite roule sur le réseau à grande vitesse, par exemple entre Paris et Lyon. Alors, en termes d'avantages, il y a des avantages de commodité, l'absence de changement de gare à Paris, qui est souvent perçue comme quelque chose de contraignant, et donc là, avec le système pour ce qui concerne la vallée de l'Oise, le Saint-Quentinois de correspondance qui serait adapté en gare de Creil, mais il y a aussi des enjeux en termes de gain de temps : gain de temps par rapport à une situation de passage par Paris. On a ici sur l'image l'exemple d'un trajet Saint-Quentin-Lyon-Marseille, et on compare d'une part un passage par Paris, donc utilisé encore par beaucoup de voyageurs aujourd'hui, donc vous voyez 3 heures 40 de gare à gare entre Saint-Quentin et Lyon, incluant une correspondance à Creil, contre 4 heures 10 pour Saint-Quentin-Lyon par Paris, et un temps de parcours qui serait similaire à ce que vous connaissez aujourd'hui, via la gare TGV Haute-Picardie, mais ce qu'il faut voir c'est que cela offre une offre complémentaire par rapport à ce qu'offre aujourd'hui la gare Haute-Picardie. Je pense que la SNCF, elle reviendra tout à l'heure, mais c'est bien une logique de complémentarité entre les différentes gares TGV de Picardie, TGV Picardie, et donc Amiens et Creil, qui pourraient être envisagées par rapport à des questions de destination ou d'horaire des trains, de manière à offrir globalement une offre qui serait plus importante pour la Picardie, et c'est vrai aussi ici

pour le Saint-Quentinois ou le Chaunois. Voilà pour ce premier objectif. Le second objectif du projet qui est important pour RFF gestionnaire du réseau, bien évidemment, mais qui est important aussi pour tous ceux qui, à l'avenir, prendront le train, et on sait que la perspective de croissance des trafics de train à grande vitesse est importante, et donc le projet Roissy-Picardie, il crée en fait au Nord de Roissy un second itinéraire, un débouché. Il permet donc de sortir du réseau à grande vitesse pour non seulement desservir la Picardie, mais aussi il permet d'accroître la capacité du réseau à grande vitesse. Une notion qui est peut-être plus facilement compréhensible à travers là aussi une petite animation. Donc, ce que vous allez... avant de la lancer, ce que vous allez voir, c'est... pour situer, ici, donc, on mettra en grand juste après, on démarrera l'animation, la gare de Paris, gare du Nord, la ligne vers Creil, Saint-Quentin et Amiens, le départ, l'embranchement de la LGV Nord vers Lille, la LGV d'interconnexion qui part au niveau de Roissy, et donc, en bleu avec la flèche, le projet Roissy-Picardie. La situation actuelle, donc on va démarrer l'animation, la situation actuelle, vous allez voir des trains, des TGV qui partent de Paris pour desservir le Nord de la France ou le Nord Europe. Vous avez des TGV, vous savez qu'on appelle province-province, ce qui desservent la gare TGV Haute-Picardie qui emprunte l'interconnexion, qui dessert Roissy, et qui s'insère, vous voyez, entre deux trains venant de Paris Nord. Et vous avez ici le train Roissy-Picardie qui, lui, sortirait... pas de collision bien évidemment, l'animation pourrait le faire croire mais ne vous inquiétez pas, ce train Roissy-Picardie qui, lui, sortirait du réseau, et pourrait non seulement desservir la Picardie, mais cela veut dire qu'on a pu mettre en circulation ce train, alors qu'en toute hypothèse, et vous le reverrez quand un deuxième train pour le Roissy-Picardie passera sur l'animation dans un instant. Voilà ! Voici, là, en bleu. Ce deuxième train, en toute hypothèse, il n'aurait pas pu s'insérer sur la LGV Nord, puisqu'au même moment le sillon, c'est-à-dire la place, était pris, vous voyez, par le TGV qui vient de croiser le train Roissy-Picardie. Donc, cela a permis non seulement de desservir la Picardie, mais aussi de mettre en place un train, par exemple, entre Marseille et Roissy-Charles-de-Gaulle. C'est ce qu'on appelle l'augmentation de la capacité du réseau à grande vitesse, et là aussi la préservation de la capacité de la LGV Nord dans cette perspective de croissance du trafic dans les années à venir. Troisième objectif du projet, la contribution à renforcer l'attractivité du pôle multimodal de Roissy. C'est un événement qui est important d'un point de vue national, c'est important d'un point de vue aussi francilien, et donc, ce projet, il permet par des dessertes nouvelles, des fréquences supplémentaires, l'augmentation de la capacité du réseau, d'accroître, en fait, l'attractivité de la gare aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, et on sait que tout ce qui concourt à améliorer l'attractivité d'un territoire est un élément à l'accessibilité des territoires, est un élément favorable à son attractivité. Et donc, pour ce pôle de Roissy qui est le poumon du Nord francilien, mais avec un enjeu aussi national, c'est

un élément favorable, c'est la raison pour laquelle nous estimons que ce projet, il a des fonctions principalement picardes, c'est clair, mais aussi il présente un intérêt pour les territoires au Nord de l'Île-de-France. Quatrième objectif **en face ??**, c'est toujours lié à Roissy et lié à cette question de l'accès à Roissy. On a évoqué le fait que Roissy est un pôle particulièrement dynamique, c'est de l'ordre de 90 000 emplois aujourd'hui, à horizon 2020, les prévisions tapent pour 45 000 emplois supplémentaires, et là, je ne parle que de la plate-forme aéroportuaire en tant que telle, d'autres développements sont en cours aux alentours de la plate-forme, mais la difficulté, c'est que ce pôle, il est difficilement accessible en transport en commun depuis les différents territoires riverains à 360° autour de l'aéroport. Donc, en fait, aujourd'hui, plusieurs projets visent à améliorer l'accès à Roissy. J'en citerai quelques-uns, en particulier un projet qui est en cours de réalisation, la modernisation du RER B qui est, aujourd'hui, pour les déplacements régionaux, la seule desserte ferroviaire de l'aéroport, donc le projet de RER B Nord Plus actuellement modernisé en cours, le projet de Barreau de Gonesse dont je dirai un mot juste après, qui vise à faciliter l'accès des territoires de l'Est du Val-d'Oise à la plate-forme de Roissy, en reliant la ligne du RER D à la ligne du RER B au niveau du Parc des expositions, donc cela c'est pour les territoires situés à l'Est de la plate-forme, et puis pour les territoires qui sont situés au Nord de la plate-forme, la Picardie, mais aussi l'extrême Nord-Est du Val-d'Oise, le projet Roissy-Picardie qui peut présenter l'opportunité d'améliorer également les conditions de déplacement des salariés, mais aussi des personnes qui vont prendre le train directement à la gare TGV Haute-Picardie ou qui prennent évidemment l'avion. Voilà donc pour la partie objectif. Je propose d'aborder... Alors, s'il y a peut-être un mot qui nous mène sur cette... parce que c'est un élément qui est au cœur du débat, sur cette relation entre le Barreau de Gonesse et Roissy-Picardie, vous avez noté sur la petite carte, la proximité géographique des deux projets. Et c'est vrai que assez vite dans les études, RFF a regardé si le **contenu ??** de cette proximité géographique, un seul et même projet ~~pour vous~~ **pouvait** répondre aux différents besoins de déplacement, donc il s'agissait de répondre, c'est-à-dire l'accès de TGV pour la Picardie, l'accès du Val-d'Oise à Roissy, l'accès de la Picardie à Roissy. Et le résultat de nos études, c'est qu'il n'est pas possible, on n'arrive pas avec un seul et même projet, en l'occurrence le Barreau de Gonesse, à répondre favorablement dans des conditions économiques et de performance adéquates à ces différents besoins de transport d'une part, parce que pour ce qui concerne la desserte TGV, on ne sait pas, dans des conditions de coûts et des conditions techniques acceptables, raccorder au niveau de l'aéroport de Roissy, donc dans un contexte, d'un périmètre très contraint, la ligne à grande vitesse d'interconnexion et le réseau ferroviaire qui la dessert aujourd'hui, le RER B, et qu'il présenterait aussi, pour ce qui concerne les liaisons régionales, un risque de mélanger des circulations qui ont des profils

de vitesse, d'arrêts en gare différents avec un risque sur la qualité des services, aussi bien pour les trains picards, mais encore plus pour les trains franciliens. Or, cet aspect de la qualité de service, de la régularité est un point essentiel. Donc, la conclusion de RFF, c'est d'indiquer que deux projets sont nécessaires pour répondre à ces différents besoins de transport. Les solutions étudiées maintenant, on les a un petit peu abordées lorsqu'on a parlé de la desserte grande vitesse. Deux scénarios de service qui sont présentés. Le premier scénario, entièrement basé sur des services de train à grande vitesse, c'est le schéma que vous aviez tout à l'heure qui est ici. Donc, une fréquence de 7 allers-retours par jour depuis Amiens, avec arrêt à Creil pour assurer l'ensemble des correspondances, comme on l'a vu, et ensuite desserte des différentes agglomérations. C'est ce qui correspond aujourd'hui aux études de marché, et c'est une réponse par rapport au potentiel tel qu'il a été identifié à ce stade. Second scénario où en complément des trains à grande vitesse, le projet serait l'opportunité de mettre en service un service régional entre Creil et Roissy, avec arrêts intermédiaires dans le Sud de l'Oise, on pense en particulier à Chantilly, mais aussi en fonction des options de passage de la ligne nouvelle Roissy-Picardie, on va y venir, une ou des gares en Ile-de-France et dans le Val-d'Oise en particulier, au niveau de la fréquence de ce service, ce qui a été envisagé là aussi en fonction d'études de marché, c'est de l'ordre de deux trains par heure et par sens en heure de pointe, c'est-à-dire sur cinq heures dans la journée, quand la demande est la plus forte entre Creil et Roissy, avec un temps de parcours de l'ordre de 20 minutes. J'en viens aux aspects des options de passage qui est l'une des questions posées par la Commission du Débat Public. Alors, pour vous situer ici, donc deux cartes. Une carte où vous retrouvez l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, la ligne LGV Nord vers Lille, la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil avec, ici enfoncée dans le rond, la zone d'étude d'inscription de la ligne de raccordement dont il est question. Ici, vous voyez les trois options de passage qui se situent toutes dans ce périmètre aussi, avec une double logique pour ces options de passage, soit une recherche de mutualisation en tout cas de couloir commun avec des infrastructures routières existantes, l'autoroute A1 pour l'option Nord, ou la route francilienne, comme on appelle D104 pour l'option Sud. Donc, cette option de couloir commun, de manière à limiter, là aussi, l'impact et les emprises sur le territoire et deuxième principe qui correspond à l'option centrale, un principe d'option de passage la plus courte en fait de manière à rejoindre la ligne Paris-Creil à la ligne d'interconnexion dont il est question. Alors, si on détaille rapidement ces différentes options et on les détaille à travers les critères d'évaluation, c'est-à-dire qu'à ce stade, on est à un stade assez amont des études, mais nous avons été en mesure de faire une première évaluation sur 4 critères principaux. Le premier critère, c'est le linéaire à construire et le coût qui y est lié, pas forcément totalement lié, vous le verrez, mais qui est relativement lié au

linéaire à construire. L'option Nord, vous verrez où il y a les 3 couleurs ici, c'est, on va dire, un classement relatif d'une option par rapport à une autre. Lorsque c'est vert, c'est l'option la plus favorable, lorsque c'est orange foncé, c'est l'option la moins favorable. Vous avez l'option Centrale qui est la plus courte, comme j'ai indiqué ici, 6 km qui nous semble la plus favorable, 155 millions d'euros d'investissement ; l'option Nord étant par ailleurs la plus longue, 11 km ; l'option Sud est un petit peu plus longue que l'option Centrale, mais assez nettement plus chère pour des questions de relief, en fait, dans le secteur, relief marqué et de nombreux ouvrages d'art envisagés également. Deuxième critère, c'est l'aspect environnemental. Là aussi, de ce point de vue là, l'option Centrale nous semble la plus performante des trois, et l'option Nord en particulier présente, tout à fait au Nord à la limite du Val-d'Oise et de l'Oise, des zones protégées en particulier. Le troisième critère, c'est le critère de la performance que nous avons jugé à travers les temps de parcours respectifs. Il s'avère que l'option la plus courte, c'est l'option Nord, 18 minutes. Mais vous voyez, tout cela est assez proche avec l'option Centrale. L'option Sud, où là on descend un petit peu plus au Sud pour ensuite prendre la ligne nouvelle, est un petit peu plus longue. Et puis, sur le critère service, là c'est l'analyse du nombre de... enfin, est-ce que des gares en Ile-de-France pourraient ou non être desservies dans le scénario où il y aurait également des trains express régionaux ? Et donc là, l'option Sud, qui permettrait de desservir non seulement la gare de Survilliers-Fosses au Nord du Val-d'Oise et à la gare de Louvres également, présente de ce point de vue-là l'aspect le plus favorable. Voilà pour ce critère. Rapidement, l'évaluation des trafics est un élément important, mais le périmètre des différentes options de passage étant très réduit, il y a peu de différences. Ce qu'il faut retenir... je ne vais pas rentrer dans les chiffres détaillés ici, ce qu'il faut retenir, c'est que le projet apporte de l'ordre 1,6 millions de déplacements à horizon 2020 dans le scénario TGV et de l'ordre de 2,8 millions de déplacements annuels à horizon 2020. Vous voyez les faibles différences entre les différentes options de passage. Ce qui est important aussi, c'est que ce projet, il est tout à fait cohérent avec l'objectif de transfert modal, puisque dans le scénario train à grande vitesse, c'est 600 000 déplacements reportés de la route, 1,4 millions de déplacements dans le scénario avec également des trains régionaux. La ligne nouvelle, c'est l'élément principal en termes d'aménagement, mais il y a également d'autres aménagements envisagés dans le cadre du projet. L'aménagement en gare d'Amiens-Creil de manière à pouvoir accueillir les trains à grande vitesse, et puis à faciliter également l'écoulement du trafic, la gestion du trafic. Des aménagements également sur la capacité en ligne entre Paris et Creil et, ce que vous voyez à l'écran en schéma, une augmentation de la capacité de la gare Charles-de-Gaulle-TGV, aujourd'hui, six voies la traversent, quatre voies sont accessibles aux trains et aux voyageurs, le principe serait de porter l'ensemble des voies à quai, avec des arrêts

possibles des trains, en mettant donc... les deux voies centrales qui sont aujourd'hui traversantes en les mettant à quai, ce qui augmente fortement la capacité de cette gare pour les dessertes dont il est question avec Roissy-Picardie, mais au-delà pour l'ensemble des dessertes grande vitesse qui seraient amenées à croître dans les années à venir. Cet investissement complémentaire est compris, estimé à ce stade, entre 70 et 100 millions d'euros. En termes de planning rapidement, à ce stade, on vous a présenté des options de passage. La réalisation d'un projet d'infrastructure, c'est un processus d'étude et de concertation qui se précise progressivement. Le projet s'affine dans le cadre justement de la concertation auquel Lucette Vanlaecke a fait référence. Suivant ces différentes étapes, nous envisageons la mise en service du projet à un horizon 2020. Voilà ! Merci de votre attention !

Juste pour indiquer que le dossier du maître d'ouvrage, bien sûr, est... depuis une semaine, nous avons produit un document d'informations complémentaires. C'est le document ici qui est à l'écran à droite, que vous avez également à l'entrée, et qui vise à alimenter la réflexion de l'ensemble des acteurs du débat du grand public par rapport aux questions qui ont été jusqu'à présent au cœur du débat. J'ai évoqué notamment la question de cette mutualisation Barreau de Gonesse-Roissy-Picardie, mais c'est un exemple, et je pense que le document est un élément important également du débat. Merci de votre attention !

Claude BERNET

Merci, Monsieur Biet ! Bon, je vais maintenant faire appel à la salle, parce que c'est maintenant à elle de s'exprimer. Je vous rappellerai simplement que si vous souhaitez vous exprimer, il faut que vous atteigniez l'un des trois micros qui sont dans les allées, et qu'on vous demande d'avoir la gentillesse de vous présenter de la façon la plus claire possible, parce que cela facilite ensuite le travail de la personne qui assure le verbatim de la réunion. Alors, mesdames, messieurs... Monsieur, très bien... au micro numéro 2, peut-être...

Alain BLANCHOT

Merci, Monsieur le Président. Alain Blanchot, magistrat honoraire et avocat honoraire aussi. Je vous remercie d'avoir exposé ce projet. Un tel projet, pour la Picardie, c'est un projet innovant qui va permettre certainement le développement de la Picardie. La Picardie, vous l'avez rappelé tout à l'heure, et je suis heureux que monsieur le Préfet, lorsque vous êtes allé le voir dans son bureau à Laon, comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, vous a dit : « Vous savez, il y a aussi l'Aisne ». Je pense que vous n'y avez peut-être pas pensé au départ, mais vous devriez aller à Saint-Quentin. Je vous remercie d'être venu à Saint-Quentin. La Picardie comprend également l'Aisne, on a parfois tendance à l'oublier. Alors, la question que je pose est la suivante, et je vais rejoindre ce que vous a indiqué tout à l'heure Madame Ryo. Le

projet va permettre aux Amiénois d'aller à l'aéroport Charles-de-Gaulle, sans passer par la gare actuelle, qui est intermédiaire entre Amiens et Saint-Quentin. C'est-à-dire qu'au lieu d'aller à cette gare, ils auront un train à Amiens qui va les amener à Charles-de-Gaulle. Les Saint-Quentinois, qui veulent aller à Charles-de-Gaulle, prendront le train jusqu'à la gare du Nord, et après prendront le cheminement pour aller jusqu'à Roissy-Charles de Gaulle avec un train qu'on va améliorer, qui sera plus direct, vous le savez, ou pourront, peut-être, rejoindre à Creil, le train qui vient d'Amiens. A ce niveau-là, pour aller à l'aéroport, il y a des Picards qui vont à l'aéroport de Roissy, est-ce que cela vaut vraiment la peine de mettre en route un tel projet ? Alors, le projet est aussi intéressant, parce que cela permet de rejoindre les autres TGV, c'est-à-dire le TGV Est et les TGV, mais pas tous les TGV, parce que les TGV qui partent de la gare de Lyon ou de la gare de Montparnasse, on n'y a pas accès, en passant par ce côté-là. C'est-à-dire que dans votre projet, les Amiénois auront la possibilité d'aller dans les autres TGV, autres que ceux qui partent de Montparnasse et de la gare de Lyon, sans aller à la gare qu'on appelle la gare aux betteraves. Bravo ! C'est très bien ! Mais que va devenir la gare aux betteraves ? Vous l'avez indiqué tout à l'heure, c'est 58 % d'Amiénois, et si mes souvenirs sont exacts, 18 % de l'Aisne. Pourquoi il y a peu de monde à cette gare ? Parce qu'en réalité, les TGV qui passent par Marne-la-Vallée ne sont pas aussi courants que les autres TGV. On n'a pas les mêmes horaires. Par conséquent, c'est déjà nécessairement un choix d'horaires qui n'est pas aussi vaste que lorsqu'on est à Paris, où on prend le TGV. Alors, s'il reste les Saint-Quentinois pour accéder en dehors de l'aéroport, pour accéder à ces autres TGV, auxquels ils accèdent actuellement, en passant par cette fameuse gare, il va rester 18 % de voyageurs. Est-ce que vous allez maintenir la gare de Haute-Picardie pour 18 % de voyageurs ? Je pense que vous n'allez pas démolir la gare, parce qu'on vient encore d'augmenter considérablement le parking, mais est-ce que vous allez maintenir autant de trains qui passeront par cette gare ? Tous ne s'arrêtent pas, certains s'arrêtent, ceux qui vont vers Marne-la-Vallée, mais c'est pour... il n'y a que 18 % de voyageurs pour ces trains. Que va devenir la gare de TGV ? C'est cela qui m'inquiète considérablement sur l'évolution de la circulation ferroviaire.

Claude BERNET

Bien, Monsieur Blanchot, merci ! C'est une question fondamentale. Je suppose qu'il y a d'autres personnes dans la salle qui ont envie de s'exprimer sur le même sujet. Je vais peut-être leur demander de parler maintenant, puis ensuite, on demandera peut-être à la SNCF de répondre sur ce sujet, et RFF fera peut-être une réponse complémentaire. Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? Monsieur.

Jean-Claude MASSET

Monsieur Masset, du Conseil Economique et Social. Le Conseil Economique et Social a travaillé sur ce projet, il en a donné un avis, il en a donné un avis favorable en proposant même la position du milieu, c'est-à-dire la deuxième proposition qui a été faite tout à l'heure. Or, sur les questions qui nous ont été posées, fallait-il faire cette liaison, la petite liaison ? La Picardie est l'une des régions n'ayant qu'une seule gare TGV sur les 203 gares à grande vitesse. L'histoire a fait que ni Amiens, ni Saint-Quentin n'ont pu voir ces TGV qui, pourtant, vont de la Belgique et ailleurs, quand on pense qu'à Saint-Quentin, tous les trains qui aillent en Belgique et en Hollande passaient par la gare de Saint-Quentin. Donc, le Conseil Economique et Social a donné son avis, **par contre, sur le problème, donc les incidents sur le projet et pour le Saint-Quentinois ???**. Alors, si RFF a eu cette idée, c'est parce qu'il fallait remettre des sillons sur la ligne à grande vitesse, et donc supprimer... si j'ai bien compris l'histoire, supprimer certains sillons de la ligne à grande vitesse. Donc, il y a quand même sept sillons qui vont être peut-être supprimés sur la gare des betteraves, je parle, sur la gare des betteraves, et qui, dans ce cas-là, seront défavorables aux Saint-Quentinois, puisqu'il y aura sept sillons, sept trains dont on ne pourra pas... il y a douze trains, je crois ~~qu'ils~~ **qui** s'arrêtent à cette gare, et s'il y a sept trains qui partent d'Amiens, il ne restera plus grand chose comme train qui va s'arrêter aux betteraves. Les betteraves, c'est une appellation du pays...

Claude BERNET

Non contrôlée.

MASSET

C'est l'origine de cette gare alors.

Claude BERNET

Non contrôlée.

MASSET Jean-Claude

Par contre, le Saint-Quentinois représente quand même... j'ai fait les petits calculs ce matin, il représente, sur 20 km, 150 000 personnes, à peu près... en comprenant la région de Chauny. Donc, ce sont quand même des agglomérations importantes pour lesquelles il serait peut-être possible de faire venir sur les sept, deux TGV à Saint-Quentin. On a les structures qui peuvent les accueillir, on a un faisceau suffisamment pour les stationner, et d'autre part, s'ils passaient... s'ils venaient à Saint-Quentin, peut-être pourraient-ils prendre d'ailleurs

directement la voie TGV à la sortie de Compiègne sur le faisceau d'entretien des voies de TGV, sans passer par Creil, directement sur les destinations à venir. Non ! Mais, c'est une idée. Je ne sais pas si c'est possible techniquement. Donc, c'est vrai que pour le Saint-Quentinois, ce problème va se poser. On va perdre quelques trains.

Claude BERNET

Bien ! Alors, toujours dans le même sens, Monsieur... ou dans un sens différent, mais enfin, en tout cas sur le même sujet de ce que Saint-Quentin peut gagner ou perdre dans cette affaire. Soyons concrets, voilà ! Monsieur, c'est à vous.

GERIN Yves

Bonsoir à tous ! Monsieur GERIN, je suis chercheur à Amiens, à l'hôpital ainsi qu'à l'université. Ce que je voulais présenter très rapidement là, c'est la question du... que parallèlement à ce projet de développement TGV, il y a un démantèlement assez conséquent du réseau ferroviaire régional TER, et par ailleurs la suppression très dommageable de tout ce qui constitue le support de réseau national, c'est-à-dire l'ensemble des trains Corail. Et on n'en arrive à cette circulation tout à fait dommageable et paradoxale que depuis 1995. Il est devenu impossible de Saint-Quentin d'aller en Belgique, à Bruxelles en particulier, ce qui est une situation trop méconnue, semble-t-il, et pour laquelle personne ne se mobilise. Même problème pour les relations vers Lille qui sont exécrables, et sans doute aussi insister sur un appauvrissement de la qualité des trafics Paris-Saint-Quentin, depuis qu'il est essentiellement effectué par des TER. Alors, cela c'est mon premier point. Je voudrais juste insister aussi sur les résistances que je ne conçois pas très bien du raccordement de la gare de Chaulnes au réseau, et aussi la question qui apparaît de plus en plus maintenant, c'est que le projet semble bien axer en fonction de la ville d'Amiens, capital régional, au détriment de Saint-Quentin, alors que je l'avais perçu au départ que c'était à parité entre Saint-Quentin et Amiens, que cette construction du réseau devrait se faire. Et puis, simplement, insister quand même sur le fait que cette bonne idée du raccordement au TGV est quand même quelque chose qui existe depuis 20 ans, 25 ans. Je ne comprends pas pourquoi tout cela est aussi long et complexe, voilà !

Claude BERNET

Il y a plusieurs questions dans la question. Alors ! Encore une fois, on engrange les questions. Ne vous inquiétez pas, on va répondre... On va demander aux deux autorités ferroviaires qui sont là de faire une réponse globale sur ce sujet, puisqu'il y a beaucoup de

questions différentes. Ne les oublions pas, notons-les bien. Monsieur Briffaut, conseiller général.

Franck BRIFFAUT

Oui, je vais juste revenir, comme vous l'avez demandé d'ailleurs, et je vous remercie de me donner la parole. J'interviens dans d'autres débats hier ??, donc je ne vais pas en abuser. Mais cela, cela concerne directement effectivement la gare d'Ablaincourt-Pressoir, qui touche plus directement le Saint-Quentinois. Beaucoup, effectivement, se posent la question d'une mise en concurrence en termes de flux de la gare d'Ablaincourt-Pressoir avec la desserte au départ d'Amiens et de Creil. Pour ma part, je crains d'ailleurs que ce soit plutôt les usagers d'Amiens qui se reportent davantage. Je crois que Saint-Quentin continuera à utiliser la gare d'Ablaincourt-Pressoir, sauf à organiser des TGV directs au départ de la gare de Saint-Quentin vers Creil. Cela c'est une question qu'il faudra poser à la SNCF. Et là, en termes de marché, cela éventuellement risque de... il faudra voir avec Ablaincourt. Par contre, il y a aussi une chose à préciser, c'est que, actuellement, tel qu'il est prévu, les flux des TGV qui passent entre Creil et Roissy seront évidemment des TGV intersecteurs, c'est-à-dire des TGV qui vont vers la province, c'est-à-dire qu'ils touchent effectivement les relations qui desservent également Ablaincourt-Pressoir, c'est-à-dire qu'ils sont dans le même segment de desserte, même type de train, aucun ne va vers Paris Nord. Est-ce que, éventuellement, à partir du moment où un certain nombre de ces trains partiront d'Amiens, est-il envisagé de faire passer par Ablaincourt-Pressoir des gares ?? à destination de Paris Nord ? Ce qui n'existe plus, cela existait au tout début de l'exploitation. J'avais bien compris à l'époque les réticences de la SNCF, mais a-t-on, oui ou non, l'intention de rétablir un certain nombre de trains au départ d'Ablaincourt-Pressoir vers Paris Nord, parce que là, les temps de parcours et les temps d'accès à Paris fourniraient véritablement un plus pour cette partie de la Picardie, puisqu'on serait à peine un peu plus de la demi-heure pour arriver à Paris. Voilà. C'est la question que je pose, parce que cela n'a pas encore été évoqué aujourd'hui, et je voulais apporter un petit peu des choses nouvelles par rapport à ce que je peux dire dans d'autres réunions auxquelles je participe.

Claude BERNET

D'accord. Alors, je vous propose ce... peut-être si Monsieur Paix est prêt à prendre la parole, on va lui demander de...

Jean-François PAIX

Bonjour ! Je suis Jean-François Paix, je suis Directeur adjoint de la direction Grands projets et Prospective à SNCF Voyages, qui est donc la branche qui gère les circulations de TGV en France. Cette direction est une direction d'étude économique, et qui intervient régulièrement sur les grands projets d'infrastructure qui sont proposés par RFF. Notre position est celle d'un transporteur et qui est sollicité pour donner son avis sur des projets qui sont proposés par le gestionnaire d'infrastructure, RFF. Alors, je situe notre intervention dans ce cadre-là, et en précisant également que, probablement, à l'horizon de mise en service du projet, nous ne serons pas le seul transporteur, il y aura d'autres transporteurs probablement sur le réseau avec l'ouverture qui commence déjà à réapparaître. Le réseau est déjà ouvert au trafic international depuis le 01^{er} janvier, même peut-être depuis le mois de décembre 2009, et va donc s'ouvrir progressivement, y compris une relation domestique intérieure française. Alors, toutes les questions que j'ai entendues, je ne les ai pas notées, j'espère que je ne vais pas en oublier sinon vous me le rappellerez. Elles tournent beaucoup autour des dessertes et c'est normal, parce que les collectivités, les élus... le public, d'une manière générale, ils s'intéressent beaucoup à l'avantage que peut procurer un projet. C'est tout à fait normal. Et on est là, nous, pour donner notre avis sur ce que peut représenter, effectivement, l'avantage pour ce projet. La plupart de ces questions, malheureusement, se situent... enfin, j'avais prévu de les aborder plutôt à la fin de mon exposé. Alors, je veux bien commencer par la fin et aborder les réponses aux questions, on verra après si on reprend cet exposé, et on présente certaines choses. Il n'est pas très long d'ailleurs. Je peux peut-être commencer par cela, Monsieur le Président, reprendre mon exposé, et puis conclure sur les questions. Donc, je voudrais tout d'abord vous brosser un tableau général de l'activité TGV en France, puis après cela, arriver sur différents aspects de la desserte ferroviaire pour la Haute-Picardie. Donc, la desserte TGV en France, le réseau représente à peu près 1 900 kilomètres de lignes à grande vitesse qui sont circulées par des TGV à une vitesse de 300 ou plus. Les TGV ne circulent pas que sur ce réseau, ils circulent également sur des lignes classiques, et au total sur 7 000 kilomètres. Ils desservent 251 gares au total, donc 48 à l'étranger, et globalement, on a une couverture du territoire national qui est très importante. Pratiquement, toutes les régions ont une desserte TGV, la seule Région qui ne l'a pas actuellement, c'est la Région Auvergne. En matière de trafic, nous avons un trafic de 120 millions de voyageurs dont à peu près 20 % sont faits sur des relations internationales. On a grosso modo de l'ordre de 100 millions de voyageurs sur les relations domestiques. Et pour donner un peu un ordre de grandeur, une comparaison, le trafic aérien représente à peu près 20 millions de voyageurs. Donc, on a un trafic qui est à peu près cinq fois supérieur à celui du trafic aérien sur des relations domestiques. Au total, si on mesure en voyageur-kilomètre, on a un trafic de 54 milliards de voyageurs-kilomètre, ce qui représente une part

de marché d'à peu près 55 % sur le trafic à grande vitesse en Europe. Pour cela, on dispose de 450 rames c'est un parc qui, maintenant, est relativement hétérogène, il a été composé au fil du temps, et donc on a plusieurs générations qui ont des performances assez différentes. Avec ces 450 rames TGV, on assure 770 circulations par jour, et donc on a, avec tout cela, les principaux chiffres du trafic TGV en France. Alors, maintenant, la desserte de la Haute-Picardie ; tout d'abord, la desserte Saint-Quentin-Paris, en 2010, elle est constituée de 16 allers-retours quotidiens entre Saint-Quentin et Paris, avec 10 circulations dites intercités et 6 circulations TER. La desserte de la gare TGV Haute-Picardie, donc 10 TGV par jour et par sens desservent cette gare. De cette gare Haute-Picardie, on peut atteindre 42 villes sur le territoire quotidiennement. Donc, on a dit fréquence, elles s'arrêtent toutes à l'aéroport Charles-de-Gaulle, et on a des possibilités de correspondance qui sont assez importantes en particulier à Charles-de-Gaulle, et puis, également, à Lyon. Les flux de trafic sont de... C'est un chiffre qui est maintenant connu ! Donc, la gare a un trafic de 430 000 voyageurs que l'on a enregistrés en 2008, qui a dû se maintenir à peu près en 2009. La moitié de ce trafic est à destination du Midi avec 210 000 voyageurs... grosso modo 20 % vers l'Ouest et le Sud-Ouest, et 20 % également vers les villes d'Île-de-France, donc CDG et Marne-la-Vallée. Alors, les principaux inconvénients de cette... les atouts et les inconvénients de cette desserte à la gare de TGV Haute-Picardie, donc ce qui est un atout, c'est l'accès très rapide et très efficace par la route, la gare est bien connectée au réseau autoroutier. On a une offre de desserte grande vitesse sur toute la France, on peut balayer donc... on peut accéder pratiquement à la plupart des régions françaises depuis cette gare. Les inconvénients, c'est l'absence d'interconnexion avec le réseau ferroviaire régional, et puis cette gare est quand même... cela on le sait bien, elle est assez éloignée des grands centres urbains de la Région. Cette carte est en jaune sur la Région, centrée sur la gare TGV Haute-Picardie. Elle montre l'accessibilité de cette gare, et on voit bien qu'à 20 minutes, finalement, on trouve une population qui est relativement limitée... sur un cercle qui est de 20 minutes tout autour de la gare, on a 31 000 habitants et 13 000 emplois. Par contre, quand on va jusqu'à 40 minutes, là, on a la population d'Amiens et de Saint-Quentin, et donc on a un bassin de population pour cette gare de 490 000 habitants et de 198 000 emplois en moins de 40 minutes, ce qui est quand même assez significatif. Voilà donc en quelques mots, à la fois la desserte TGV sur le territoire national, et puis également ce que l'on pouvait dire rapidement sur la desserte de la Haute-Picardie. Alors, maintenant sur les avantages qui sont liés au projet. Il y a des avantages, effectivement, qui sont très clairs pour la ville d'Amiens. Donc, il y aura une desserte qui arrivera au centre d'Amiens. Départ... donc, terminus dans la gare actuelle d'Amiens, et de là, on pourra... avec sept TVG, qui est un chiffre annoncé par RFF et que nous estimons relativement raisonnable aux

conditions économiques actuelles, on peut desservir, effectivement, aussi un large territoire national. Malgré tout, vu d'Amiens, on ne peut pas aller vers le nord, on ne peut pas aller vers Lille ou vers la Belgique à partir de cette desserte-là. Donc, la gare de TGV Haute-Picardie conservera une utilité, y compris pour les gens d'Amiens. Ce n'est pas toute la desserte ou tout l'intérêt d'Amiens qui se reportera complètement sur cette desserte, il restreint néanmoins en intérêt à aller à la gare les TGV Haute-Picardie pour les gens d'Amiens qui veulent aller vers le nord de la France. Alors, maintenant, je viens à la question sur l'utilité de la gare de TGV Haute-Picardie, sur également : est-ce que l'on continuera à la desservir ? A notre sens, on ne va pas supprimer des dessertes, parce qu'on va en créer sur Amiens. Les dessertes qui permettent de s'arrêter à TGV Haute-Picardie sont des dessertes qui sont créées également pour d'autres localités. Ces TGV vont jusqu'à Lille, donc il y a des trafics également qui sont entre Lille et Bordeaux, Lille-Marseille. Ce n'est pas parce qu'on va reporter une clientèle d'Amiens sur le centre d'Amiens, que pour autant on va supprimer ces TGV qui ont également une utilité. Et donc, pour nous, ces TGV continueront à exister, et continueront également à s'arrêter à la gare TGV Haute-Picardie. Globalement, on estime qu'en ajustant bien les horaires, il y a plutôt un avantage pour... enfin, il y a possibilité d'avoir une complémentarité entre les trains qui s'arrêtent à la gare de TGV Haute-Picardie et les trains qui s'arrêteront à Creil. De ce point de vue, pour Saint-Quentin, le projet se traduira plutôt par un enrichissement de l'offre, et non pas par une dégradation. C'est plutôt un avantage positif. Vu du transporteur, le projet est utile également parce que, actuellement, d'autres TGV intersecteurs, qui desservent ou qui ne desservent pas la Haute-Picardie... TGV Haute-Picardie, s'arrêtent tous à Lille. Ils remontent tous à Lille, ou ils démarrent tous de Lille. Actuellement, on a saturé l'offre sur Lille, on a à peu près 20 à 21 TGV qui viennent de Marseille, de Bordeaux, de Rennes, et cetera, ou de Strasbourg, et qui arrivent à Lille. Et donc, on a un petit peu saturé l'offre, et on est, de ce point de vue, sur ces TGV intersecteurs, on a moins de possibilité de développement. Ce que permet ce projet Creil-Roissy, c'est de compléter cette offre intersecteur, et donc ce n'est pas une régression, c'est plutôt un complément, de la compléter avec de nouvelles dessertes, et notamment d'Amiens. Donc, on va créer sans doute un marché supplémentaire, on va créer un marché complémentaire entre Amiens, Bordeaux, le Midi, et puis Strasbourg. J'ai sûrement oublié beaucoup de questions, mais peut-être RFF veut compléter ?

Claude BERNET

Oui, peut-être la question des liaisons avec Paris !

Jean-François PAIX

Pour nous, les dessertes avec Paris, les dessertes de Paris sur TGV Haute-Picardie. Très honnêtement, dans le cadre du projet, on n'a pas eu de réflexion sur ces thèmes-là. Voilà ! C'est peut-être une question qui se posera, qui est d'ailleurs relativement indépendante du projet à mon sens. De notre point de vue, pour le moment, on n'a pas de réflexion, on ne s'est pas posé la question dans le cadre de ce projet, mais s'il y a un marché et s'il y a une pertinence économique à faire ces dessertes, elles viendront un jour ou l'autre, cela c'est clair.

Claude BERNET

Donc là, donnez la parole à monsieur au micro numéro 2, avant de faire mon propre commentaire. Le sien sera plus intéressant.

Hugues PAVIE

Hugues Pavie, trésorier de l'Union des Maires de l'Aisne. Nous avons eu notre bureau de l'Union des Maires lundi après-midi sous la présidence de Paul Girod. Monsieur le Président du Conseil général était présent, le Député Baligand était présent. Nous sommes attachés à la gare d'Ablaincourt-Pressoir. Pour le Saint-Quentinois, nous ne souhaitons pas que soit impacté par le TGV Roissy-Amiens, nous sommes tous conscients que, à terme, si se développe cette ligne, la ligne Ablaincourt sera, j'allais dire, supprimée à terme. Saint-Quentin a déjà eu le TEE, le transeuropéen Express, un train qui mettait Saint-Quentin moins d'une heure de Paris, et cela a été supprimé. Pour Saint-Quentin, cela a été une perte d'hommes de qualité, d'ingénieurs qui venaient travailler sur la région saint-quentinoise, qui ne mettaient que 2 heures de transport journalier pour pouvoir venir travailler dans nos régions. La perte de ce train a été très, très dure pour le microcosme saint-quentinois. Donc, nous ne souhaitons pas que le TGV, j'allais dire, Roissy-Amiens, limite le nombre de trains qui s'arrêtent à Ablaincourt-Pressoir. Ablaincourt-Pressoir, c'est moins de 20 minutes de Saint-Quentin, je souhaite que... Nous souhaitons, l'Union des Maires de l'Aisne, que cela soit maintenu. Mais vous savez très bien, monsieur, que par économie, quand on fait deux gares à 30 kilomètres l'une de l'autre, il y en a une qui se fermera un jour ! C'est cela la crainte de l'Union des Maires de l'Aisne. Et, nous sommes tout à fait solidaires avec la délibération de la commune de Saint-Quentin et du Maire de Saint-Quentin et du district de Saint-Quentin pour soutenir ce projet.

Claude BERNET

Merci beaucoup. Alors, RFF souhaitait peut-être compléter un peu la réponse de Monsieur Paix.

Lucette VANLAECKE

Oui, absolument. Je voulais parler de... puisqu'on a évoqué l'enrichissement de l'offre, l'enrichissement de l'offre sur les voies LGV. Je voudrais aussi préciser qu'il y a un enrichissement de l'offre sur les lignes de TER. On l'a observé, la fréquentation a augmenté. Ce qu'on appelle un réseau performant, c'est un réseau circulé, on peut dire que le réseau ferroviaire en Picardie est performant, puisqu'on a pu constater 40 % d'augmentation entre 2002 et 2007 de la fréquentation des TER. Donc, je crois que ce à quoi on assiste, et c'est un phénomène assez général, vous le constatez vous-mêmes, c'est qu'il y a une demande de plus de ferroviaires, que le mode ferroviaire pour les déplacements, donc des personnes, est de plus en plus, j'allais dire privilégié, choisi, et qu'on est vraiment sur... avoir à répondre à cette demande par un enrichissement de l'offre. Donc, ce qu'on observe sur le réseau TER en Picardie, on l'observe aussi, et c'est une des raisons qui font que les craintes exprimées sur la gare TGV-Picardie nous font penser qu'elles sont un peu... pas infondées ! Bien sûr, elles sont fondées, mais elles ont, face à elles, une augmentation du trafic qui est réelle sur tous les segments de marché, mais plus particulièrement sur la grande vitesse. Donc, a fortiori, la gare TGV Haute-Picardie devrait en bénéficier là aussi, et je pense qu'il y a quelques informations complémentaires qu'on va vous fournir d'autant que, en termes d'étude, puisque c'est une étude que nous avons menée, d'autant qu'il faut mettre en perspective... on a parlé de temps long, c'est vrai, c'est du temps ferroviaire. La mise en service est à l'horizon 2020, donc cela correspond simplement à des... le respect de la réglementation, de l'exécution de ce type de projet, c'est peut-être prudent. C'est vrai qu'on va essayer, et je pense que pour répondre au plus vite à cette offre, d'aller plus vite, mais restons prudent ! Mais cela veut aussi dire qu'à l'horizon 2020, on sait que la demande en matière de transport par grande vitesse va être bien plus importante qu'aujourd'hui. Et là, je vais demander à Cédric Papin d'intervenir sur les études que nous avons menées, et qui viennent en complément de ce que la SNCF a exprimé.

Cédric PAPIN

Bonsoir, mesdames, messieurs ! Très rapidement, sur la base de la courbe qui vous est projetée, et qui, pour l'instant, n'est pas encore tournée vers le futur, mais vers ce qu'on a pu observer depuis la mise en service de la gare TGV Haute-Picardie en 1994, donc au tout début de la courbe. Je pense que ce phénomène de croissance indéniable de la fréquentation est peut-être à nos yeux l'élément le plus rassurant, puisqu'on a aujourd'hui une fréquentation d'un peu plus de 400 000 voyageurs par an, donc c'est la partie la plus à droite de la courbe. Bon, c'est 2008, mais cela s'est confirmé, comme Monsieur Paix l'a

souligné. L'effet du projet Roissy-Picardie, effectivement, il y a mécaniquement une baisse de clientèle sur Haute-Picardie, mais ce qu'il faut bien comprendre, c'est que l'ordre de grandeur de cette baisse de clientèle fait qu'à l'horizon du projet en 2020, en fait, cela ramènerait la fréquentation de la gare Haute-Picardie, compte tenu de sa dynamique de croissance, à la situation d'aujourd'hui. Vous voyez, vous prenez la courbe en vertical, vous en enlevez 30 ou 40 % dans le futur, et vous revenez à aujourd'hui. Donc, regardez aujourd'hui, est-ce que cela vous semble, il me semble que non, une gare en déshérence, sinistrée ? Non ! Donc, la fréquentation restera largement suffisante pour justifier, évidemment, son utilisation. Tout à l'heure, je ne sais pas si Monsieur Paix l'a souligné, mais elle est comparable en termes de fréquentation à Lorraine TGV, ou du moins Saint-Exupéry. Donc, c'est quand même important. Et, comme Madame Vanlaecke le soulignait, le réseau à grande vitesse français a continué naturellement à se développer, alors il se développe parce qu'on construit une nouvelle ligne, mais il se développe aussi par la croissance du marché en province, la croissance du marché intersecteur dans notre jargon, c'est-à-dire les TGV de province à province, c'est la plus forte, elle est plus forte que les TGV qui partent de Paris. Donc, d'ici 2020, c'est une croissance de 50 % sur l'axe qui va vers le nord à partir de la gare TGV de Roissy. Croissance de 50 % qui est prévue, c'est considérable. Donc, nous, avec tous ces éléments, on est tout à fait... même si on n'est pas transporteur, mais RFF se porte bien quand il y a des trains sur son réseau. Donc, croyez-nous bien qu'on est tout à fait confiant et optimiste vis-à-vis des dessertes de la gare.

Claude BERNET

Oui. Je voudrais simplement ajouter une chose tout de même. On a trop tendance à considérer l'économie comme un gâteau dont on se partage les parts, et puis c'est un ensemble fini. L'économie, c'est plutôt un bouillon de culture, et s'il y a des éléments qui sont mis dedans, et que la culture est bonne, on obtient beaucoup plus d'êtres vivants dans le bouillon de culture. Excusez-moi, l'expression est un peu vulgaire, mais enfin, bon. Et donc, en réalité, il faut tout de même penser que tout cela, c'est un peu difficile à concevoir, mais enfin, premièrement, tous ces raisonnements sont tenus au niveau de 2020... ou en tout cas des dernières années de la décennie en question. Que d'ici là, on peut penser, on peut espérer au moins que la croissance économique aura apporté cette inévitable, une augmentation de la demande de transport. On peut ajouter aussi, je le dis parce que nos amis de la SNCF et de RFF ne l'ont pas dit, mais enfin c'est tout de même un élément important de la politique de l'Etat en matière de transport, et qui s'inscrit dans la loi Grenelle, qu'une partie importante des trajets qui se font actuellement en automobile et en avion seront reportés sur le trafic ferroviaire, et notamment sur le trafic TGV, que ce soit d'ailleurs

les trafics courts de type TER pour les déplacements quotidiens, ou les trafics longs de type TGV. Donc, effectivement, ce que nous disent... parce que ce n'est pas la première fois que je l'entends, j'ai regardé une série de réponses aux questions qui émanaient de la SNCF et de RFF, ce que nous disent les deux opérateurs ferroviaires... moi, je ne dis pas qu'ils ont raison, je dis simplement que c'était le constat qu'ils font, ils s'engagent à ce qu'il n'y ait pas de diminution des services rendus par la gare TGV Haute-Picardie, ils ajoutent dans un certain nombre de cas qu'il y a aussi une possibilité pour tenir compte de l'infinie variété des destinations, de jouer sur les horaires, c'est-à-dire de faire partir, par exemple, des TGV étalés dans la journée vers les différentes destinations. Donc, en réalité, je pense tout de même que cette crainte par rapport, ne pas m'engager dans le dossier, mais enfin, en observateur que nous sommes, que la Commission est maintenant, après avoir écouté pendant des semaines les arguments des uns et des autres, je pense tout de même qu'en observateur, il ne nous paraît pas qu'on ait à craindre une dégradation du service rendu, compte tenu encore une fois de l'évolution économique, et espérons-le tout de même du report modal. Parce que si nous continuons à utiliser les automobiles individuelles comme nous les utilisons aujourd'hui, ce n'est pas parce que Copenhague n'a pas réussi qu'il faut abandonner un certain nombre de grandes options qui sont tout de même derrière les projets de train à grande vitesse. Voilà ! C'était simplement pour faire un petit point là-dessus. Est-ce que d'autres personnes souhaitent s'exprimer toujours sur ce sujet ? Monsieur le Président du Conseil Régional. Alors, on va lui donner un micro. Voilà ! Merci beaucoup.

Claude GEWERC

Monsieur le Préfet, le Sous-préfet, Monsieur le Président de la Commission, la Directrice régionale de RFF, mesdames et messieurs les membres du jury, je me présente au nom de la SNCF. J'ai fait plusieurs débats, c'est un plaisir de vous accueillir. Mesdames et messieurs les élus régionaux, départementaux, locaux, mesdames et messieurs. Ce projet est... Monsieur le Maire d'Amiens, pardon, excusez-moi, je ne vous ai pas vu. Ce projet est un vieux projet, effectivement, 1993. Moi, j'ai été élu longtemps de l'opposition, j'ai toujours vu valider par toutes les majorités du Conseil Régional, et il était inscrit dans les deux précédents Contrats de plan, mais on l'avait inscrit pour étude à chaque fois, et on arrive un peu au moment de vérité. Alors, moi, j'assiste à un débat ce soir, où on me dit : « Mais attention, on a un outil, et cet outil fonctionne, n'allez pas mettre un autre outil qui pourrait dérégler et déréguler l'outil existant ». Moi, j'ai une autre réflexion. Quand vous regardez l'importance d'un outil par rapport à la Région, c'est epsilon. La Région Picardie n'est pas connectée réellement à la LGV, et vous venez de le dire, Monsieur le Président. Tout le monde sait que demain, on se déplacera en Europe au travers de la LGV, et que les

mouvements des populations et la création de richesses se font à partir de cette connexion à la LGV. Aujourd'hui, avoir une seconde solution tout en, bien sûr, conservant et pérennisant la première, c'est une authentique chance pour la Picardie. Monsieur Briffaut nous a fait aujourd'hui une sortie, comme il sait le faire, en disant : « On pourrait peut-être aller jusqu'à Paris ». Ah oui. Non, non, attendez, vous avez raison, mais vous savez bien que le vrai problème et l'un des sujets qui est abordé dans ce barreau, c'est la volonté des huit régions du grand bassin parisien justement, de faire que la circulation des hommes et des marchandises évite Paris, qui est totalement saturé. Notre développement aujourd'hui dépend de solutions annexe et connexe dont celle-ci est la première. Et puis, quand on voit des projets qui sont des projets extrêmement importants, qui sont conduits aujourd'hui, ces projets, à chaque fois, ils font 10 ou 20 milliards d'euros. Or, Monsieur le Président Bernet nous a dit que demain, il ferait beau au soleil, et que cela serait la reprise économique. Pour l'instant, 10, 20, 30 milliards d'euros, c'est plutôt difficile. On est sur un projet à 155 millions d'euros. Et pour 155 millions d'euros, on peut connecter la Région Picardie au réseau LGV. Et moi, je dépasse, excusez-moi, mais là, le province-province, pour dire que c'est toute la connexion et le développement de l'Europe qui se fait au travers de cela. On va regarder à l'Est vers les [Bécaux] au travers des trains à grande vitesse, on va continuer à monter au Nord. Et puis, ce qui n'est pas dit là, mais c'est qu'il manque encore une petite ficelle, c'est Amiens et Boulogne électrifiés qui permettraient d'aller à Londres. C'est-à-dire, de faire en sorte que la Picardie se retrouve tout d'un coup au cœur de l'Europe développée, connectée à l'Europe développée. Donc, je crois que c'est un authentique projet de qualité qui traverse toutes nos différences pour faire en sorte que cette Région, qui est simplement traversée, soit tout d'un coup irriguée et profite comme les autres de la modernité. C'est pour cela que je le dis : le Conseil régional, encore une fois, je viens de vous le dire, dans cette majorité d'aujourd'hui, comme dans les majorités d'hier, a toujours porté et soutenu ce projet. Je pense que si en 2010, on se pose encore les questions de savoir si toi tu ouvres, moi je vais fermer, il faut qu'on arrête rapidement. C'est du plus qu'il nous faut, ce n'est pas du moins. Cette Région a souffert de cette politique de petit esprit, elle n'a besoin de s'ouvrir à des ambitions. On vous a parlé des emplois sur Roissy. Ce qu'on ne vous dit pas, c'est que les emplois de Roissy, et que la plate-forme autour, c'est trois fois cela en importance. Aujourd'hui, vous avez 15 000 Picards qui, chaque jour, vont travailler sur les plates-formes de Roissy, et vous avez 126 000 Picards qui, chaque jour, vont travailler en Région Ile-de-France, c'est cela la réalité. La LGV pour les villes de Picardie, Creil, Amiens, Saint-Quentin, Compiègne, Beauvais, c'est demain la chance d'avoir plus d'activités. Monsieur nous a dit qu'il était chercheur. C'est aussi pour nos universités la capacité de s'ouvrir sur le monde. Quand une entreprise vient, elle raisonne comment ? Elle vous dit : « c'est quoi la porte du

monde ? » La porte du monde, c'est Roissy. Vous êtes à 20 minutes à une demi-heure de Roissy, où vous êtes au bout du monde. Quand il s'est agi de parler de la troisième plateforme aéroportuaire, moi, je me souviens d'avoir participé à tous les débats. Les gens qui étaient au Sud de Paris disaient : « vous ne vous rendez pas compte au Nord la chance que vous avez ni pour aller de nos entreprises à New York, à Tokyo ou à Moscou, on perd une demi-journée. Vous, vous raisonnez en heure, nous, on raisonne en demi-journée ». Dans l'économie moderne, le lien entre les personnes est extrêmement important. Aujourd'hui, on a une chance, je pense, historique pour la Picardie de rattraper ce retard, parce que même si j'ai entendu beaucoup de biens être dits sur cette gare de Haute-Picardie, les Picards, dont leurs ensembles ont le sentiment que quand on a fait cette ligne, on les a oubliés. Je crois que le temps de la réparation est arrivé, et que nous en avons besoin. Je le redis, on a besoin de ce Barreau Picardie-Roissy sans jamais oublier, et cela a été dit tout à l'heure, que la gare de Haute-Picardie, elle serait la seule à continuer à desservir le Nord, et le développement va se faire aussi de ce côté-là. Donc, pour ma part, j'entends ce que nous est dit par RFF et par la SNCF, j'espère que vous serez toujours animateur du réseau en 2020... bon, vous me rassurez... et que nous aurons besoin de ces deux outils pour faire en sorte que le développement se fasse dans tous les sens et pour tout le monde. Quand vous me dites : « Si notre gare ouvre, cela ne va pas se faire ». Vous savez, la A29, quand vous êtes plus bas en Picardie, cela a été le contre-produit de l'aménagement de la RN31. La RN31, aujourd'hui, a toujours toute sa vitalité, et la A29 existe. Donc, ce n'est pas l'un à la place de l'autre, ce sont les deux qu'on a besoin.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, Monsieur en chemise bleue. Ça va ! Prenez votre tour juste après Monsieur, voilà.

Hassan BOUADDI

Bonsoir ! Donc, Hassan Bouaddi, Adjoint au Maire à Creil. La ville de Creil, sa municipalité et l'ensemble des Picards se sont mobilisés pour défendre ce projet de liaison ferroviaire, sans a priori partisan. C'est pourquoi, je redis avec plaisir ce que j'ai eu l'occasion de dire à Compiègne : « à travers Creil et Amiens, c'est l'ensemble du réseau ferré picard qui est irrigué ». Creil participe à défendre avec beaucoup d'autres la position unanime d'un territoire qui s'unit et qui s'affirme. Si, comme nous le souhaitons, cette liaison ferroviaire est réalisée avant 10 ans, je reviendrais sur ce point, il nous faudra aménager nos gares. Non seulement les équipements de gare doivent être adaptés aux TGV, mais il s'agit aussi, de

l'occasion pour les villes concernées, de repenser ces quartiers. C'est pourquoi la ville de Creil s'engage volontairement dans une réflexion sur l'avenir de la gare et de ses environs. L'objectif est d'avoir une gare organisée pour répondre aux besoins des Creillois, mais aussi aux besoins de l'ensemble des populations du grand bassin creillois, et au-delà de tous les Isariens et Picards qui passeront par Creil... Et, je pense qu'il y en a dans cette salle. Par ailleurs, l'arrivée de ce nouveau service doit amener la SNCF à repenser sa politique d'arrêt. Les trains Intercités doivent de nouveau s'arrêter à Creil, et la gare de Creil doit devenir une gare d'arrêt généralisée, c'est le sens du maillage du Réseau ferré. Concernant la mise en service du projet à l'horizon 2020, Monsieur le Président, la question qui nous revient sans cesse de notre commune et dans le bassin creillois mais également Picardie, c'est : « pourquoi une réalisation aussi lointaine pour un tronçon de seulement 10 kilomètres, alors qu'en ce moment, on attend des projets avec des délais similaires, mais pour des tronçons de 10 à 20 fois supérieurs ? ». Merci !

Claude BERNET

Est-ce que RFF souhaite redire un mot sur ce problème des délais ?

Lucette VANLAECKE

C'est vrai que...

Claude BERNET

Il finira par vous faire prendre des engagements.

Lucette VANLAECKE

Je pense qu'en cette matière, et nous avons quelques expériences, nous nous devons d'être prudents. Dans la mesure où... et je crois qu'on vous a présenté sur une diapo la façon dont on conçoit un projet de cette ampleur... enfin, je veux dire ampleur au sens où il y a un impact sur les territoires, et donc, après le débat public vient l'heure des études préliminaires, ce que vous avez affiché, et des études d'avant-projet qui permettront de définir les documents d'utilité publique et une autre phase de concertation. Et cette phase-là est une phase qui doit être engagée et terminée avant le démarrage des travaux. Donc, à partir du moment où nous avons des impacts sur des territoires, avec des emprises à acquérir et des concertations à mener, il y a une réglementation stricte qui fait une part large à la concertation, et je crois que, bien sûr, on peut essayer, j'allais dire, de réduire ces temps, je crois que nous nous engageons à y essayer. Voilà ce que je peux dire à ce jour. La réglementation est une réglementation qui, elle-même, peut évoluer, donc nous restons

quand même très prudents pour, je crois que la Picardie ne voudrait pas voir un espoir déçu, même sur ce terrain de la longueur du projet, et donc je crois qu'il vaut mieux être capable de tenir ses engagements et de les respecter.

Claude BERNET

Alors, il y avait quelqu'un qui demandait la parole tout à l'heure. On va la lui donner.

DUFEY Patrice

DUFEY Patrice, je suis un habitant de Soissons. Donc, je me suis déplacé sur Saint-Quentin, puisque malheureusement, Soissons n'avait pas été convoqué, n'avait pas eu le... j'aurai le plaisir de recevoir cette commission, sachant que Soissons, effectivement, ne fait pas partie du réseau Creil-Amiens... enfin, Amiens-Creil et Paris. Malheureusement, Soissons se trouve toujours en Picardie et dans l'Aisne. Pour reprendre le mot du Président du Conseil Régional, il est important d'apporter du plus et non du moins à cette commission. Donc, le plus, je voudrais l'apporter à travers deux questions. La première, Soissons, deuxième ville de l'Aisne derrière Saint-Quentin, proche de Laon, préfecture de l'Aisne, se trouve complètement marginalisée à travers ce projet. Qu'est-il prévu pour à terme... sans attendre éventuellement le temps qu'a mis ce projet à voir le jour... qu'est-il prévu à terme pour que Soissons puisse enfin accéder à une ligne TGV digne de ce nom. Je rappelle que la ligne ferroviaire Laon-Soissons-Paris n'est même pas électrifiée. Deuxième point, l'on parle effectivement de réduire, suite au Grenelle, la circulation voiture. A l'heure actuelle, on ne fait que l'augmenter. Lorsque Laon... il y avait une liaison Roissy-Soissons par bus, qui a au moins le mérite de grouper dans le même engin plusieurs personnes, cette ligne a été supprimée. Qu'est-il donc prévu pour améliorer la liaison de Soissons avec TGV, donc Roissy-Charles-de-Gaulle, puisqu'il s'agit de cela. Ce sont en... 45 minutes en voiture de la ligne, de la gare TGV-Charles-de-Gaulle. Et dernier point, toujours au niveau de la circulation, donc de la liaison Soissons-Paris, la Nationale 2, depuis de nombreuses années, a été mentionnée dans les projets de plan pour être passée à 4 voies, cela ne se fait toujours pas ! J'ai l'impression qu'à l'heure actuelle, la Picardie se développe plutôt à l'Ouest et non plus à l'Est. Est-il aussi prévu, mais là on tape dans la région Champagne-Ardenne, la Marne, au niveau du département, il s'est créé donc une ligne, une gare TGV, sur le TGV Est. Donc, est-ce qu'il est prévu de rétablir une ligne ferrée entre Soissons et Reims ? Voilà mes questions.

Lucette VANLAECKE

Je vais peut-être là aussi passer la parole à Cédric Papin, qui va nous parler des études, effectivement, que nous menons sur la liaison ferroviaire entre le Sud de la Picardie et Paris.

Cédric PAPIN

Alors, effectivement, il y a ce qu'on appelle le contrat de projet Etat-Région, donc c'est un dispositif qui engage Réseau Ferré de France, la Région Picardie et l'Etat en Picardie. Donc, un engagement financier sur un certain nombre de projets. Il y a bien prévu un volume d'études important sur ce qu'on appelle, un petit peu pour simplifier, Aisne-Roissy et Aisne-TGV. Donc, cela porte tout à fait sur ce type de problématique. Alors, chronologiquement, effectivement pour être honnête, on est un peu moins avancé sur ces réflexions que sur les réflexions qui nous rassemblent ce soir, c'est-à-dire à partir de l'axe qui passe par Creil. Cela ne veut pas dire du tout que c'est oublié, bien au contraire, donc c'est un engagement. Alors, ce qu'on peut dire là-dessus, c'est que c'est quand même un sujet assez multiforme, la connexion de l'Aisne qui est un grand département, géographiquement, au réseau à grande vitesse, peut se faire de plusieurs manières, les réflexions peuvent porter... On a beaucoup parlé ce soir de TGV Haute-Picardie, de la gare de Charles-de-Gaulle TGV, effectivement. Mais aussi, et cela a été souligné par l'intervenant, la gare de Champagne-Ardenne TGV, qui est reliée à Laon, donc ce qui est quand même intéressant par TER, il y a certainement déjà des choses à améliorer, et pourquoi pas aussi des liaisons vers Paris ? Alors, je ne m'avancerai pas ce soir, je m'en excuse auprès de l'assistance sur des... déjà des idées, des projets techniques, parce que ce n'est pas encore défini. Nous, ce qui nous semble intéressant, c'est d'être à l'écoute de tout ce qui peut être exprimé en termes de besoins, parce que derrière, ce sont des besoins de déplacement qui comptent. On ne fait pas les infrastructures pour juste... pour faire joli, pour que tout soit relié, évidemment. Donc, tout cela on doit l'analyser finement, et je terminerai en disant que du moins, pour ce qui est de l'axe par Soissons, la ligne Paris-Laon, il faut inclure dans cette discussion aussi l'Oise dans sa partie Est, et nous proposons également, un peu comme le pendant du projet en Roissy-Picardie, d'inclure le Nord... je ne vais pas dire Nord du Val-d'Oise, c'est plutôt la Seine-et-Marne qui est concernée dans la réflexion, puisqu'ils ont également un partage de besoins au niveau de l'accès à un aéroport en mode autre que la voiture. Voilà ! En revanche peut-être, j'ai entendu parler des liaisons par car. Je crois que la région... et là, je vais peut-être laisser la parole à la Région Picardie, qui a mis depuis peu un service par car sur cet axe.

Claude BERNET

Monsieur le Vice-Président Transport du Conseil Régional.

Intervenant

Merci, Monsieur le Président. Oui, je voudrais répondre à ce qui a été dit. C'est vrai qu'il y avait une liaison Soissons-Roissy qui a été réalisée par le département de l'Aisne, qui avait été arrêtée. Mais la Région Picardie a été chef de file de la mise en place d'une liaison qui fait le mix entre le ferré et le car, c'est-à-dire sur... Il y a 14 allers-retours de cars qui partent de Crépy jusqu'à Roissy, avec 13 cars en correspondance avec des trains qui partent sur Soissons. Il y a aussi un car d'extrême journée le matin, et un car d'extrême journée le soir pour les gens qui ont des horaires très décalés, qui partent de Soissons, qui vont à Roissy, et qui reviennent de Roissy pour aller à Soissons. Donc, cette ligne est ouverte depuis le 01^{er} décembre 2009. Elle est financée fortement par la Région Picardie, par le Syndicat Mixte du Transport de l'Oise également. Et puis, je pense que les gens de Soissons aujourd'hui peuvent maintenant aller travailler et aller prendre, même le bus, l'avion à Roissy avec cette desserte. Voilà ! Donc, je vous rassure, c'est mis en place et les gens de l'Aisne, Villers-Cotterêts, également peuvent bénéficier de cette liaison.

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Tout à l'heure, Madame Blériot, Conseiller Général, m'a remis un document. Je... Est-ce qu'elle est là ? Est-ce qu'elle est toujours là ? Oui. Est-ce qu'elle voudrait peut-être présenter elle-même ce document ? Je crois que c'est suffisamment... micro ? Voilà !

Colette BLERHOT

C'est un vœu que j'ai présenté lors de la dernière session au Conseil Général, et qui a été présenté à mes collègues Conseillers Généraux. Et après une discussion assez animée, très intéressante, nous avons voté tous à l'unanimité ce vœu.

Claude BERNET

Voilà ! Alors, je précise, Madame Blériot m'a remis ce document avant le début de la réunion. Je lui ai indiqué qu'on en dira un mot, et que de toute façon, ce document serait placé sur le site. Au fond, c'est une motion adoptée à l'unanimité par le Conseil Général de l'Aisne, et qui se prononce en faveur de la réalisation du barreau avec un certain nombre d'arguments liés notamment à sa fonction TER notamment, permettant aux Axonais de se rendre dans les meilleures conditions sur leur lieu de travail. Voilà ! C'était simplement, je voulais informer notre assemblée de cet élément, puisque c'est un vœu adopté à l'unanimité, et qu'il faut toujours le souligner. Voilà ! Alors, y a-t-il d'autres demandes de parole ? Vous n'allez pas me dire que vous n'avez pas... Alors, Madame... Monsieur Biet.

Pierre-Yves BIET

A ce stade du débat, on parle de deux choses ce soir. On parle, d'une part, d'une infrastructure, donc d'un maillage du réseau ferroviaire. Et cette infrastructure, elle rend possible un certain nombre de services. C'est le deuxième élément qui fait débat ce soir. Ce projet, il permet de connecter le réseau à grande vitesse au réseau qui dessert la Picardie. Ensuite, on sait que sur ce réseau qui dessert la Picardie, il y a un certain nombre de lignes, évidemment donc Paris-Creil-Amiens, mais aussi Paris-Creil-Compiègne-Saint-Quentin, qui permet de mettre en service un certain nombre de services en l'occurrence, train à grande vitesse. Techniquement, c'est envisageable. Après, c'est une question de marché, parce qu'effectivement, quels que soient les services, il y a cette notion et cette nécessité ou une question effectivement de choix, et cela vaut, là également, pour des services régionaux. A ce stade de l'analyse dans le partenariat, lors des études menées avec la Région Picardie effectivement, on a indiqué Creil-Roissy pour le service régional, on a indiqué Amiens-Creil-Roissy vers les grandes capitales régionales, mais ensuite, les choses vont évoluer. D'ici 2020, le paysage va évoluer. On a évoqué que l'ensemble des politiques de transport, qui visaient justement à augmenter l'usage d'un mode comme le transport ferroviaire, peuvent amener à redessiner le paysage et à rendre pertinent des dessertes complémentaires à celles qu'on imagine aujourd'hui. Aujourd'hui, c'est le fruit d'étude que RFF, effectivement, a menée, qu'on a soumise à la SNCF, aux opérateurs ferroviaires sur l'intensité des dessertes TGV. Jean-François Paix a indiqué que cela lui semblait raisonnable à ce stade, du point de vue des TGV, qu'on a soumis également à la Région, qui nous a donné également son point de vue, mais ce qui est vraiment important, c'est que ce projet, une fois réalisé, il permet... et il permet dans le temps et vraiment dans la durée de proposer un certain nombre de services. Je pense que cela c'est un élément qu'il faut vraiment avoir en tête au-delà de ce qu'à ce stade, on présente comme possibilité de services, cela va au-delà.

Claude BERNET

Voilà. Puisque j'en étais à faire part de délibérations reçues par la Commission, je voudrais indiquer que nous avons reçu une délibération du Conseil de communautés d'agglomération de Saint-Quentin, sous la signature de Monsieur Pierre André, Sénateur-Maire, Président de la communauté d'agglomération qui insiste, en fait, sur trois points ; la communauté d'agglomération affirme son soutien à ce projet à fort potentiel. Elle affirme l'importance pour les Saint-Quentinois de continuer à disposer des dessertes actuelles de la gare TGV Haute-Picardie. Donc, on est bien dans la tonalité de ce qui a été dit tout à l'heure. Et elle demande aussi... c'est quelque chose qui n'a pas encore été dit jusque ici, mais elle demande que des

TGV puissent venir jusqu'à Saint-Quentin. D'autre part, nous avons reçu également de la Chambre de commerce une délibération qui, évidemment, prend position en faveur de la réalisation du barreau. Nous avons reçu aussi, je le signale parce que c'est toujours intéressant de le dire, Nous avons reçu de très, très nombreux messages Internet venant de la région de Saint-Quentin et également Chauny, Tergnier, etc., et la tonalité de ces messages, soit ils sont favorables, soit ils sont défavorables au projet, mais presque tous se rassemblent sur l'idée, toujours la même idée, qu'il ne faut pas détériorer les services actuels rendus par Ablaincourt-Pressoir. Il y a une vision très différente à Saint-Quentin et, par exemple, à Amiens, de Ablaincourt-Pressoir, il suffit de regarder la géographie, et cela permet de comprendre. Mais enfin, nous avons reçu un très, très grand nombre de notes dans ce sens. Monsieur le Maire d'Amiens, voilà, va nous le donner, que je n'avais pas salué parce qu'il était en retard.

Monsieur DEMAILLY

Voilà, je veux simplement dire qu'en tant que Maire d'Amiens, Président de la Métropole, mais aussi du Pays du Grand Amiénois, qui fait 340 000 habitants environ, a voté dans chacune des assemblées à l'unanimité pour ce projet, et je dirais que le principal argument, c'est qu'il est fédérateur pour l'ensemble de la Picardie. Et je me réjouis que tous les élus au Conseil Régional, quelle que soit leur sensibilité, mais j'ai bien noté aussi les trois Conseils Généraux de l'Aisne, de l'Oise, et de la Somme ont voté aussi, donc à l'unanimité pour ce projet. Je crois qu'il est effectivement fédérateur parce que ce soir, j'ai beaucoup entendu, je dirais, deux choses sur l'intérêt pour Saint-Quentin. Donc, je suis heureux que les élus de Saint-Quentin se soient exprimés aussi. Soutenir ce projet, c'est important parce que je suis venu, moi, en tant que Maire d'Amiens, donc maire d'une capitale jeune, mais aussi j'allais dire avec le souvenir que j'ai été président de l'université il y a quelques années, il n'y a pas très longtemps, et que j'avais souhaité le développement harmonieux de Roissy-Picardie sur l'ensemble de la région Picardie. Cela a toujours été ma position, et je pense qu'on est dans un projet qui, effectivement, est très fédérateur. Je dirais, les Amiénois aussi défendent la gare TGV Haute-Picardie, car nous avons bien compris, et c'est le cas aussi des habitants de Saint-Quentin, qu'il ne s'agissait pas de remplacer une offre par une autre offre, il s'agit de permettre aux Saint-Quentinois comme aux Amiénois d'avoir davantage de TGV et d'avoir davantage de connexions avec le TGV qui passe à différents endroits. Et cela permet à un Saint-Quentinois comme à un Amiénois de dire : ou je vais, éventuellement à Paris parce que les horaires me conviennent, je change de gare, mais il y a un inconvénient, ou je vais à Ablaincourt-Pressoir, il y a les inconvénients, il faut que je prenne ma voiture, ou alors effectivement, je pars d'un train, et je change de train éventuellement à Creil ou

éventuellement à Soissons, et l'interconnexion est importante. Je dirais, quel que soit le moyen de transport dont on dispose, on peut maintenant aller effectivement en train d'Amiens, de Saint-Quentin, à Roissy. Et je crois que c'est cela l'idée, et Claude, le Président de la Région l'a bien dit, il s'agit pour nous de connecter la Picardie au monde, et je dirais, dans les deux sens, permettre aux gens du monde entier de venir dans nos métropoles, dans l'ensemble des villes importantes de cette région. Et donc, effectivement, c'est vrai pour Beauvais, c'est vrai pour Compiègne, c'est vrai pour Saint-Quentin, et c'est vrai pour Amiens. Cela permet aussi, et on sait que l'avenir de notre région se fera aussi par notre capacité à faire venir rapidement du monde entier dans nos villes pour développer l'activité économique et dans les deux sens. Je crois que c'est vraiment en cela que ce projet est très différent du débat qu'on a pu avoir il y a 20 ans pour une autre ville, qui concerne évidemment beaucoup Amiens, parce qu'il s'agit à l'époque aussi de relier, mais évidemment les Amiénois sont toujours intéressés, bien entendu, par les liaisons, mais on le voit bien quelques... une décennie plus tard, sur la liaison directe avec Londres. Mais, quand ce réseau sera saturé ? Mais les Picards actuels prennent moins le TGV que les habitants des autres régions. Et je redis quand même l'argument très fort ; 203 gares desservies par le TGV en France, 203 gares TGV, aucune gare picarde dans une ville importante de Picardie, cela ce n'est pas normal. Et donc, c'est bien important parce que l'ensemble de la Picardie soit relié. Il ne s'agit pas de relier la Picardie. Moi, je suis heureux qu'on ait changé le nom de ce barreau. Ce n'est pas relier simplement Creil à Roissy, c'est bien relier toute la Picardie aux réseaux TGV. Voilà, ce que je voulais dire. Merci.

Claude BERNET

Merci... Bien ! Je vous trouve...

Pierre-Yves BIET

Monsieur le Président, si vous permettez ?

Claude BERNET

Oui !

Pierre-Yves BIET

Peut-être revenir sur une des toutes premières interventions qui, à un moment donné, a évoqué l'idée de dire : Mais après tout, pourquoi on ne pourrait pas desservir la Picardie, sans forcément passer par Creil ? Donc, c'est un élément qui est dans le débat également. On n'a pas encore parlé effectivement précisément ici, mais par exemple, dans les réunions

dans le Val-d'Oise, c'est une contre-proposition qui a été faite, et vous allez voir sur la carte, qui consiste à dire, finalement pour desservir la Picardie, voilà, pourquoi ne pas utiliser la ligne qui existe, la grande vitesse, la LGV Nord ? Et puis, cette ligne **intersectant ??**, sans être connectée aujourd'hui, une ligne du réseau picard, donc Amiens-Tergnier-Laon, pourquoi ne pas faire un raccordement ? C'est un des éléments qui a fait l'objet d'une contre-proposition, c'est effectivement dans un cahier d'acteurs qui est ici. Alors, peut-être préciser c'est intéressant de dire pourquoi RFF à ce stade estime que ce n'est pas une solution optimum, en tout cas, qui nous semble moins intéressante que Roissy-Picardie. Tout d'abord, parce que cela voudrait dire que, finalement, la desserte grande vitesse est limitée à Amiens. On créerait un raccordement de quelques kilomètres au niveau de Chaulnes, dans la Somme, et puis ensuite on se dirige sur Amiens. Très concrètement, cela veut dire que l'étoile ferroviaire de Creil n'est pas desservie. Et donc, c'est tout un pan entier de la Picardie, le Sud de l'Oise bien sûr, mais on l'a vu aussi toute la Vallée de l'Oise, au-delà vers Chauny et Saint-Quentin qui ne pourraient pas non plus être desservis contrairement à Roissy-Picardie. Puis, il y a un élément qui est fort. Dans les études de marché que nous avons faites, on se rend compte qu'un petit peu plus de la moitié des voyageurs qui utiliseraient les trains à grande vitesse montent en gare de Creil parce que, d'une part, il y a la deuxième agglomération de Picardie, et aussi parce que cela assure l'ensemble des connexions avec un certain nombre d'agglomérations de Picardie. Ce qui veut dire que... et je ne pense pas que Jean-François Paix le contredira, du point de vue de l'entreprise ferroviaire, des trains moitié moins remplis, ce sont des trains plus que moitié moins intéressants, et donc c'est sans doute une desserte qui serait moins dense que celle qui est envisagée avec Roissy-Picardie. Puis, le troisième élément d'analyse, c'est de dire, cela veut dire qu'on utilise la LGV-Nord. On a indiqué les perspectives de croissance des trafics à grande vitesse, et donc, tout l'atout, justement, et tout ce qu'on recherche à travers le Roissy-Picardie, c'est de pouvoir desservir dans de bonnes conditions la Picardie, mais sans prendre de la capacité sur la LGV-Nord. Et donc, cette solution-là, cette contre-proposition-là qui utiliserait donc la ligne à grande vitesse Nord, elle **longe de la capacité ??**. Et en fait, les relations de desserte de la Picardie se retrouveraient en concurrence avec les dessertes du type Paris-Lille, Paris-Londres ou les autres dessertes province-province entre le Nord de la France ou de l'Europe et le reste de la France avec, effectivement, peut-être, là, un risque d'avoir un potentiel qui serait moindre, et donc, à terme, là aussi, une concurrence qui serait défavorable. Donc, c'est vraiment un élément fort de ce projet de, par la réalisation de ces quelques kilomètres, 6 à 10 kilomètres, de pouvoir ensuite diffuser sur la Picardie. Voilà, je pense que c'était intéressant aussi d'apporter cet élément, mais Cédric Papin souhaite apporter un autre...

Cédric PAPIN

Oui, mais juste quelque chose de complémentaire parce que Monsieur Biet vient de dire et pour rebondir sur une question qui a été posée... vous me pardonnerez si je ne reconnais pas l'intervenant, a été évoquée... si vous pouviez remettre la carte à présent, merci beaucoup... a été évoquée aussi un peu dans le même esprit une connexion entre l'axe Saint-Quentin, Compiègne et la LGV. Donc, c'est exactement presque pour les mêmes raisons que ce que Monsieur Biet a évoqué. Cela nous semble véritablement une fausse bonne idée, si on peut employer cette expression, sans compter qu'à ce niveau-là, comme vous le savez certainement, on est dans le secteur de l'Oise. Il y a un franchissement de l'Oise à partir des coteaux situés par ici, là au Nord du Valois. Et imaginer un raccordement, même si les ingénieurs en génie civil savent parfois faire des prouesses, je crois qu'on ne serait pas véritablement, malheureusement, dans du raisonnable. Voilà.

Claude BERNET

Alors, mesdames et messieurs, y a-t-il encore quelques questions ? Monsieur Briffaut ? Vous vous êtes déjà exprimé une fois mais après tout... Monsieur qui est là.

Gérard LEGER

Oui. Bonsoir ! Gérard Léger, je suis Administrateur au CCAS à l'Office Social de Saint-Quentin. Je prends le glossaire du maître d'ouvrage. La première lettre commence par A comme Accessibilité : faculté d'un territoire, d'une ville ou d'un site d'être atteint facilement lors d'un déplacement, exemple : la Gare du Nord dispose d'une bonne accessibilité en métro. Mais je crois que c'est une fausse ou une mauvaise, comment dirais-je, un mauvais argument parce que je ne pense pas que le métro actuellement soit accessible aux personnes à mobilité réduite. En plus, la demande de faire venir un TGV sur Saint-Quentin simplifierait justement les déplacements au niveau des personnes à mobilité réduite, à savoir qu'actuellement, pour rejoindre la gare TGV à côté de Chaulnes, on est obligé de prendre un bus, donc cela demande du temps et on arrive très tôt pour qu'on puisse être monté dans le bus. Ensuite, on nous dessert à la gare, comment dirais-je, de Chaulnes, là, on fait le sens inverse, ensuite, c'est quelqu'un de la SNCF qui nous aide à monter dans le TGV. C'est quelque chose qui simplifierait tout. C'est tout ce que j'avais à dire.

Claude BERNET

Merci beaucoup. C'est effectivement une question que la Commission reprendra dans son rapport. Monsieur Briffaut.

Franck BRIFFAUT

Oui, j'ai deux questions complémentaires à poser à RFF. Cela avait été évoqué, je ne sais plus dans laquelle des réunions, d'étudier le potentiel en termes de marché de trafic qui pourrait y avoir, notamment, sur les Picards qui se rendraient éventuellement sur Marne-la-Vallée, parce qu'une fois qu'on est sur Roissy, en plus, Roissy a un inconvénient actuellement. La gare de CDG Express ne dispose pas d'installation permettant le retournement des rames, ce qui n'est pas le cas de Marne-la-Vallée puisqu'il y a déjà un tiroir qui permet de recevoir notamment certains eurostars. Donc, bien sûr, il y aura le coût d'exploitation qui risque d'être rédhibitoire et la position du STIF mais simplement, dans le cadre de ce débat, que toutes les questions soient bien vues et évacuées éventuellement, puisque cela peut être posé. Marne-la-Vallée est aussi un important gisement à pôle d'emploi, savoir quels seraient les **noms ??** des Picards qui, potentiellement, pourraient avoir intérêt à ce qu'un service venant de Creil puisse être prolongé jusqu'à Marne-la-Vallée. Cela, c'est une question. Une autre qui touche un projet qui a failli, je pense, qui revient de loin en tout cas s'il est définitivement sauvé, ce qui n'est pas sûr, c'est CDG express. C'est un projet, je rappelle, qui consiste à relier Paris Est à Roissy Charles-de-Gaulle, là encore, c'est-à-dire qu'actuellement, dans la première étude de 2003 qui vient de RFF, j'avais vu que Roissy CDG Express était accueilli au milieu du caisson de la gare TGV. Je crois que les choses ont évolué. Je ne suis plus certain que le projet arrive comme cela, il était question plutôt de le connecter avec le RER B, donc simplement s'il avait été étudié dans le cadre du projet Roissy-Picardie, les possibilités également de desserte par CDG express sur la partie Aulnay, Sevran, les potentialités en termes de marché. Et pour répondre à l'intervenant de l'Aisne, de Soissons tout à l'heure, s'il y a une possibilité à long terme de pouvoir, évidemment, faire quelque chose sur la ligne de Laon, c'est de profiter éventuellement de ce projet CDG Express pour concevoir cette petite virgule qui consisterait en venant de Soissons pour aller aussi sur Charles-de-Gaulle par... Les voies de CDG Express avaient été demandées par un vœu qui avait été déposé et adopté par le Conseil régional donc simplement, j'espère que dans le cadre du projet CDG Express, la courbe qui permet d'engager de Villeparisis à Roissy a bien ménagé la possibilité de raccorder en venant par Dammartin. J'espère que cela n'a pas été oublié dans les études **qui** au stade où elles en sont aujourd'hui.

Lucette VANLAECKE

En ce qui concerne, c'est vrai, cette dimension prospective et donc les... Quelque part, le débat public, c'est aussi le lieu où s'expriment des idées et permet parfois des

développements futurs qui ne sont pas forcément directement liés au projet, mais c'est le lieu où effectivement où en est le recueil et le creuset de toutes ces réflexions. Donc, avant de passer la parole à Cédric Papin, je voudrais revenir sur votre question en tant qu'administrateur du CCAS donc sur l'accessibilité. Il faut savoir qu'il y a un schéma régional de l'accessibilité dans chaque région et que la particularité en Picardie, c'est que chaque fois que RFF a été en maîtrise d'ouvrage de travaux de modernisation de voies ou de tous travaux de modernisation des lignes en Picardie, cela s'est accompagné selon la volonté du Conseil régional de la mise en accessibilité de toutes les gares qui étaient traversées, j'allais dire, par ces travaux. Donc, c'est vrai que cette dimension-là, en Picardie, n'est jamais oubliée chaque fois que des travaux sont mis en œuvre, cela s'accompagne d'accessibilité. Donc, on peut imaginer que Roissy-Picardie ne sera pas en reste dans la mesure où il y a, là aussi, des travaux qui sont prévus dans les gares, qui sont concernées par le projet. Voilà ce que je peux me permettre peut-être de m'avancer... si je peux m'avancer là-dessus à la lueur de l'expérience vécue. Par contre, là un peu moins dans le vécu mais dans les études prospectives, Cédric.

Cédric PAPIN

Oui. Alors, je vais essayer d'être bref puisqu'il y avait plusieurs questions en une dans l'intervention de Monsieur Briffaut sur les potentiels de trafic vers Marne-la-Vallée depuis la Picardie. Alors là, pour être honnête, dans Roissy-Picardie, on n'a pas regardé cette destination parce qu'on est un peu obligé de se restreindre malheureusement dans les études, on aimerait avoir des périmètres les plus larges possibles. Bon, on a voulu quand même se concentrer sur la zone de la plate-forme Charles-de-Gaulle et des emplois à proximité, cela n'empêche que c'est une question qui nous semble intéressante. Elle a d'ailleurs été soulevée la semaine dernière à Dammartin-en-Goële en Seine-et-Marne, et donc, je pense que ce serait très intéressant d'explorer cette piste en termes de marché des déplacements, en termes de technique de possibilité de circulation de TER, enfin des TER dont on parle, qui partiraient de Creil, qui iraient à Charles-de-Gaulle TGV. Là, c'est difficile de s'avancer ce soir parce que c'est un sujet important qu'il faudrait regarder de près. On peut peut-être exprimer ce qu'on sait aujourd'hui. C'est que le réseau à grande vitesse, les LGV, enfin, le réseau est conçu pour accueillir des trains aptes à grande vitesse. Ce sont des trains qui, non seulement, vont très vite et donc seraient un peu en conflit d'usage, comme lorsque sur une route, vous, malheureusement, vous êtes un peu derrière les camions ou un tracteur et que cela ne va pas assez vite, donc seraient en conflit d'usage avec des trains moins rapides. Et aussi, il faut savoir que ces trains à grande vitesse sont des trains qu'on estime, entre guillemets, prioritaires sur ce réseau-là pour la bonne et

simple raison que ce sont des trains qui font les plus longs parcours à l'échelle nationale, donc d'une certaine manière, qui rendent le plus de service au territoire national. Donc, d'une certaine manière, compromettre leur fiabilité, leur régularité pour Réseau Ferré de France serait un petit peu problématique. Tout cela est consigné dans ce qu'on appelle document de référence du réseau qui précise tout cela et qu'il s'agirait de modifier si on devait faire cela. Alors, les personnes qui ont regardé finement le dossier pourraient nous dire : « Oui, mais, vous faites circuler des TER, vous faites bien circuler les TER sur LGV pour arriver à l'aéroport ». Bien sûr, très bonne remarque qui aurait pu être posée, mais sur cette section très courte, il n'y a pas de problème de vitesse. Le train est à la même vitesse puisque tous les TGV, ils s'arrêtent à Roissy, donc les TER s'arrêteraient aussi. Et sur une distance aussi courte, il n'y aurait pas de problème. Voilà ! Enfin, pour terminer là-dessus, je pense que tout cela méritera d'être exploré. On prend bonne note.

Claude BERNET

Sur Marne-la-Vallée, est-ce que la SNCF souhaite ajouter quelque chose sur Marne-la-Vallée, sur les liaisons Marne-la-Vallée ?

Jean-François PAIX

Non. Enfin, rien de particulier qui... a déjà été dit sur Marne-la-Vallée.

Claude BERNET

Très bien. Merci. Monsieur ?

André TRIOU

... vous faites parler tout simplement ?

Claude BERNET

Non ! S'il vous plaît, pour être...

André TRIOU

Eh bien, à partir de Roissy-Creil, il y a une autre direction... Excusez-moi, je suis...

Claude BERNET

Est-ce que vous pouvez-vous présenter Monsieur ?

André TRIOU

... un professeur de géographie.

Claude BERNET

Est-ce que vous pouvez-vous présenter, voilà, Monsieur...

André TRIOU

Oui, André Triou, professeur de géographie, Société Académique de Saint-Quentin. Oui, alors, à partir de Roissy-Creil qui est à peu près incontournable, bien sûr, puisque c'est le projet, il y a une direction qui n'a pas été notée, peut-être que cela en vaut la peine. Il se trouve que le 7 juin 1850, Louis Napoléon Bonaparte inaugure la gare de Saint-Quentin. Or, c'était une direction, c'était Paris-Bruxelles. Et il se trouve que dans cette direction-là, on n'est pas limité par l'espace qui se poursuit ensuite à travers toute l'Europe du Nord-Ouest et que la ligne Paris-Bruxelles aujourd'hui apparaît quelque peu limitée dans les choix qui sont faits. Et il se trouve, d'ailleurs, que ces choix pourraient passer par Saint-Quentin, **cela ne le ferait aucune peine particulière.**

(Applaudissements)

Claude BERNET

Très bien ! Alors, la question s'adresse directement à RFF qui n'était pas créé en 1850 mais, enfin, pas encore.

Pierre-Yves BIET

Quelques années après. Oui. La réponse à votre question, Monsieur, c'est, en tout cas, celle que l'on peut, en tant que propriétaire du réseau ferroviaire, apporter, c'est la question de la faisabilité technique. C'est-à-dire que la ligne historiquement Paris-Bruxelles par Saint-Quentin est une ligne électrifiée de bonne qualité, électrifiée dès le début des années 60, donc, de longue date et que, techniquement, la circulation de rame TGV à la vitesse autorisée sur cette ligne, donc, 160 kilomètres/heure, est techniquement envisageable. Après, c'est ce que j'ai indiqué tout à l'heure, c'est une question de potentiel, d'opportunité pour les entreprises ferroviaires liées, ce qui était important, c'était à la demande ou une question liée à l'aménagement du territoire. On sait qu'en France, un certain nombre de trains à grande vitesse desservent des régions ou des villes avec le soutien, effectivement, des collectivités territoriales, donc, des choix de marchés et des choix d'aménagement mais, techniquement, c'est un élément qui est envisageable, un élément de réflexion. Cependant,

si Saint-Quentin était directement connecté par TGV, cela pose aussi une question que nous avons abordée assez largement ce soir, à savoir la desserte de la gare TGV Haute-Picardie puisque là, effectivement, il y a la question du report qui serait réalisée, c'est un élément, effectivement, à plusieurs niveaux d'analyse.

Christophe ROMAN

Christophe Roman, Conseiller régional. Je voudrais faire une intervention pour éclairer la Commission, parce que je ne voudrais pas qu'elle reparte de l'Aisne avec un avis mitigé en ce qui concerne ce projet. Alors, bien évidemment, cela a été dit par Colette Blériot, le Conseiller général l'a voté à l'unanimité. Mais vous avez bien compris que l'Aisne est chatouilleuse sur ses infrastructures. Très chatouilleuse, parce que d'une part, nous avons Paris-Bruxelles par la route, la RN2. On connaît aussi, aujourd'hui, les difficultés qu'il y a sur la RN2. Nous avons Paris-Bruxelles par le fer, via Saint-Quentin, et aujourd'hui, on n'est plus du tout dans la même considération, mais je crois que, aujourd'hui, l'inquiétude qui a été exprimée devant la Commission sur le devenir de la gare TGV de Haute-Picardie et sur l'évolution de son trafic, c'est parce que nous sommes attachés à ce que nous avons. Alors, le Président du Conseil régional l'a dit, et je le rejoins : « il est question de faire du plus en ce sens parce que tout le monde en est convaincu », mais compte tenu de l'histoire, des infrastructures dans l'Aisne, vous comprendrez que nous soyons extrêmement sensibles à tout ce genre de projet, puisque nous avons bien commis par le passé le fait d'être déshabillé, nous étions Pierre au profit de Paul. Et donc, dorénavant, il est question d'avoir de garanties, des certitudes, et c'est pour cela que je pense, tout le monde, aujourd'hui, tenait à vous dire que la gare TGV Haute-Picardie rencontre un grand succès à Saint-Quentin, bien évidemment. Moi qui suis élu du territoire Laonnois pour vous dire que nous sommes à la limite gâtés dans le Laonnois, puisque nous pouvons soit aller à la gare TGV Haute-Picardie ou aller jusqu'à Reims puisque c'est extrêmement près, et donc, encore une fois, c'est vraiment très important et c'est plus un propos à l'adresse de SNCF et de RFF. Bien sûr, tout cela est une question de marché, d'une part dans les perspectives à 10 ans voire 15 ans, mais c'est un sujet extrêmement sensible. Et je pense que tout les territoires de l'Aisne, ils sont favorables, en tous les cas pour le Laonnois, c'est le cas. Ville de Landes, elle libérera dans son Conseil municipal du 28 juin favorablement pour ce projet comme d'autres collectivités l'ont déjà faites. Mais comprenez bien, on souhaite que la Commission reparte avec cette idée. Cette question des infrastructures est extrêmement délicate et toute l'Aisne est très vigilante sur ce point. Je vous remercie.

Claude BERNET

On a pris bonne note.

(Applaudissements)

Claude BERNET

De cette synthèse, on a pris bonne note. Je sens que vous un peu... Nous avons travaillé pendant deux heures et demie, alors, Monsieur, enfin... Mais, je vais vous demander de bien vouloir rejoindre un micro parce que j'ai le... Je suis désolé, c'est un système un peu compliqué, mais quand on est très nombreux, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, il n'y a pas foule, mais quand il y a de la foule, c'est la seule solution. Voilà ! Il marche ?

Antoine LAMOTTE

Non. Si, il marche. Bonjour ! Je me présente. Je suis Monsieur LAMOTTE, je représente la Commune de Mennechy, qui est une commune à côté de l'agglomération de Tergnier-Chauny-La Fère, et aussi de l'Association Handirail. Ce que je suis un peu étonné ce soir, c'est que je suis tout à fait d'accord pour le Barreau Creil-Roissy qui sera un plus pour la Picardie, mais comme étant un habitant de l'Aisne et je suis une petite inquiétude quand même sur le devenir de la gare TGV Haute-Picardie. La gare TGV Haute-Picardie est une gare qui aurait plus ou moins dû être faite différemment parce que, aujourd'hui, que nous sommes à l'ère du développement durable, nous faisons des économies d'énergie sur l'environnement, nous nous sommes rendus compte maintenant que la gare TGV Haute-Picardie est accessible uniquement par la route. Ce qui sera une problématique à venir y compris pour les... parce que jamais, ce sont des usagers qui n'ont pas de voiture. Il y a bien des cars mais pour relier Amiens TGV Haute-Picardie, et vice versa pour aller vers Saint-Quentin. Mais à l'avenir, il aurait fallu tout simplement un moyen d'accéder, alors, soit faire par exemple, cela, c'est une proposition. Pourquoi ne pas faire une sorte de barreau ferroviaire sur la ligne Amiens-Laon qui est actuellement en train d'être entièrement refaite rien que pour une modernisation complète de toutes ces gares et points d'arrêt sur la ligne, faire simplement une liaison ferroviaire dans la gare TGV Haute-Picardie par cette ligne pour relier déjà plus facilement **pour éviter déjà au niveau que de l'environnement à l'avenir ?**. Deuxièmement, je suis aussi pour une liaison directe aussi par TGV Saint-Quentin-Paris via Creil. Même la presse locale a été peut-être un peu rapide au niveau de sa publication, parce qu'elle nous annonce dans les nouvelles, il y a quelques semaines, que Saint-Quentin gare TGV en 2023. Voilà ! Cela, que je l'espère comme tout le monde. Voilà ! Et il y a aussi une problématique, ici, sur Saint-Quentin. Saint-Quentin, je reviens un petit peu sur le passé, nous arrêtons dans la même gare qui avant, a eu la possibilité et toute une région qui,

avant, a eu la possibilité d'aller vers Bruxelles mais aussi vers l'Allemagne, parce qu'à la frontière, nous avons une bifurcation qui se permettait d'aller vers l'Allemagne vers même les pays européens. Nous nous retrouvons aujourd'hui à avoir une ligne ferroviaire qui existe toujours, qui est exploitée par tout le trafic fret, soit SNCF ou par la concurrence, mais malheureusement, nous n'avons plus aucun train de voyageurs qui passe la frontière. Quelques régions, la Région Nord-Pas-de-Calais, vous avez essayé de mettre un barreau mais pour relier au moins de Aulnois-Bruxelles, malheureusement, ce n'était pas vraiment une solution. J'espère que l'avenir sera que Saint-Quentin soit aussi relié aux grandes capitales régionales, mais par un moyen direct sans forcément aller vers soit la gare TGV Haute-Picardie ou par Creil. Voilà ! Je vous remercie.

Claude BERNET

Est-ce qu'il y a des réponses côté RFF à quelques unes des questions qu'a posé... ?

Lucette VANLAECKE

Au moins, merci Monsieur le Président, au moins un éclairage. C'est que, vous le disiez tout à l'heure, nous avons changé d'ère, nous sommes maintenant donc dans des politiques de Grenelle de l'environnement. Lorsque la gare TGV Haute-Picardie a été implantée là où elle est à ce jour, et forcément, la question ne se posait pas du tout de la même façon. Le développement d'ailleurs n'était pas du tout le même en matière de transports collectifs TER et ferrés. La voiture s'imposait naturellement, nous étions dans une ère routière, on va dire, une ère routière. Et la question, vraiment, ne s'est absolument pas posée. Je crois que, voilà, c'est une époque qui a été ce qu'elle est, on ne parle maintenant de report modal, on a vu les limites d'un système qui a vécu, mais dont nous supportons à ce jour, bien sûr, les résultats. Voilà ce que l'on peut dire sur effectivement l'implantation de la gare TGV Haute-Picardie. Pour la deuxième partie, sur la partie internationale, il faut savoir que nous travaillons, enfin, nous sommes une région fortement transfrontalière, que tout le Nord Pas-de-Calais et la Picardie. C'est une véritable réflexion que nous menons avec notre partenaire Infrabel, puisque d'abord, il y a souvent des infrastructures à rétablir dans certains cas, mais une fois les infrastructures rétablies, bien sûr, se pose la question des liaisons internationales, comment les réaliser ? Elles sont à ce jour souvent réalisées par le TGV. Quels sont les... Et là, je pense que... Moi, je ne peux que vous répondre d'un point de vue de gestionnaire d'infrastructure par rapport à cela, bien sûr.

Claude BERNET

Enfin, ce qu'on a compris, notamment à partir des réponses de RFF, c'est que l'infrastructure, elle existe, entre Creil, Saint-Quentin et au-delà. Elle existe et qu'on pourrait parfaitement faire passer des TGV sur cette infrastructure. Pour cela, il y a deux conditions, la première, c'est effectivement que le projet dont nous parlons aujourd'hui soit mis en œuvre. Et cela, c'est une question qui sera vue d'ici quelques mois, je vais vous en donner le calendrier. Et puis, la deuxième, c'est qu'il y ait effectivement une clientèle suffisante à Saint-Quentin pour justifier, selon un certain nombre d'horaires avec un certain nombre de destinations, des arrêts TGV. Tout à l'heure, Madame Ryo nous donnait la liste impressionnante des grandes entreprises installées à Saint-Quentin. On peut tout de même imaginer que ces grandes entreprises génèrent des besoins de transport qui pourraient se traduire de cette façon. Je crois qu'aujourd'hui personne ne peut prendre d'engagement là-dessus ni prévoir l'avenir. Il y aura d'ailleurs peut-être, comme l'a rappelé, Monsieur Paix, très sagement plusieurs opérateurs, et des concurrences entre ses opérateurs. Toute la question, c'est de savoir s'il y aura sur le quai de la gare suffisamment de gens décidés à monter ou à descendre d'un TGV pour que l'opérateur considère que cela vaut le coup, que cela vaut le coup de faire cela. Et puis, derrière vous, il y a peut-être effectivement, si j'ai bien compris c'est Cambrai...

Intervenant

Maubeuge, ...

Claude BERNET

... il y a un hinterland dense qui n'est pas complètement... Alors pour tout vous dire, moi, vous m'avez beaucoup rappelé aujourd'hui, excusez-moi de raconter cette anecdote personnelle, mais j'ai été pendant 3 ans Directeur des pêches maritimes juste avant l'arrivée du TGV Nord. Et pour aller à Bruxelles, nous prenions un train qui, effectivement, s'arrêtait de temps en temps à Saint-Quentin et plus souvent à la frontière, mais qui avait comme, je crois que pour regarder un petit peu le passé, il faut toujours penser au passé pour ce qu'il était. On mettait tout de même 5 heures pour faire Paris-Bruxelles. Et le Directeur des pêches que j'étais, mes collaborateurs, nous devions partir la veille au soir pour un comité se tenant à 9 heures et demie du matin, et il n'y avait rien à faire, il fallait partir la veille au soir. Aujourd'hui, quand je discute avec mes collègues qui ont toujours les mêmes comités peut-être encore un peu plus, malheureusement, compte tenu de la conjoncture halieutique, ils mettent une heure pour rejoindre Bruxelles Midi. Et le plus long, c'est le métro entre... enfin au bout de chaque côté, voilà ! Donc, le passé est le passé, je crois qu'il faut laisser le passé, enterrer le passé, et je crois que le projet qui est aujourd'hui en débat, doit être, peut-

être vu dans son optique d'avenir **quoi ??**, mais enfin cela a été dit très bien, donc la Commission a bien retenu ce message. Alors, y a-t-il encore d'autres intervenants ? Sinon, Monsieur le Préfet m'avait fait connaître son intention de tirer quelques mots de conclusion. Et donc, on lui donnerait la parole et cela conclurait notre réunion d'aujourd'hui, nous sommes bien d'accord ? Monsieur le Préfet qui... Voilà !

Pierre BAYLE

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission particulière du débat public, Monsieur le Président du Conseil régional, mesdames et messieurs les Maires conseillers généraux et conseillers régionaux, rassurez-vous, je serais rapide effectivement. Je voudrais d'abord vous dire Monsieur le Président tout l'intérêt de cette réunion, d'abord, pour apporter des informations précises, complètes, exhaustives et répondre aux questions qui ont pu être posées par la salle. Et puis deuxième intérêt de cette rencontre, c'est de permettre effectivement des confrontations de points de vue et des échanges d'idées. Alors, je voudrais alors revenir très rapidement sur quelques idées fortes qui sous-tendent l'ensemble de nos débats. Première idée forte, c'est que c'est un projet, cela a été dit pour la Picardie. Et je voudrais de ce point de vue-là réaffirmer très clairement la solidarité de l'ensemble du Département de l'Aisne pour ce projet, certes, qui va bénéficier au secteur de Chauny-Tergnier et Saint-Quentin en priorité, mais qui est un projet d'intérêt régional. Je crois que cela doit être dit, Christophe Colomb l'a rappelé. Toutes les délibérations qui ont été prises par les collectivités locales, et je pourrais rajouter par la Chambre de Commerce et d'industrie, il y a quelques semaines dans cette salle, sont des votes à l'unanimité en faveur du projet Roissy-Picardie. C'est un projet, effectivement, qui est à la fois un projet de développement ferroviaire, cela a été rappelé par RFF et la SNCF, c'est un projet de développement économique et c'est un projet d'aménagement du territoire. Je ne parle pas de développement durable, bien évidemment, les enjeux de développement durable sous-tendent l'ensemble du projet. Développement économique, Madame Ryo a rappelé, effectivement, l'importance des entreprises à caractère international dans le Département, l'économie picarde comme à l'économie de notre pays s'internationalise à grande vitesse, nous avons de plus en plus d'entreprises qui dépendent de centres de décision à l'extérieur, et de ce point de vue là, tout ce qui facilite les échanges est un atout. Mais je voudrais également pour les membres de la Commission particulière qui connaissent peut-être moins notre Département leur donner aussi l'envers de la médaille. Le Département de l'Aisne a un taux de chômage de 13,6 %, 4 points au-dessus de la moyenne nationale, et c'est le second Département de France en taux de chômage à un record dont, bien évidemment, nous nous passerions bien. Le Saint-Quentinois est à 15 % de taux de

chômage, le secteur de Chauny-Tergnier de mémoire d'être à 14,4 ou 14,5. Autant dire, que tout ce qui peut permettre de renforcer la compétitivité de l'économie de l'Aisne est le bienvenu, et de ce point de vue-là, le projet Roissy-Picardie est un élément, effectivement, parce qu'il va fluidifier les échanges, les accélérer, qui est un facteur important effectivement, de développement économique. Alors, vous l'avez compris Christophe Colomb m'a mangé les mots, j'allais dire, vous avez compris qu'il y a une sensibilité particulière de l'Aisne face aux menaces ou à la perception de menace sur la gare TGV Haute-Picardie. Si on prend, effectivement, les exemples historiques qui ont été rappelés, j'en rajouterai simplement un, le dernier en date, c'est le canal Seine-Nord Europe et qui va passer à quelques kilomètres de nos frontières départementales, mais c'est un tracé qui ne passera pas effectivement dans le Département de l'Aisne. Donc, une sensibilité très forte, mais je pense que les explications, les assurances qui ont été données à la fois par RFF et la SNCF seront de nature à apaiser les inquiétudes. Et je voudrais, si je peux avoir un avis sur cette question, apporter simplement un témoignage personnel, et issu de l'autre bout de la France, le Sud, il se trouve que j'étais en pause dans les Bouches-du-Rhône, quand c'est arrivé le TGV Sud, et s'est posée longtemps la question de savoir s'il fallait faire une gare TGV à l'Arbois, c'est devenu la gare TGV Aix-en-Provence dans la mesure où on avait la gare de TGV Marseille et la gare de TGV Avignon. Et je dois l'honnêteté de dire que j'étais de ceux qui trouvaient qu'intercaler une gare, alors non pas au milieu des betteraves, mais au milieu des oliviers et des chênes verts, c'était peut-être excessif avec 10 minutes de trajet pour venir de Marseille et 10 minutes de trajet pour aller à Avignon. L'expérience a montré que mes craintes n'étaient pas fondées, que j'avais tort. La gare TGV Aix-en-Provence est un succès, elle n'a rien retiré à Marseille, elle n'a rien retiré à Avignon, et cela était un facteur d'aménagement du territoire. Donc, je rejoins tout à fait les arguments de ceux qui ont dit que cette liaison Roissy-Picardie est un plus, c'est un plus pour l'aménagement du territoire picard. A l'inverse, effectivement, et cela a été dit aussi, je retiens l'importance de la liaison sur Roissy, le Président du Conseil régional a rappelé le nombre d'emplois picards, mais il y en a aussi qu'ils sont dans le Saint-Quentinois de salariés qui vont travailler sur Roissy. Et puis, la LGV, la grande vitesse, c'est d'abord la grande distance, elle a été faite pour cela, cette liaison LGV et donc c'est permettre aux territoires de l'Aisne d'être reliés à grande vitesse aux grandes villes françaises, et au-delà, aux grandes villes européennes. Je crois, que c'est un projet qui suscite l'unanimité. Je voudrais, si vous me permettez, évoquer le Sud du Département qui n'est pas directement concerné par ce projet, cela a été dit mais rappeler, et j'ai été heureux de le lire dans le document complémentaire que RFF a produit en début de semaine, que le contrat de projet Etat-Région prévoit effectivement des crédits d'étude, et il va falloir les engager pour regarder comment améliorer, comment optimiser la liaison sur

Roissy à partir de la ligne Paris-Soissons-Laon, c'est un vrai sujet. Sur la RN2, je réponds en une phrase à la personne qui s'est inquiétée de la mise à 2x2 voies, il se trouve que j'étais hier à Soissons pour faire le point avec les élus de l'avancement des chantiers. Le programme de modernisation des itinéraires consacre les 2/3 des crédits à la liaison RN2, la mise à 2x2 voies entre, effectivement, Soissons et Roissy. C'est en chiffres arrondis 100 millions d'euros sur les 150 du PDMI. Les chantiers sont ouverts et les élus ont d'ailleurs manifesté leur satisfaction de voir que le planning qui avait été présenté par le préfet de région en janvier est à ce stade intégralement respecté. Il n'y aura que 3 tronçons qui, en 2014-2015 ne seront pas 2x2 voies, les études techniques doivent être réalisées mais celles sont déjà en cours. Donc, je voudrais de ce point de vue-là rassurer. Que dire enfin effectivement ? C'est dire que vous avez eu raison Monsieur le Président de venir dans l'Aisne. Quand nous nous étions rencontrés, vous l'avez rappelé, je vous avais assuré que ce projet susciterait de l'intérêt, susciterait des questions qu'il y aurait effectivement une salle bien remplie pour tenir un débat qui, très naturellement, devait se tenir à Saint-Quentin. Moi, je suis très heureux en conclusion de voir qu'encore une fois, il y a un soutien massif de l'Aisne à ce projet de voir qu'il y a eu des interventions nombreuses, qu'il y a des vraies questions qui ont été posées. Mais qu'à côté des inquiétudes qui se sont exprimées, c'est une attitude très volontariste des élus et des sociaux professionnels pour cette infrastructure qui aidera l'économie de notre Département. Merci à tous !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Et bien, mesdames et messieurs, ceci clos nos débats. Merci de votre attention et de votre présence !