

REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE LIAISON ROISSY-PICARDIE

Jeudi 24 juin 2010
Tremblay en France, Parc du Château de la queue
20h - 23h

Claude BERNET

Comme vous voyez, il fait beau, et dans ce cadre très plaisant qui nous est proposé par la ville de Tremblay que je remercie, je vais avoir l'occasion de lui passer la parole tout de suite. Je crois qu'en ce 24 juin, il est bon d'enlever vestes et cravates, en tout cas, si vous le souhaitez, vous pouvez suivre l'exemple que je vous donne. Deuxièmement, la moins agréable, c'est que nous avons eu, juste avant de commencer, un problème avec notre système de son, c'est-à-dire que nous ne disposerons pas, ce soir, des facilités usuelles, et notamment de l'ensemble de micros, nous n'avons que deux micros : un, qui sera en salle à votre disposition pour que vous preniez la parole, alors notre ami de CDV le passera aussi rapidement que possible, et puis, le micro qui sera à la tribune, à la disposition de la Commission et du maître d'ouvrage. Donc, on sera peut-être un petit peu moins confortable que d'habitude. Je vous demande de nous en excuser, mais c'est comme cela. C'est arrivé il y a un quart d'heure, et donc, je suis déjà très admiratif devant les qualités de nos techniciens qui ont tout de même réussi, avec peut-être un peu des bouts de ficelle si j'ai bien compris, à nous donner un minimum de son et aussi l'enregistrement, puisque vous savez que pour le verbatim, il est essentiel que tout ce qui se dira ce soir, comme tous les autres soirs, soit enregistré. Alors, je vais vous demander un petit peu de discipline, je vous en

remercie à l'avance. Et après ces annonces pratiques, je voudrais passer à caractère plus officiel de cette réunion. Monsieur le Député-Maire de Tremblay-en-France, Monsieur Asensi est ici représenté par Madame Henriette Cazenave, Adjointe aux affaires économiques et je m'en vais tout de suite lui passer la parole pour qu'elle nous accueille au nom de la ville de Tremblay.

Henriette CAZENAVE

Bonsoir ! Bienvenue ! Merci de vous être déplacés, j'espère que vous n'avez pas eu trop de difficultés à trouver le Château de la Queue, parce que sur un certain nombre de cartes, il n'apparaît pas forcément, enfin, bon, cela, ce sont les mystères de la cartographie. La ville de Tremblay est évidemment très impliquée sur tout ce qui se passe sur la zone aéroportuaire et son environnement. Donc, c'était tout à fait logique que nous puissions accueillir ce débat. En tout cas, vous avez pu entendre sur différents médias des choses épouvantables sur la ville de Tremblay au point que certains habitants disent ne pas reconnaître leur ville. C'est vrai que nous avons été très secoués, si j'ose dire, par ces événements. Ce montage, vraiment, a une image négative de la ville, et nous nous efforçons d'essayer de montrer tous les côtés positifs et toute la richesse des habitants de Tremblay. Les habitants sont, d'ailleurs, très choqués aussi et ne se reconnaissent pas dans ce qui est dit ici ou là, y compris au niveau politique. Donc, vous n'avez pas eu peur de venir jusqu'à Tremblay. En tout cas, nous avons beaucoup de chances pour le temps, parce que nous aurions pu avoir une soirée automnale. Nous avons, là, une soirée d'été, prenons-en le bon augure pour la suite de vos travaux. Et si j'ose dire, puisque nous sommes ce soir, excusez peut-être mes connaissances chrétiennes, nous sommes ce soir le soir de la Saint-Jean, et les contrats de berger partaient de la Saint-Jean à la Saint-Michel. Donc, d'ici la Saint-Michel, c'est-à-dire, d'ici le 29 septembre, nous souhaitons que votre Commission avance. Voilà ! Bons travaux pour ce soir.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci Madame ! Oui, alors, je vais faire un peu l'introduction classique. Beaucoup d'entre vous ont déjà assisté à des réunions, alors je vais essayer de faire un peu plus court que d'habitude, parce que ce qui est important, c'est de vous écouter. Simplement, effectivement, Madame l'Adjointe, lorsque j'ai commencé à préparer ce débat public, début de l'hiver dernier, je me suis adressé comme il est de règle aux préfets des Départements et des Régions concernés. Il était évident que ce débat devait se dérouler dans le Val-d'Oise et

en Picardie, mais je me suis adressé, d'une part, au préfet de Seine-Saint-Denis, à l'époque Monsieur Meddah, prédécesseur de l'actuel, et je me suis adressé au sous-préfet de Meaux, puisque j'ai considéré que pour la Seine-et-Marne, la Seine-et-Marne est tellement grande qu'il valait mieux aller au plus près des événements. Et j'ai eu deux fois la même idée à savoir, vous savez, le projet dont vous allez débattre ne concerne pas peut-être directement, d'une part, la Seine-Saint-Denis, d'autre part, la Seine-et-Marne, mais tout ce qui concerne l'avenir de la plate-forme aéroportuaire, et notamment les transports autour de la plate-forme, intéresse, d'une part, les Seine-Saint-Deniens, d'autre part, les Seine-et-Marnais. Et donc, dans les deux cas, ils m'ont dit : « Je vous conseille, faites ce que vous voulez mais je vous conseille de faire des débats, d'organiser des débats », et c'est ainsi que nous sommes arrivés effectivement sur l'idée de Tremblay-en-France, comme de l'autre côté sur l'idée de Dammartin, et la réunion de Dammartin a eu lieu il y a 3 semaines avec un nombre suffisant de personnes. Donc, voilà pourquoi aujourd'hui nous avons étendu l'aire du débat à une partie de la Seine-Saint-Denis, celle qui est le plus directement concerné par le voisinage de la plate-forme aéroportuaire et, donc, ce qui explique aussi le programme dont on va dire un mot. Donc, nous avons souhaité venir ici et, effectivement, bien nous ont appris, parce que nous avons été très bien accueillis malgré les conditions un peu particulières de la journée d'aujourd'hui que nous respectons. Et en tout cas, nous avons été très, très bien accueillis, on nous a confié un peu les clés, charge à nous d'y faire attention, parce que c'est vraiment un très bel équipement que vous avez pour vos tout-petits. Alors, le débat public, tout le monde sait aujourd'hui son ambition, qui est non seulement d'informer sur un projet en cours d'examen, mais aussi de susciter les avis, les propositions, les questions. Aujourd'hui, on peut dire que nous ne sommes pas loin de, un peu plus de 2 000-2 500 personnes qui ont participé à des réunions, il nous en reste 3 encore, je pense qu'il y aura beaucoup de mondes à Gonesse, à Chantilly et à Beauvais. Nous avons à peu près 600 avis, un peu plus de 300 questions, nettement plus de 300 questions. Nous avons eu environ 8 900 connexions Internet et un certain nombre de milliers, je ne m'en souviens plus, je crois de 2 500 ou 3 000 cartes de correspondance, cartes T. Aujourd'hui, nous ne sommes pas loin des 30 cahiers d'acteurs. Les cahiers d'acteurs, ce sont les avis que rendent un certain nombre de grandes ou de plus petites institutions, il y a des très grandes institutions comme le Conseil général du Val-d'Oise ou celui de la Somme, mais il y a aussi les « petits » mouvements, par exemple, le Mouvement National de Lutte pour l'Environnements. Donc, nous avons une quantité importante de ces contributions. Donc, aujourd'hui, on peut dire que la documentation largement distribuée par la Commission avec autour de 800 000 dossiers envoyés, les retours, l'assistance aux réunions, l'utilisation du site Internet, tout cela a fait qu'on aura l'occasion de faire un bilan un peu plus complet à Gonesse et à Chantilly, tout

cela fait que le débat se déroule de façon relativement intense. Les questions, vous les connaissez, elles n'ont pas changé, on les affiche : Faut-il construire cette liaison ? Avec quelle finalité ? TGV ? TER ? Les deux ? Sur quel couloir de passage ? Avec quelles précautions environnementales ? Et avec quelles incidences sur d'autres projets ? Vous avez parlé, Madame l'Adjointe, du 29 septembre, c'était très bien trouvé parce que, effectivement, ce sera la date limite, enfin, le lendemain, vous voyez, à la Saint-Michel, voilà, on déménage à la Saint-Michel. Dans les régions rurales que je fréquente, la Saint-Michel, c'est effectivement très important, on conclut les contrats de baux, et cetera. En fait, Saint-Michel, c'est la fin des récoltes. Effectivement, là, ce n'est pas une question de récolte, c'est simplement une question de timing prévu par la loi, 4 mois de débat, donc, jusqu'à au 31 juillet. Je rappelle que le débat se poursuit jusqu'au 31 juillet, j'insiste bien là-dessus, c'est-à-dire après les dernières réunions publiques. Ensuite, la Commission aura deux mois pour rendre ses conclusions, c'est-à-dire qu'elle aura jusqu'au 30 septembre, jusqu'à Saint-Michel plus un, pour rendre ses conclusions. Après quoi, d'ailleurs, le maître d'ouvrage aura trois mois, lui, jusqu'à la Saint-Sylvestre. Décidemment, on est très religieux, c'est comme vous l'avez souligné, peut-être la laïcité. Donc, le maître d'ouvrage aura trois mois pour, lui, dire ce qu'il retient du débat. Alors, quand je dis la Commission, je voudrais tout de même vous la présenter, d'abord, vous présenter les personnes qui sont à cette table. Elle n'est pas tout à fait au complet ce soir parce que nous avons un de nos collègues qui vient de Provence et dont le trajet a été rendu difficile mais, enfin, tous ceux qui sont autour de Paris sont venus aujourd'hui. Donc, vous avez Madame Rousseau, qui est ici, qui est une ancienne cadre du secteur du logement et qui est, à titre personnel, d'ailleurs en ce moment, Présidente d'une association syndicale de gestion de quartier ; Emmanuel Droz, avocat au Barreau de Paris, ancien Directeur du patrimoine d'une importante société de logement social ; Lamia Abdel-Naby qui a une caractéristique un peu rare parmi les membres des commissions, c'est qu'elle fait baisser les moyennes d'âge, c'est à la fois une maman de 4 enfants et, en même temps, elle travaille dans une société d'assistance médicale. Et puis, tout à l'heure, RFF, en la personne de Yves Jouanique, Directeur délégué d'Ile-de-France, présentera son équipe qui, d'ailleurs, a des relais dans cette salle puisqu'un certain nombre de vos collaborateurs ou des différentes équipes qui travaillent sur le projet sont venus. Moi, je voudrais aussi présenter une personne qui est au bout et qui interviendra tout à l'heure en qualité d'expert mandaté par la Commission, parce que nous avons souhaité qu'Aéroports de Paris, compte tenu de l'importance de son rôle et de ses engagements dans cette Région, qu'Aéroports de Paris, si elle l'acceptait et l'entreprise l'a tout à fait accepté, vienne présenter au fond son point de vue à la fois sur le projet, et également sur les transports autour de la plate-forme aéroportuaire de Roissy. J'entends les transports quotidiens, ceux qui

intéressent non pas les gens qui prennent l'avion, encore qu'il y a aussi ceux qui prennent l'avion, mais ceux qui travaillent sur la plate-forme, qui sont, dit-on, autour de 140 000 si on tient compte de conception élargie de la plate-forme. Mais Monsieur Bruno Maingon, qui est Directeur délégué à une direction de l'aménagement d'Aéroports de Paris, interviendra tout à l'heure pour présenter le point de vue d'Aéroports de Paris. Voilà, je vous ai présenté un peu les protagonistes. On va commencer comme habituellement par une présentation du projet par RFF. Peut-être sera-t-elle peut-être un peu plus concise parce que je crois que beaucoup d'entre vous ont entendu la présentation de l'ensemble des objectifs, mais je crois qu'il sera intéressant de cibler sur ce qui peut intéresser plus particulièrement ici autour de Tremblay. Ensuite, il y aura un premier temps de questions de la salle, c'est-à-dire que vous vous passerez le micro, on est désolé... Donc, ce n'est pas la peine qu'on fait l'habitude de se lever pour aller aux micros numéros 1 et 2. Ensuite, nous passerons la parole à Monsieur Maingon. Et puis, il y aura un deuxième temps de questions et nous nous quitterons au plus tard à 23 heures, c'est-à-dire au bout de 3 heures de débat, j'allais dire, comme nous en avons désormais l'habitude. Donc, voilà ! Je vous ai cadré les choses, je vais passer la parole à Yves Jouanique, Directeur délégué Ile-de-France, pour RFF, qui va vous présenter la position de RFF.

Yves JOUANIQUE

Merci Monsieur le Président. Oui, je m'excuse aussi auprès des personnes qui étaient à d'autres réunions et qui vont entendre dans nos paroles des choses qu'elles ou ils ont déjà entendu, mais ce n'est pas grave. Alors, je vais dire deux mots sur Réseau Ferré de France, et puis, sur Réseau Ferré de France dans le débat public avant que nous vous présentions le projet Roissy-Picardie. RFF, ce sont d'abord les personnes qui sont là parmi vous ce soir : à ma droite, Pierre-Yves Biet, qui est le Responsable du débat public ; Cédric Papin, qui est le Responsable des études qui ont été réalisées pour ce projet Roissy-Picardie ; et puis, dans la salle, effectivement, je voulais citer Daniel Siguret, voilà, qui se lève, qui est l'homme qui conduit le projet RER B Nord+, qui a une certaine importance dans ce territoire. Plus institutionnellement, Réseau Ferré de France est un établissement public de l'Etat, un établissement public qui est propriétaire de toutes les voies ferrées de France. RFF n'est pas tout seul, RFF agit dans un paysage institutionnel parmi des acteurs du transport collectif : l'Etat, bien sûr, que j'ai cité qui est la tutelle de Réseau Ferré de France ; la SNCF, bien connue qui fait rouler les trains, aujourd'hui un peu plus difficilement ; le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le STIF, qui est l'autorité organisatrice du transport régional ; le Conseil régional, j'en passe, donc, un paysage institutionnel riche d'acteurs qui contribuent au transport collectif. En tant que propriétaire des voies ferrées, RFF mène un certain nombre

de grands projets en Ile-de-France dont le projet Roissy-Picardie dont nous allons vous parler ce soir. L'Etat, lui de son côté, porte un certain nombre de grands projets, en particulier, le projet du Grand Paris, comme vous le savez, projet qui fera l'objet d'un débat public à l'automne. Le STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France, est porteur d'un certain nombre de projets : transports collectifs, régionaux ; des projets de bus, de tramway ou ferroviaires ; et le STIF est porteur du projet qui concerne aussi ces territoires, qui est le projet du Barreau de Gonesse. Tous ces acteurs se coordonnent au travers de contrats comme le contrat de plan Etat-Région ou comme le Plan Espoir Banlieues. Ce paysage étant posé, je voulais vous dire un mot sur la façon dont nous essayons de nous comporter dans ce débat public. Alors, le projet qui vous est présenté, qui va vous être présenté, Roissy-Picardie, a des dimensions variées, des dimensions nationales, des dimensions régionales, interrégionales. C'est, donc, un projet qui, à la fois, concerne la grande distance et des déplacements grandes distances ; et puis, c'est, à la fois, un projet inscrit très localement dans un territoire. Et c'est un projet grande vitesse, qui a une dimension grande vitesse, alors même que le projet consiste essentiellement à la création des kilomètres de lignes nouvelles. Donc, c'est un projet qui, à cet égard, est caractérisé par une certaine sobriété des moyens. Ce projet, nous sommes parfaitement conscients qu'il correspond essentiellement, qu'il répond essentiellement à des attentes et à des besoins de déplacement du Nord de Roissy, donc, de la Picardie essentiellement, alors même qu'il s'inscrit, comme je le disais, en Ile-de-France, et que ce projet, à cet égard notamment, fait l'objet de débats, des débats dans tous les sens du terme en Île-de-France, c'est-à-dire de questionnements, d'interrogations, voire d'opposition, et il est bien normal que tout cela s'exprime dans un débat public. Ce que nous voulons et ce que nous avons essayé de faire pendant les réunions publiques précédentes, et ce que nous souhaitons continuer de faire, c'est jouer réellement le jeu du débat public en écoutant tous ceux qui s'expriment et qui s'exprimeront encore dans le cadre de ce débat public qui se poursuit jusqu'à fin juillet. Le débat public est un moment important dans la vie d'un projet pour nous, un moment qui nous aide, et un moment qui va contribuer à ce que le projet, s'il se poursuit, soit le meilleur projet parmi ce qui aura pu être imaginé. Je voulais citer, à cet égard, l'exemple du débat public CDG Express qui était le premier débat public de Réseau Ferré de France en Ile-de-France, donc, qui a fait l'objet de débat assez animé, assez vif, et un des sous-produits, si je puis dire, de ce projet était le programme RER B Nord+, qui a consisté, et qui consiste puisque les travaux sont en cours, en l'amélioration du RER, amélioration dont nous dirons peut-être un mot tout à l'heure, ou Daniel Siguret peut-être dira un mot si vous le souhaitez. Tout cela pour dire que nous avons l'intention de tenir le plus grand compte de ce qui sera dit pendant ce débat

public et pendant ces moments de dialogue avec vous. Voilà ! Ceci étant dit, je passe le micro et la parole à Pierre-Yves Biet qui va vous présenter le projet Roissy-Picardie.

Pierre-Yves BIET

Bonsoir ! Je vais vous présenter le projet en abordant successivement les objectifs auxquels ce projet cherche à répondre, puis, en abordant les solutions qui ont été étudiées par Réseau Ferré de France et qui sont soumises à votre appréciation durant ce débat public, à savoir les scénarios de service si ce projet était réalisé : Quel type de service, c'est-à-dire quel type de train, pourrait circuler sur la nouvelle liaison ? Et puis, l'autre volet des solutions étudiées à savoir : Si ce projet devait être réalisé, comment peut-il s'inscrire dans le territoire ? Donc, c'est toute la question des options de passage. Avant d'entrer sur cet aspect des objectifs, rappeler quelle est la consistance de ce projet, Yves Jouanique en a parlé rapidement. Ce projet, il consiste à relier la Ligne à Grande Vitesse d'interconnexion qui dessert Roissy que vous avez ici en suivant la flèche sur l'écran, au réseau classique qui dessert la Picardie, en l'occurrence, la ligne Paris-Creil-Amiens, au bénéfice d'une proximité géographique entre la LGV d'interconnexion et la ligne Paris-Creil, au moyen d'une ligne nouvelle d'une dizaine de kilomètres, nous reviendrons tout à l'heure sur les options de passage. J'insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une Ligne à Grande Vitesse, ce barreau de connexion, il s'agit d'une ligne classique, c'est-à-dire où les trains pourront circuler à une vitesse maximale de 160 kilomètres/heure, s'agissant, effectivement, d'un maillage du réseau ferroviaire. Alors, pour en venir aux objectifs comme indiqué, le premier objectif auquel cherche à répondre le projet est de raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse. Cet objectif, il découle très directement de la situation actuelle de la Picardie, c'est-à-dire une Région qui est traversée par la LGV Nord, d'une part, et depuis 2007, par la LGV Est européenne, mais une Région qui est mal desservie par la grande vitesse ferroviaire puisqu'un seul point d'arrêt, en fait, existe, c'est la gare TGV Haute-Picardie qui se situe en dehors des grands centres urbains, à mi-distance entre Amiens et Saint-Quentin. Et cette situation, elle implique pour les Picards une difficulté d'accès à la grande vitesse, de ce fait, les picards sont amenés à aller chercher principalement la grande vitesse ferroviaire en passant par Paris et, plus généralement, ce que nous montre les statistiques, c'est qu'ils utilisent moins le train que l'ensemble des Français, de l'ordre de 20 % en moins. Donc, ce projet, par le raccordement du réseau à grande vitesse au réseau classique picard, il permettrait la mise en place de desserte directe par Train à Grande Vitesse entre Amiens, Creil, j'y reviendrai, l'Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, et ensuite, vers les différentes grandes capitales régionales tel que vous voyez ici sur l'écran, donc, aussi bien au sud de la France à l'Ouest que Strasbourg vers l'Est. A la clé, ce sont des gains de temps, de trajet de l'ordre de 30 minutes, mais aussi l'intérêt de ne plus

avoir à changer de gare à Paris comme c'est bien souvent le cas. Et l'une des clés de ce projet, c'est qu'il est basé sur l'utilisation du réseau existant et sur la valorisation des nœuds ferroviaires régionaux en Picardie, en l'occurrence Creil qui permet ensuite de diffuser l'effet du projet vers de nombreuses destinations. On pense à Beauvais, on pense à Compiègne-Saint-Quentin et aux différentes villes situées entre Creil et Amiens, mais aussi via la ligne Creil-Pontoise à l'ensemble de ce secteur à cheval, donc, entre l'Oise et le Val-d'Oise ; donc, un effet diffusion intéressant qui serait permis par ce projet. Le deuxième objectif, c'est un objectif qui intéresse le gestionnaire d'infrastructure qu'est RFF mais qui intéresse aussi l'ensemble des personnes qui à l'avenir, et les perspectives sont des perspectives de croissance, donc, les personnes qui seront amenées à se déplacer en utilisant les Trains à Grande Vitesse pour leur déplacement longue distance. C'est un enjeu d'augmentation de la capacité du réseau à grande vitesse. Aujourd'hui, en fait, au nord de Roissy, vous avez deux lignes qui se rejoignent, vous avez la LGV Nord qui vient de Paris, qui monte sur le Nord et vous avez la LGV d'interconnexion qui vient de la LGV Sud-Est vers Lyon et qui dessert Roissy pour se retrouver. Ces deux lignes n'en font plus qu'une ; une fois passé le triangle de Vémars sur la LGV Nord, et donc, l'ensemble des TGV qui sont amenés à passer à Roissy sont également amenés à se poursuivre vers Lille. Ce projet, il va créer effectivement un second débouché, donc, une possibilité pour les Trains à Grande Vitesse de sortir du réseau TGV pour aller desservir la Picardie, mais aussi en créant ce maillon d'interconnexion. Cela la permettrait, en fait, de mettre plus de trains globalement sur le réseau à grande vitesse parce que ces trains nouveaux qui utiliseraient Roissy-Picardie ne seraient pas obligés d'emprunter la LGV Nord avec les contraintes de capacité, c'est-à-dire que ces trains pourraient sortir du réseau par Roissy-Picardie et, ensuite, se diriger vers la Picardie, ou en sens inverse bien sûr, alors que, de toute façon, ils n'auraient pas pu entrer sur la LGV Nord puisque la place, ce qu'on appelle le sillon dans notre jargon, a été occupée par un train venant de Paris vers le Nord Europe. Cela, c'est le deuxième effet de capacité, mais dans la suite de la réunion, on aura l'occasion de revenir là-dessus. Alors, le troisième enjeu, c'est un enjeu qui est important, ici, à Tremblay, mais aussi sur l'ensemble des territoires riverains de Roissy, c'est un enjeu qui concerne l'attractivité du pôle de Roissy. Le pôle de Roissy, c'est un pôle multimodal aéroportuaire, ferroviaire depuis 94, et ce projet, à son échelle, il permet d'augmenter les fréquences des trains desservant et des TGV desservant la gare CDG de Charles-de-Gaulle-TGV, mais aussi les destinations à travers ce que je viens de dire juste précédemment. Et donc, il renforce l'attrait et l'attractivité de cette gare en tant qu'alternative finalement aux gares parisiennes qui sont encore, en particulier, dans le Val-d'Oise en Seine-Saint-Denis, le lieu d'accès à la grande vitesse ferroviaire également. Et donc, tout ce qui renforce l'attractivité, l'accessibilité d'un territoire, cela renforce également son attractivité

en termes de développement économique. Donc, à son échelle, encore une fois, ce projet y contribue. Et puis, Roissy, c'est évidemment toute la question et c'est le quatrième objectif de ce projet, tout un enjeu d'accès autour de Roissy, Roissy pôle économique particulièrement dynamique, le Président Bernet a cité des chiffres tout à l'heure, mais c'est un pôle aussi qui est difficilement accessible en transport en commun. Une ligne ferroviaire aujourd'hui permet l'accès, c'est le RER B et l'ensemble des politiques de transport vise justement à améliorer l'accès de Roissy en transport en commun ; je citerai sur cette carte quelques projets, un projet qui n'est plus un projet mais qui est une réalisation, c'est la modernisation du RER B au Nord et mon collègue Daniel Siguret, si des questions se posent tout à l'heure, pourra apporter des éléments de précision là-dessus, donc, un projet qui vise à améliorer le fonctionnement du RER B et améliore l'accès à Roissy. Mais il y a également pour les territoires qui sont davantage à l'Ouest de la plate-forme, le projet de Barreau de Gonesse qui vise, lui, à relier le RER D au RER B au niveau du Parc des expositions, pourra ensuite, via une correspondance adaptée au Parc des expositions, rejoindre la plate-forme. Et puis, pour les territoires qui sont situés au nord de la plate-forme, il y a le projet Roissy-Picardie qui, à côté de sa fonction nationale grande vitesse, pourrait, là aussi, permettre d'améliorer l'accès à Roissy pour aller prendre l'avion, pour aller prendre le TGV également, mais aussi pour aller travailler. Alors, un élément pour terminer sur cet aspect d'objectif, c'est... vous voyez qu'on a plusieurs projets qui ont un objectif commun, d'améliorer l'accès à Roissy notamment, mais aussi qui ont des objectifs particuliers ; et en particulier, au cœur de ce débat, il y a la question de la relation, l'articulation entre le projet de Barreau de Gonesse et le projet Roissy-Picardie. C'est vrai que la proximité géographique des deux projets a amené RFF, au moment où nous avons entamé les études, à regarder si finalement un seul et même projet pouvait répondre à l'ensemble des besoins de déplacement que je rappelle, accès de la grande vitesse pour la Picardie, accès de l'Est du Val-d'Oise à Roissy, mais aussi accès de la Picardie à Roissy. Et puis, le résultat de nos analyses, c'est qu'on n'arrivait pas par un seul et même projet, en l'occurrence, le Barreau de Gonesse, à répondre de manière performante, intéressante à ces différents besoins de déplacement. Soit on n'arrive pas à passer les Trains à Grande Vitesse sur le Barreau de Gonesse qui n'est pas fait pour cela, et puis, de toute façon, on n'arrive pas ensuite à se raccorder à la Ligne à Grande Vitesse, or, les TGV ont bien cette destination-là nécessairement ; soit on allonge de manière trop importante les parcours pour les habitants venant du Nord de la plate-forme, donc, principalement de Picardie ; soit on risque par le mélange de circulations de nature différente TER et RER, voire TGV même si j'ai indiqué que cela me semblait tout à fait impossible techniquement, on risque de dégrader la qualité du service du RER D qui est l'objet du Barreau de Gonesse, puisque je rappelle que le Barreau de Gonesse vise à créer

une nouvelle branche du RER D permettant de rejoindre le Parc des Expositions, et le Barreau de Gonesse a vocation à être dédié justement aux trains du RER D. Donc, deux projets qui ont des objectifs... qui visent à répondre à des besoins de déplacement différents, et il nous semble qu'ils sont, de ce fait-là, complémentaires. Et donc, pour répondre à ces besoins de déplacement, ce sont bien deux projets qu'il serait effectivement envisageable de mettre en place. Deuxième volet de la présentation, les solutions étudiées et, en particulier, là, des services, je l'ai finalement un peu abordé en parlant des objectifs. On va avancer sur la diapositive suivante. Donc, deux scénarios de services sont proposés au débat, un scénario qui serait entièrement basé sur des Trains à Grande Vitesse. Trains à Grande Vitesse, vous vous souvenez du schéma de tout à l'heure, Amiens-Creil de manière à assurer la desserte de la deuxième agglomération de Picardie et l'ensemble des correspondances, mais aussi, effectivement, le rabattement depuis les différentes autres agglomérations de Picardie accessibles depuis Creil-Roissy TGV, puis ensuite, vers les différentes métropoles régionales. Et puis, un second scénario, puisque la réflexion qui a été menée, c'est de dire : si effectivement une ligne de maillage existait, à ce moment-là, est-ce qu'il peut être pertinent en complément des Trains à Grande Vitesse de mettre en service des trains régionaux entre Creil et Roissy avec des arrêts intermédiaires au sud de l'Oise, on pense à Chantilly, mais aussi potentiellement en fonction des options de passage de la ligne nouvelle, et on va y venir tout de suite, au niveau de villes comme Survilliers-Fosses voire Louvres avec une fréquence de deux trains par heure et par sens en heure de pointe ? Voilà pour les scénarios de services. Venons-en aux options de passage. Démarrons ce volet en indiquant que la conception, puis, les réalisations d'une ligne nouvelle, mais c'est vrai pour d'autres types d'infrastructure autres que ferroviaires, c'est un processus qui est un processus long parce qu'il est progressif, parce que, au fur et à mesure, les études s'affinent, au fur et à mesure, les caractéristiques du projet se précisent. Elles se précisent à la fois à travers des études qui deviennent de plus en plus détaillées, mais elles se précisent aussi dans le cadre de la concertation avec l'ensemble des personnes concernées. Donc, ce qu'on voulait indiquer ce soir, c'est que, à ce stade du débat public, nous sommes à un stade très amont du projet, et notamment, pour ce qui concerne les options de passage, nous n'avons pas de tracé aujourd'hui, nous avons des bandes qui font de l'ordre de 1 à 1,5 kilomètres de large à l'intérieur desquelles le projet et le tracé de la ligne nouvelle pourraient s'inscrire à la suite des études qui viendrait ultérieurement, donc, cela, c'est le schéma habituel. Je voulais aussi indiquer que ce processus progressif qui vise... En associant les acteurs concernés, pour RFF, l'insertion d'une ligne nouvelle dans son environnement est un enjeu évidemment essentiel de l'ensemble de ces projets. Sur l'ensemble des aspects du développement durable, les aspects qui sont liés au cadre de vie des riverains, aux aspects qui sont liés à la

biodiversité, à l'environnement naturel ; et donc, cela, c'est un élément fort sur lequel on a eu l'occasion à la fois à Fosses et à Dammartin d'évoquer qu'on pourra, évidemment, si vous le souhaitez, approfondir ce soir, sur qu'est-ce qui est un engagement effectivement de RFF, et cela, cela se fait progressivement au fur et à mesure d'étude de plus en plus détaillée, mais aussi dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs. Voilà pour ce propos préliminaire sur ce volet-là. Donc, venons-en sur les options de passage en indiquant que trois options de passage sont proposées au débat. Et à ce stade, on a essayé d'intégrer effectivement cette logique de limitation de l'impact sur le territoire. Mais, en fait, on a un double principe dans la détermination de ces options de passage. D'une part, le premier principe qui concerne, en fait, l'option Nord, que vous avez ici ; et également l'option Sud, que vous avez ici ; le principe, c'est de définir un couloir de passage commun avec une infrastructure existante, l'autoroute A1 pour ce qui concerne l'option Nord ; la Francilienne pour ce qui concerne l'option Sud. Le second principe, c'est de chercher à limiter au maximum le linéaire à construire ; et, donc, c'est l'option centrale qui correspond, on va le voir dans un instant, à l'option la plus courte. Donc, vous voyez, dès ce stade de définition des options de passage, une recherche de limitation et des incidences du projet, mais c'est une première étape. Alors, si on détaille une à une les différentes options de passage. D'abord, l'option Nord qui se débrancherait à la frontière entre l'Oise et le Val-d'Oise, donc, au niveau de la commune de La Chapelle-en-Serval, rejoindrait l'autoroute A1, en fin de quoi ce couloir de passage. C'est l'option la plus longue en termes de linéaire, 11 kilomètres. C'est, de ce fait-là, la plus chère au niveau des estimations à ce stade, 275 millions d'euros, avec des enjeux importants en termes de paysage, en termes de milieu naturel, on pense en particulier dans la partie Nord de cette option où on est dans le périmètre du Parc Naturel Régional ; des enjeux également liés à l'habitat, la Commune de Saint-Witz, la Commune de Vémars avec également des zones d'activité qui sont développées et qui se développent encore, on pense en particulier aux Portes de Vémars. Le temps de trajet, puisque l'élément aussi d'analyse de ces options de passage, il y a le coût, le linéaire et il y a les enjeux environnementaux, mais il y a également la performance, et la performance, on la calcule à ce stade en termes de temps de trajet, en l'occurrence entre Creil et Roissy, 18 minutes pour cette option de passage. Cette option de passage, je vous l'ai dit, elle se débranche à la frontière de l'Oise et du Val-d'Oise et, donc, elle ne permettrait pas, et cela, c'est aussi un élément d'analyse, cette question de service, elle ne permettrait pas dans le scénario où il y aurait des TER à côté des TGV d'arrêt dans le Nord-Est du Val-d'Oise. L'option centrale, maintenant. L'option Centrale, je vous l'ai indiquée, c'est l'option la plus courte de l'ordre de 6 km, la moins chère également : 155 millions d'euros. D'un point de vue environnemental, évidemment, comme l'ensemble des options de passage des enjeux agricoles, je ne l'ai pas

précisé, mais c'est vrai que l'ensemble des options concernent très directement le monde agricole et le foncier agricole, et donc, les spécificités qui sont indiquées, ici, sur les petites vignettes que vous avez à l'écran, pour l'option Centrale, concernent des enjeux d'habitats ou des enjeux, en particulier, du franchissement de la Vallée de la Michelette, du Ru de la Michelette, entre Vémars et Villeron. Du point de vue de la performance, 20 minutes le temps de parcours entre Creil et Roissy pour cette option, et, là, donc, on se débranche, en fait, de la ligne classique Paris-Creil entre Survilliers-Fosses et Louvres, ce qui permettrait encore une fois dans le scénario avec des TER une desserte si c'était souhaité et s'il y avait effectivement un marché qui était avéré à la suite des études, arrêt possible à Survilliers-Fosses. Enfin, l'option Sud, 7 kilomètres de linéaire, un petit peu entre les deux, mais à un coût qui est plus proche de l'option Nord. Donc, ce n'est pas proportionnel, vous le constatez, c'est lié au fait qu'il y a un relief qui est plus marqué, notamment dans le secteur directement au Sud de Louvres, là où se débrancherait la ligne nouvelle, ce qui implique effectivement des ouvrages d'art importants, d'où ce coût sensiblement plus élevé que l'option Centrale, mais un petit peu moins que l'option Nord. Des enjeux qui sont, là aussi, outre l'agriculture, localement forts sur les aspects du relief, j'en ai parlé, le franchissement de la vallée du Rhin, mais aussi des enjeux liés à l'habitat, puisque le secteur urbain de Louvres, mais aussi d'Epiais-lès-Louvres. D'un point de vue des temps de parcours, en l'occurrence, là, on descend un petit peu plus au Sud, donc, le temps de parcours est un petit peu plus long, d'autant plus que le profil géométrique de la voie ferrée, il y aurait des courbes plus marquées, donc, on est à 27 minutes. Et puis, cette option, l'intérêt, effectivement, c'est en termes de service puisque dans les hypothèses de circulation des TER, la gare de Louvres pourrait également être desservie. Donc, si on résume, on analyse, on essaye de faire une évaluation des différentes options l'une par rapport à l'autre. Vous allez avoir des couleurs. Donc, en fait, le vert, c'est l'option la plus favorable pour le critère considéré ; et l'orange foncé, c'est l'option la moins favorable ; ce n'est pas dans l'absolu, c'est l'une par rapport à l'autre. Donc, je ne vais pas répéter, effectivement, les éléments. L'option Centrale est, d'un point de vue, nous semble-t-il à ce stade des études, la moins chère, donc, cela, c'est un élément, effectivement, qui est avéré. D'un point de vue environnemental, il nous semble que c'est celle qui est la plus... dont les conséquences, les incidences peuvent être les mieux maîtrisées. Et puis, d'un point de vue de performance, c'est l'option Nord, compte tenu du temps de parcours, mais tout cela est finalement assez proche. Et puis, pour les services, je l'ai indiqué, l'option Sud avec les deux arrêts pour les services régionaux qu'elle permettrait est la meilleure des trois. Très rapidement sur les éléments de trafic, qui est un élément important mais qui est assez peu différenciant d'une option de passage à l'autre, ce que vous avez, en fait, dans les cartouches bleues, ce sont

les prévisions de trafic qui concerne les TGV ; on est, vous voyez, de l'ordre de 1,5 à 1,6 millions de voyageurs par an en 2020 qui est l'horizon de mise en service du projet. Pour le scénario TGV plus trains régionaux, davantage de possibilités effectivement pour rejoindre Roissy, pour aller prendre le TGV, pour également toucher cette clientèle domicile-travail, donc, là, on est entre 2,7 et 2,8, un petit peu plus, millions de voyageurs par an. Autre élément important, c'est que ce projet contribue à un report modal de la route vers le ferroviaire de l'ordre de 600 000 déplacements toujours en 2020 pour le scénario TGV, de l'ordre de 1,4 millions de déplacements pour le scénario TGV plus TER principalement. Vous voyez les chiffres à l'écran, il s'agit du report de la route bien sûr. Les aménagements, puisque cela, c'est le volet, on va dire, c'est vrai, le plus marquant, l'analyse et la création de la ligne nouvelle, mais ce projet de Roissy-Picardie s'accompagne d'autres investissements à réaliser sur le réseau existant : aménagements en gares d'Amiens et de Creil de manière à notamment permettre l'accueil des Trains à Grande Vitesse, aménagements de capacité sur la ligne Paris-Creil de manière à accompagner le développement attendu du trafic, et puis, lié à une mise en service de relation nouvelle via Roissy-Picardie, et puis, mais je ne vais pas m'étendre parce qu'on y reviendra après l'exposé de Monsieur Maingon d'Aéroports de Paris, des projets d'extension de capacité de la gare CDG-TGV. Voilà, donc, pour cette présentation. Les choses sont bien établies maintenant ; le dossier du maître d'ouvrage, et puis, un document que nous avons sorti plus récemment, c'était au début du mois de juin, c'est un document d'informations complémentaires, et la volonté de RFF par ce document, cela a été de donner, effectivement, un avis plus précis, de répondre et d'alimenter la réflexion des acteurs du débat sur des questions qui avaient été très présentes lors des premières réunions ou dans les questions sur Internet, notamment cette question de la relation Barreau de Gonesse, Roissy-Picardie, mais aussi les aspects d'enjeu d'insertion du projet. Donc, ce document, il est à votre disposition. Je vous remercie de votre attention.

Claude BERNET

Alors, mesdames et messieurs, on va commencer le temps de parole à la salle. Je voudrais peut-être donner la parole en priorité à des gens qui ne se sont pas encore exprimés jusqu'ici, il y en a sûrement. Alors, monsieur, on va lui donner un micro. Vous êtes gentil de vous présenter pour que cela nous facilite après la rédaction du verbatim.

Alain CHENEMAN

Je me présente, je suis Monsieur CHENEMAN Alain, j'habite la Commune de Villeron. Et depuis une dizaine d'années où je suis dans ce petit village fort sympathique et qui est bien géré d'ailleurs, je dois le dire, et qui s'améliore de jour en jour. Nous avons déjà, Monsieur le

Président, l'autoroute, nous avons déjà le TGV, nous avons déjà l'aéroport, vous voulez nous rajouter une deuxième ligne de TGV, vous voulez nous rajouter aussi une autoroute, vous nous rajoutez un deuxième aéroport peut-être ; cela, je trouve, c'est quand même un peu fort. Ensuite, moi, j'ai l'occasion de prendre le TGV de temps en temps, la circulation au sein de l'aéroport n'est vraiment pas facile. On vous l'a dit lors d'un dernier débat, c'est vrai, c'est cela qu'il faut améliorer. Et quand vous avez un tiers des gens qui viennent de Picardie, vous oubliez le reste parce que c'est bien la première fois où on prend soin simplement de 33 % des gens ; d'habitude, le Gouvernement s'occupe plutôt d'une majorité bien plus grande. Et là, pour une fois, on va s'occuper des gens de Picardie. Je ne suis pas contre eux, loin de là, ils ont le droit aussi d'avoir des moyens de transport, mais je pense que si un jour un grand Paris avec un tramway qui fait tout le tour de Paris, je pense que ce serait une amélioration. Cela profiterait aussi à tous ceux qui habitent la région parisienne et qui sont obligés pour aller travailler en banlieue d'aller sur Paris, et cela, cela existe depuis des années. Mais, là, on veut nous faire croire que, subitement, ce sont les gens de Picardie, alors qu'on ne s'occupe pas des banlieusards qui sont, depuis des années, allés sur Paris pour aller rejoindre une autre région parisienne. Cela, cela se voit régulièrement. D'ailleurs, on connaît, aujourd'hui, les moyens de transport, même aujourd'hui un jour de grève, les grandes difficultés. Ensuite quand vous dites, il y aura un certain nombre de TGV, c'est une estimation d'aujourd'hui, je suppose qu'en 2020, ce sera peut-être 5 fois à 10 fois plus ; donc, nous aurons des TGV peut-être toutes les cinq minutes. Donc, il ne faut pas aujourd'hui nous faire croire qu'il n'y aura que si peu de TGV dans les années à venir, bien au contraire. L'estimation que vous faites, c'est une estimation d'aujourd'hui, on sait très bien que tous les grands projets de l'Etat, les estimations, les coûts sont largement dépassés. Tous les grands projets, on l'a vu pour le Stade de France, on l'a vu pour d'autres projets, les coûts ont été largement dépassés. Alors, aujourd'hui, le chiffre que vous avez pour le projet de Villeron, on va dire, passer le TGV là, je pense que ce sera certainement supérieur à ce que vous dites. Ensuite, j'ai lu dernièrement dans la presse qu'il y aura un projet sur Gonesse avec Roland Garros, je pense que vous avez dû voir cet article-là, il y avait une vingtaine de villes qui étaient en sélection, il ne reste plus que quatre villes dont Gonesse. Donc, peut-être que le Député-maire, Monsieur Blazy, à ce projet, de mettre Roland Garros, c'est étonnant mais pourquoi pas, il a les terrains, et il serait parmi ceux qui seraient éventuellement, choisis sur quatre villes qui restent sur une vingtaine. Alors, est-ce que cela, c'est lié ? Pourquoi pas, à ce moment-là, de mettre le TGV pour tous les champions du monde de tennis plus les supporters, plus tous ce que vous voulez, qui viendraient car il arriverait directement sur Gonesse, cela sera peut-être mieux. Ensuite, si nous devons accepter ce projet, cela serait au moins de faire en sorte que ceux qui habitent Villeron et

même ceux qui habitent dans les villes d'à côté n'en soient pas gênés par le bruit. Alors, vous demandez un mur anti-bruit qui va coûter 5 000 ou 10 000 le mètre linéaire, 10 000 euros naturellement, cela serait peut-être qu'il soit enclavé. Et le fait qu'il soit enclavé, cela limiterait la nuisance car il faut savoir qu'il n'y a pas que le bruit, il y a aussi les tremblements qui va y avoir quand il y a des TGV qui passent, c'est une situation qui est infernale quand vous avez cela ; une fois par jour, cela va ; mais quand vous avez cela tous les quarts d'heure, c'est infernal. Nos terrains, nos maisons, on pourra dire qu'en 2020, on pourra baisser le prix de 20 ou 30 %. Alors, je répète encore une fois ce que j'ai dit au début, on est dérangé par les avions, il y en a de plus en plus, y compris la nuit, des gros porteurs. Pour les jours où il y a un vent contraire, on a le bruit de ces avions qui décollent, on a l'autoroute, on a le TGV. Vous voulez encore nous rajouter une ligne de TGV. Attendez ! C'est quand même incroyable ! On vous invite à venir habiter Villeron, et puis, vous allez voir ce que ce sera dans votre projet. Je pense que ce projet, il est déjà décidé, au moins par le Ministère du transport, parce que ce n'est pas un projet qui vient comme cela simplement, je pense que c'est déjà décidé, nous le savons, nous nous en doutons. J'espère, en tout cas, qu'on aura le moins de nuisance que possible parce qu'on aura déjà tous les travaux pendant 7 ou 8 ans, qui vont déjà considérablement nous déranger. Monsieur le Maire avait un excellent projet de mettre des maisons familiales dans un terrain qui est vraiment adapté à ce petit village, pour ne pas qu'il meurt ce village, parce que le projet aussi, ce sont les écoles, ce sont les commerces. A cause de cela, les terrains ne vaudront plus rien et personne ne voudra habiter une maison même avec un prix accessible avec un TGV qui passe dans leur jardin ; cela, c'est clair ! Donc, je pense qu'il faut vraiment réfléchir à cela et je pense qu'il faut vraiment soutenir Monsieur le Maire et tout ceux qui sont contre ce projet parce qu'il faut trouver d'autres solutions. C'est trop facile de dire : « Voilà, la meilleure solution, c'est celle-ci parce qu'elle coûte moins cher ». Je suis sûr et certain, on se reverra, vous verrez que cela coûtera bien plus cher que cela. Donc, il ne faut pas nous faire croire cela. Et moi, je ne crois pas en tout cas que... pour l'instant, c'est un débat public qui est obligatoire, mais nos interventions n'auront pas de prix et de valeur sur la décision qui est déjà prise. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je vais donner la parole à RFF pour faire quelques réponses techniques. Puis après, je vais donner la parole à la dame. Je voulais simplement dire à ce monsieur que quand on fait un débat public, c'est que, justement, la décision n'est pas prise. Vous pouvez me croire ou ne pas me croire, je vous le dis, ce n'est pas seulement un problème juridique. Vous savez, une

décision de ce type emporte des conséquences financières. Comme vous savez, les finances publiques sont dans une situation difficile pour rester sous la ligne de flottaison. Attendez ! Je donne la parole à qui la demande, mais je voudrais simplement qu'on laisse les uns et les autres s'exprimer. Je voudrais simplement dire que la décision, aujourd'hui, n'est absolument pas prise, que, personnellement, on me demanderait de parier, je ne parierai rien, que ce type de décision est prise dans un ensemble de décisions concernant d'autres lignes TGV et que, finalement, c'est vrai, vous avez raison, qui prendra la décision ? Je ne voudrais pas être désagréable vis-à-vis de mes amis de RFF, ce ne sont pas eux, c'est l'Etat. C'est l'Etat qui devra, puisqu'il est représenté au Conseil d'administration de RFF et il joue un rôle important, et c'est l'Etat qui dira si on poursuit ou on ne poursuit pas dans cette voie. Et je dirais que tout ce qui se dit au débat public, que ce soit la demande extrêmement enthousiaste des Picards ou que ce soit le refus que vous avez parfaitement bien exprimé, je dirais, pour des raisons qui sont fondamentalement, il y a d'autres raisons également à Val-d'Oise, mais je dirais que les raisons de ce quadrilatère dans lequel se situent les couloirs de passage, elles sont parfaitement claires, elles se situent dans le caractère d'espace naturel, le fait qu'il y ait déjà un certain nombre d'équipements qui zèbrent le territoire, tous ceux-ci, ce sont des éléments importants. Alors, soyez gentil, vous croyez ce que vous voulez, vous pensez ce que vous voulez, mais moi, je suis obligé de vous dire, parce que si je ne réagis pas, j'admets votre raisonnement et, là, je vais absolument à l'encontre du droit du débat public. Quand le débat public est fait, c'est qu'on n'a pas décidé, et d'ailleurs, qu'on n'a pas encore tous les éléments techniques. Et je dirais qu'une des choses qui manquent, et on le verra sans doute ce soir, une des choses qui manquent dans ce débat public, c'est d'avoir les tracés, les hypothèses de tracés. Or, les tracés, vous savez comme moi, qu'on ne peut les définir qu'avec un certain nombre d'études extrêmement détaillées et ces études, on ne les fait qu'après la décision de principe. Il y a un petit problème qui, d'ailleurs, ne se pose pour l'ensemble des débats publics que sur des voies ferroviaires, et sur des routes, c'est-à-dire le sujet est à peu près le même. Donc, en réalité, voilà ! Je vous ai répondu. Alors, maintenant, je donne la parole à la dame qui est au deuxième rang à condition qu'on veuille bien lui donner un micro ou elle veut bien, elle se déplace... Vous avez réussi à rétablir le... D'accord.

Sandrine TORDJMANN

Bonsoir ! Sandrine Tordjmann, Conseillère municipale de Villeron. Donc, je voudrais commencer par quelques remarques sur le dossier du maître d'ouvrage avant d'exprimer ma position. Vous comparez un Département, le Val-d'Oise, c'est 1 160 000 habitants ou 1 900 000 habitants de la Région Picardie. Pourquoi comparer deux données qui n'ont

aucune caractéristique commune pour justifier le confort que pourrait présenter ce projet pour les Picards au détriment des Val-d'Oisiens qui n'en subiraient que les nuisances ? Vous indiquez que 90 % des 13 000 salariés picards utilisent leurs voitures, vous savez combien de Val-d'Oisiens sont obligés de prendre leurs voitures parce qu'un changement de gare parisienne s'impose à eux, bien qu'ils résident à quelques dizaines de kilomètres de leur lieu de travail. Lorsque vous abordez le marché des déplacements pour motif aérien, vous nous permettez de constater une fois encore que les déplacements en provenance du Val-d'Oise sont plus importants que ceux en provenance de la Picardie. Vous parlez du temps de parcours pénalisant pour les Picards, vous savez qu'il est tout aussi pénalisant pour les Val-d'Oisiens, alors même qu'ils ont choisi de résider à proximité de leur lieu de travail, et d'en subir quotidiennement les nuisances. Deux possibilités pour nous, habitant à une dizaine de kilomètres de notre lieu de travail, polluer quotidiennement notre environnement en utilisant notre voiture ou transiter par Paris et allonger considérablement notre temps de parcours. Je suis contre le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie, laissant sur le carreau les Val-d'Oisiens qui subissent quotidiennement les nuisances liées au pôle de Roissy CDG et subiraient encore plus de nuisances pour permettre aux Picards de rejoindre plus rapidement qu'eux le site de Roissy. A ceux qui estiment qu'il est judicieux de privilégier l'option la moins coûteuse, je réponds non, nous ne pouvons nous contenter de voir passer le train. Je suis contre ce projet qui, pour permettre un gain de temps dérisoire, nuirait à des villes et villages qui subissent déjà suffisamment les nuisances liées au pôle de Roissy sans pouvoir eux-mêmes y accéder correctement. Les trois options de passage évoquées détruiraient le cadre d'ouverture qu'ont choisi les habitants des villes et villages impactés. Par ce projet, il réduirait à néant leur projet de développement raisonné. Pour exemple, l'option de passage Centrale que vous privilégiez priverait Villeron de toute possibilité de développement, c'est l'arrêté de mort du village que vous signez. Pour gagner 30 minutes sur Amiens-Marseille, les nuisances ne sont pas à la hauteur du bénéfice attendu.

(Applaudissements)

Yves JOUANIQUE

Alors, oui ! Beaucoup de choses ont été dites, donc, on va essayer de répondre un certain nombre d'entre ces questions et de ces interventions importantes naturellement. Un élément de réponse sur l'Ile-de-France, le Val-d'Oise. Nous n'avons pas du tout l'intention bien entendu d'opposer, je crois qu'on ne l'a pas tellement fait jusqu'à ce stade du débat, la Picardie, l'Ile-de-France et le Val-d'Oise. Peut-être qu'il va falloir que nous réexpliquions le fait que nous avons réellement cherché à voir si, entre le projet Roissy-Picardie et le projet du

Barreau de Gonesse, on pouvait faire l'ensemble, assurer l'ensemble des services prévus par un seul projet. Naturellement, si nous avons réussi à trouver cela, cela aurait été pain bénit puisqu'on est sur un jour où on a parlé beaucoup de religion, cela aurait été pain bénit, et tout le monde se serait félicité qu'un projet puisse satisfaire à l'ensemble des populations. Alors, le projet dont nous débattons ce soir, c'est le projet Roissy-Picardie, je n'ai pas caché dans mon propos et nous n'avons pas caché dans la présentation le fait qu'il était tourné vers le Nord de Roissy, donc, essentiellement par la Picardie. En Ile-de-France, nous ignorons évidemment les problèmes de déplacement collectif, et ce n'est pas pour autant qu'il n'y a pas de projet qui se développe en Ile-de-France. Il y a le projet, que j'ai cité, du RER B Nord+, le projet d'amélioration du RER D, la tangentielle Nord et, évidemment, le projet du Barreau de Gonesse. Nous ne sommes pas opposés au Barreau de Gonesse et nous n'opposons pas Roissy-Picardie au Barreau de Gonesse. Nous essayons de montrer que ces deux projets assurent et répondent à des fonctions différentes et ne peuvent pas fusionner. Les investissements sur le Réseau Ferré en Ile-de-France représentent 390 millions d'euros par an, donc, nous ne restons pas sans agir sur le transport collectif en Ile-de-France. Cela me semblait important de dire cela et de dire que nous sommes en débat, nous ne sommes pas dans un combat, nous ne sommes pas en train de vouloir brimer les Val-d'Oisiens. Nous sommes en train... par ce projet, mais qui est un projet parmi d'autres, vous avez parlé aussi du Grand Paris, le Grand Paris fera l'objet d'un débat public et j'espère d'investissements importants pour améliorer des transports en Ile-de-France. Donc, nous ne voulons pas opposer les territoires et les projets dans la mesure où les fonctions et les services sont différents. Peut-être, faut-il dire un mot sur... Alors, il y a beaucoup de questions, moi, j'ai noté la question sur les trafics de monsieur et sur l'évolution et sur le fait que nous avons évalué les besoins aujourd'hui. Je crois qu'on va dire comment nous avons fait les études et c'est un petit peu autre chose que cela naturellement, peut-être des réponses sur l'environnement, mais on a déjà donné un certain nombre de principes sur la façon, donc, bien sûr, une ligne nouvelle, même si elle ne fait que 10 kilomètres, s'inscrit dans un territoire et qu'il faut apporter toute l'attention nécessaire à cela de façon à limiter les nuisances, mais lorsqu'il y a une infrastructure nouvelle, il y a nuisance et je ne vais pas dire l'inverse ; et puis, peut-être réexpliquer le fait que Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse ne peuvent pas répondre à l'ensemble des fonctions grande vitesse et accès au pôle de Roissy exprimés évidemment depuis l'Ile-de-France. Et vous avez raison, madame, lorsque vous soulignez les difficultés d'accès à la plate-forme de Roissy pour tout un ensemble de populations, grande vitesse ou accès à l'aéroport lui-même.

Pierre-Yves BIET

Peut-être, tout d'abord évoquer la question des trafics, la question que, monsieur, vous avez mis en avant. Donc, aujourd'hui, le nombre de Trains à Grande Vitesse, même s'ils ne circuleront pas, ils ne circuleraient pas sur la Ligne à Grande Vitesse, enfin, sur la ligne nouvelle à la grande vitesse, justement, je disais tout à l'heure que le Barreau Roissy-Picardie, de maillage était conçu pour des vitesses maximales des trains à 160 kilomètres/heure. Donc, on a fait des études de marché pour définir la consistance du service qui pouvait être envisagée. Ces études de marché, elles ont montré qu'il y avait un potentiel réel entre la Picardie-Roissy et plusieurs grandes capitales régionales telles que vous les avez vues sur le schéma à l'écran ; et, donc, c'est ce qui a permis de définir le nombre de trains à ce stade des études, c'est effectivement 7 TGV aller-retour par jour. Et alors, vous évoquez, effectivement, des perspectives de long terme. En toute hypothèse, le nombre de trains qui peut être mis en place est lié au marché et aux besoins de déplacement auxquels il s'agit de répondre. Alors, c'est difficile de prévoir sur des très longues périodes, mais on sait aussi et on a aussi le retour d'expérience sur des relations en Train à Grande Vitesse qui existent depuis maintenant 30 ans puisque la première LGV a été mise en service en 81. Et donc, on voit quand même les évolutions et on sait bien que le marché picard, à un moment donné, effectivement, le nombre de trains sera suffisant et il sera inutile pour telle ou telle entreprise ferroviaire d'ajouter des trains supplémentaires. Donc, cela a, tout de même, cette limite et, à ce stade, les 7 allers-retours quotidiens nous semblent effectivement bien adaptés aux marchés et sans doute sur une période relativement longue. Après, Madame Tordjmann, je retrouve dans vos propos un certain nombre de questions que vous avez également posé sur le site Internet et auxquelles nous attachons à répondre également. Vous avez évoqué le terme de laisser sur le carreau, que les Val-d'Oisiens seraient laissés sur le carreau. S'agissant de Roissy-Picardie, cet enjeu d'accès à Roissy a été effectivement pris en compte. Certains scénarios, certaines possibilités d'options de passage permettraient, comme je l'ai indiqué dans la présentation, un arrêt ici à la fois... c'était effectivement une demande qui était avérée si le projet était poursuivi. Donc, cela, on a bien conscience que ce n'est pas une réponse générale des besoins d'accès à Roissy pour l'est du Val-d'Oise. On est tout à fait conscient de cela. On dit simplement que cela peut être une opportunité, dans certaines options de passage présentées, d'apporter cette possibilité d'accès amélioré à Roissy tout à fait pour le nord-est du Val-d'Oise qui correspond au territoire qui est le vôtre. Et puis, pour l'autre territoire un petit peu plus au sud, notamment le secteur du Val de France, il y a le projet de Barreau de Gonesse que nous estimons, en l'occurrence, complémentaire dans cette fonction d'accès à Roissy. Mais je rappelle aussi que Roissy-Picardie, il a une autre fonction, qui est la fonction grande vitesse de relier la Picardie aux

principales villes régionales. Et c'est là, comme indiqué tout à l'heure, que, dans nos études, on a mis en évidence que le Barreau de Gonesse ne pouvait pas effectivement répondre à l'ensemble des besoins de déplacement. On ne pouvait pas envisager la circulation des TGV puisque, au-delà du Barreau de Gonesse, il y a la ligne B du RER et, au-delà, il y a la Ligne à Grande Vitesse et on est à l'intérieur de l'aéroport, à cet endroit-là. Et là, il n'y a pas de possibilité technique de raccordement de l'ensemble de ces voies autrement que par des investissements sans rapport avec les flux de voyageurs qui sont en question ici. Et puis, on a aussi évoqué cet aspect des temps de parcours, avec des temps de parcours qui seraient très sensiblement rallongés depuis le nord. Et à ce moment-là, l'automobile reste le moyen principal pour accéder à Roissy. Et finalement, on n'a pas répondu à cet enjeu de transfert modal. Et puis, encore une fois, le Barreau de Gonesse, les acteurs du transport en Ile-de-France, pour eux, c'est clair, c'est un projet qui doit être dédié au RER D et la régularité, et ce n'est pas à vous que je vais l'indiquer, elle est essentielle cette question de la régularité sur les transports franciliens, en particulier, le RER D. Et donc, toute circulation de nature différente qui viendrait également sur le Barreau de Gonesse constituerait un risque pour la bonne marche des services qui seraient mis en place sur le Barreau de Gonesse. Donc, on estime que ces projets sont vraiment complémentaires, mais que pour répondre à ces différents besoins, effectivement, il est nécessaire d'avoir deux projets pour y répondre de manière satisfaisante.

Claude BERNET

Bien ! Alors, peut-être une troisième question avant que nous donnions la parole peut-être à Monsieur Maingon. Monsieur le Maire.

Intervenant

Oui, bonsoir ! Tout d'abord, je voudrais remettre les choses à leur place. Effectivement, nous ne mettons pas du tout en doute la compétence et l'action de la Commission du débat public. Simplement, ce que nous mettons en cause, c'est le poids qu'elle pèse par rapport à RFF. Mais cela, nous espérons nous tromper. Nous espérons nous tromper et j'espère, Monsieur le Président, qu'on pourra en rediscuter après. Je trouve quand même étonnant qu'une société nationale ne puisse pas faire une étude nationale. Quand je dis nationale, c'est simplement pour dire que, aujourd'hui, vous avez étudié un projet à partir de la Picardie avec trois variantes. Vous saviez dès le départ ou pratiquement dès le départ que les variantes nord et les variantes sud étaient impossibles à réaliser puisque, la preuve, à chaque fois qu'on vient au débat public, vous nous dites, ce n'est pas possible, c'est celle du milieu la meilleure. Peut-être qu'il aurait été judicieux de votre part de vous poser des questions. Alors,

je sais bien que peut-être que la RFF, je vais faire un peu dans la raillerie, mais on n'aime pas se poser des questions, on aime bien que les choses aillent tout droit et comme cela nous arrange. Cela, c'est RFF. Nous, on voit la chose différemment dans le village de Villeron parce que vous êtes en train de nous rendre un village, comme l'a dit une de mes conseillères, un village qui va mourir. Et cela, nous ne voulons pas que cela arrive. Donc, ce que je demanderais à RFF, c'est d'avoir au moins la décence de faire une étude pour regarder comment on peut faire passer les Picards par le barreau BD, parce que ce qu'il faut se mettre dans la tête, ce n'est pas un barreau BD que nous souhaitons, c'est une pénétrante à partir du RER D qui viendrait s'intégrer dans le RER B, le D et le B seraient pénétrants dans Roissy. Donc, il faudrait absolument que ces deux choses soient regardées. Et qu'au lieu de perdre du temps à nous dire que la variante nord et la variante sud ne soient pas réalisées, regardez comment on ne peut faire passer les Picards par cette variante en sachant que... on parlera après du problème de TGV qui effectivement est à part. Mais en regardant cette variante, aujourd'hui, vous nous parlez de temps de parcours réels, pour les Picards, 20 minutes, 18 minutes, 27 minutes, je suis d'accord avec vous. Combien mettent les Val-d'Oisiens aujourd'hui pour se rendre sur l'aéroport ? C'est beaucoup plus que cela. Donc, attendez, s'il vous plaît ! Ce qu'il faudrait, quelque part, c'est regarder combien de temps ils mettent aujourd'hui et comparer le demain en passant par le barreau BD, combien de temps ils mettraient, parce que je suis sûr que par rapport au projet que vous nous présentez, c'est peut-être 3, 4 minutes de plus. Et je pense que par rapport à aujourd'hui, 3, 4 minutes de plus, c'est jouable pour tout le monde. Et je pense qu'on permettrait, non pas à 250 000 Picards de rejoindre Paris, enfin, l'aéroport et encore 250 000 Picards, si tous les Picards prennent le train, ceux d'Amiens, je parle, si tous les Picards prennent le train pour venir sur l'aéroport. Ce que je voudrais dire, c'est qu'il y a autant de Val-d'Oisiens qui sont en bordure d'aéroport, qui ont les nuisances de l'aéroport, qui voient passer les avions au-dessus de chez eux, qui voient passer les trains, mais ils ne peuvent pas ni prendre les avions ni prendre les trains parce qu'ils n'ont pas les moyens à chaque fois, et de prendre les trains et de prendre les avions, parce qu'ils n'ont pas accès à l'emploi sur la plate-forme. Je crois que, cela, c'est, quelque part, ce qu'il faut que vous enregistriez. Enfin, ce que je voudrais dire, pour le TGV, on en a déjà parlé la dernière fois, je pense que l'électrification de la portion entre Amiens et on va dire la gare des betteraves pourrait se faire et règlerait pas mal de problèmes et éviterait justement qu'on repasse à une nouvelle voie qui viendrait amputer une partie de notre village. Donc, moi, ce que je souhaite, c'est que vous réfléchissiez à refaire une étude avec le barreau BD, et puis, que vous arrétiez de dire ou d'adapter votre discours, parce que j'ai noté que vous adaptiez votre discours aussi au fur et à mesure que le débat public s'avancait, que vous arrétiez de dire que, quelque part, on

fera... sur Villeron, cela sera 100 mètres, cela sera 50 mètres. Attendez ! Vous savez déjà où cela va passer à 90 mètres près ou à 100 mètres près, parce que tel que vous avez fait votre tracé, si on peut revenir sur votre tracé, là, que vous avez fait sur les trois variantes que vous nous avez présenté... Voilà, sur les trois variantes, regardez bien la variante centrale, mesdames, messieurs, et y compris la Commission parce que... Regardez la variante centrale, la variante centrale, telle qu'elle est faite aujourd'hui, effectivement, il y a des départs et des arrivées sur le long de la voie de chemin de fer, vous regardez, on voit très bien que là, cela sera le barreau BD qui passera un jour. Et cela ne sera pas du tout au sud comme c'est prévu. Cela veut dire que tous les gens qui habitent aujourd'hui Sarcelles, qui habitent Garges, et qui ne peuvent pas accéder à l'aéroport seront, eux, obligés de parcourir des kilomètres supplémentaires pour venir travailler sur la plate-forme. Cela, c'était le point qui est quand même significatif sur votre tracé parce que, même si vous ne savez pas où cela passe, vous avez quand même, quelque part, des arrière-pensées pas forcément honnêtes. Et le dernier point que je voudrais aborder, j'en ai tellement dit que j'en ai un peu oublié ce que je voulais dire, mais ce n'est pas grave, cela va revenir, c'est simplement que, au niveau des tracés, vous savez où cela va passer, donc, je pense qu'il faut vraiment que vous affinez le projet sur ce qui va être dit. Et je reviendrai plus tard sur le point que j'ai oublié mais ne vous inquiétez pas. Merci !

(Applaudissements)

Yves JOUANIQUE

Oui, un mot peut-être général, et puis, peut-être des mots plus particuliers. Moi, je vais vous répéter, alors, vous me croyez ou vous ne me croyez pas, que nous essayons de faire notre travail honnêtement, correctement. Nous pouvons nous tromper bien sûr, nous ne sommes pas infaillibles et nous n'allons pas tout droit, parce que quelquefois les chemins sont tortueux. Et ce que nous cherchons au travers de ce débat, c'est trouver les choses qui soient les plus adaptées possibles. Je voudrais revenir sur la question de cette opposition... encore une fois, je ne souhaite pas du tout qu'on oppose les territoires et qu'on oppose les populations. Si nous expliquons que le Barreau de Gonesse n'est pas une solution qui nous paraît convenable pour les gens qui viennent du Nord, ce n'est pas parce qu'ils vont aller plus ou moins vite que les Val-d'Oisiens. Moi, je souhaite que tout le monde aille le plus vite sur son pôle d'emploi. C'est simplement, pour que des Picards prennent le TER pour aller sur le pôle de Roissy, il s'agit qu'ils aillent plus vite qu'en voiture et dans les meilleures conditions qu'en voiture, sinon ils resteront dans leurs voitures. Alors, peut-être qu'il faut qu'on explique encore, peut-être sur les questions de régularité et les questions de mixité des

trafics. Pourquoi ? Nous ne sommes pas favorables mais si vraiment c'était une bonne solution, je ne vois pas pourquoi nous ne le prendrions pas, donc, peut-être qu'il faut qu'on revienne encore là-dessus. Nous l'avons développé dans le dossier complémentaire, mais franchement et sans opposer les projets, nous ne pensons pas à la fois pour les Picards et pour les Val-d'Oisiens que le Barreau de Gonesse soit une solution adaptée pour toutes ces circulations. Quand aux tracés, écoutez, on a expliqué un processus, il n'y a pas de tracés secrets dans nos cartons, il y a un processus d'élaboration d'un projet. Aujourd'hui, nous sommes en débat public, les choses ne sont pas fixées, les choses sont à l'étude et les études, vous en disposez puisqu'elles ont été fournies par le maître d'ouvrage RFF.

Intervenant

Juste une seconde, Monsieur Jouanique, sur les problèmes de délai...

Yves JOUANIQUE

Oui, monsieur...

Intervenant

... excusez-moi, mais les problèmes de délai, vous mettez deux trains, c'était mon dernier point. Vous mettez deux trains à l'heure dans chaque sens, cela veut dire que les Picards qui voudront venir travailler sur Roissy, qu'est-ce qu'ils vont faire ? Ils vont prendre ou le train d'avant ou le train d'après ? Cela veut dire qu'ils risquent d'arriver 25 minutes avant ou d'arriver 3 minutes en retard ? Donc, quelque part, votre argumentaire de 27 minutes de délai, c'est le temps qu'il y a entre les deux trains. Cela veut dire que les Picards qui commencent à une certaine heure, il faut qu'ils prennent le train d'avant pour être sûr d'arriver à l'heure. Voilà ! C'était le dernier point que je voulais dire.

(Applaudissements)

Yves JOUANIQUE

On revient sur...

Pierre-Yves BIET

Deux, trois points. Je crois, mais il faudrait relire les verbatims, mais franchement, je crois qu'on n'a jamais cité de chiffres de distance, 50 mètres, 100 mètres, pour la bonne et simple raison qu'effectivement, à ce stade, on est sur des options de passage, on ne discute pas de tracés. Alors, le Président Bernet l'indiquait. C'est peut-être une des difficultés de ce débat

public, c'est qu'on est sur un territoire qui est relativement réduit, et assez naturellement, les acteurs de ce débat raisonnent en fonction vraiment d'une insertion fine du projet. Et une insertion fine, cela veut dire des projets de tracés, des choses comme cela. Mais l'exercice de ce débat public, c'est un exercice sur l'opportunité du projet, sur également les possibilités d'insertion, mais à ce stade sur des bandes qui sont effectivement de 1 000 à 1 500 mètres. Et vous l'avez indiqué quand vous avez dit : il y a un enjeu d'affiner le projet. Vous avez utilisé le terme « d'affiner le projet ». Dans le processus de réalisation d'un projet, c'est effectivement l'étape suivante, c'est effectivement... Donc, la recherche de tracés et la concertation avec les acteurs concernés qui se fait à ce moment-là interviennent dans des étapes qui sont postérieures à la décision de réaliser le projet, donc, postérieures au débat public, donc, par rapport à l'étape dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Je voudrais avant passer la parole à Cédric Papin pour quand même indiquer des éléments sur la question des différentes options de passage. Oui ! Redire que cette question de savoir si on peut emprunter le Barreau de Gonesse tel qu'il est conçu aujourd'hui ce projet, c'est-à-dire, entre on va dire le Nord de Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions, donc, ce que vous appelez à juste titre le Barreau BD, pour répondre aux besoins d'accès des Picards, et puis, des gens effectivement situés au Nord de la plate-forme. Je pense vraiment qu'on a pris en considération cet élément et ce qui a été dit dans les premières réunions du débat, c'est bien la raison pour laquelle on a souhaité, ce qui n'est pas toujours le cas dans les débats publics, les maîtres d'ouvrage le font parfois, mais pas systématiquement, de produire un document complémentaire, parce qu'on avait senti que dans le dossier support du débat, ce point-là n'avait pas été traité complètement et par définition, le débat n'était pas commencé et c'est bien les prises de position des uns et des autres dans le débat qui ont permis de pointer cet enjeu-là. Et donc, c'est la raison pour laquelle on a vraiment souhaité étudier de manière plus précise et vous donner les éléments de réflexion et, encore une fois, je pense qu'il est important de relire ces éléments que j'ai rappelé en termes d'objectifs différents tout à l'heure. Je passe la parole à Cédric Papin sur la question des options de passage, parce que, clairement pour nous, l'ensemble des options de passage que nous présentons sont réalisables bien entendu.

Cédric PAPIN

Oui, bonsoir ! Tout à fait, alors, vous croyez notre sincérité ou pas... Les trois options de passage ne sont pas des options alibi. Il y a déjà eu des études antérieures à celles qu'on vous présente menées par RFF dans les années 2003-2004, qui avaient déjà identifié ces options. Elles se sont enrichies par le travail partenarial avec nos partenaires tels que l'Etat, la région Ile-de-France, pour ce qui est des collectivités franciliennes, qui ont partagé notre

proposition. Donc, elles ne sortent pas du chapeau de RFF pour un petit peu agrémenter la carte. Réellement, derrière l'option Nord ou l'option Sud, il y a une recherche de couloirs communs avec des infrastructures existantes. C'est un principe qui est recherché par toutes les grandes infrastructures de transport dans les territoires français de manière générale. Vous connaissez peut-être la Ligne à Grande Vitesse Nord qui partage un couloir avec l'autoroute A1 un peu plus vers le Nord. Je citerais aussi en exemple très près d'ici le projet de dévoiement de la ligne haute tension par RTE à Louvres et qui, lui aussi, cherche un couloir près de la Francilienne. Et pour vous dire qu'on prend les choses au sérieux, nous sommes allés discuter avec eux évidemment pour commencer à regarder les faisabilités. Donc, voilà ! Moi, on a étudié très sérieusement ces passages-là, il nous semble intéressant... Qu'aurait-on dit si on était venu au débat avec une seule option ? Réellement, cela n'aurait pas eu de sens. Donc, croyez vraiment notre sincérité. Sur les temps de parcours, tout à l'heure, on voyait la diapositive avec le Barreau de Gonesse. Après, malheureusement, c'est un petit peu la géographie, et je dirais les chiffres sont têtus. Les chiffres sont têtus, si on passe par le Barreau de Gonesse, on a étudié, on a regardé, donc, ce n'est pas vrai de dire que cela n'a jamais été regardé ; le temps de parcours, on ne parle plus de 20 minutes, là, c'est au minimum 40 minutes. Et il faut quand même rappeler que le Barreau de Gonesse tel qu'il est étudié aujourd'hui, c'est un terminus du RER D au Parc des Expositions, de Villepinte où il y a une correspondance avec le RER B. Donc, il y a un effet correspondance en plus, alors que, voilà, comme on le voit sur l'image, notre projet arrive directement dans la gare TGV qui permet, par là même, de répondre... L'objectif qu'on a un peu mis en avant en priorité, c'est raccorder la Picardie à la grande vitesse. Voilà ! Donc, il n'y a rien de secret dans tout cela. Et un dernier petit mot sur la forme de l'option de passage, cela a déjà été évoqué. Là non plus, il ne faut pas y voir de malice, il faut savoir que les raccordements ferroviaires, ils ne se font pas comme un raccordement routier, cela prend une certaine emprise, cela passe au-dessus de la voie, cela peut aller un petit peu de l'autre côté. Donc, le dessin est un peu large, mais vous constaterez aussi que les options, les dessins passent allégrement sur les villages évidemment. Cela ne veut pas dire qu'on rase les villages. C'est une manière de représenter une zone d'étude où on cherche par principe à faire passer une infrastructure. Voilà !

Claude BERNET

Bien ! Alors, madame qui attendait depuis longtemps.

Catherine DUCHOT

Je me présente. Madame DUCHOT Catherine, habitante et élue de Villeron. Mesdames, messieurs, Monsieur le Président. Je parle aujourd'hui au nom de tous les usagers du RER D dont je fais partie et qui subissent tous les jours les aléas du trafic. Vous me direz que cela n'est pas en rapport avec la liaison Roissy-Picardie, mais il faut tout de même vous signaler que, depuis la dernière réunion à Fosses, nous avons subi trois galères : l'une, pour un problème de matériels, la seconde, en raison de la suppression d'un train, et enfin, la troisième, suite à une panne qui a eu pour conséquence de regrouper deux trains dans un. Alors, bien évidemment, quand vous nous parlez d'améliorer les conditions de transport et d'accès des Amiénois, permettez-nous d'être en colère. Créer des lignes n'est pas une fin en soi si on n'entretient pas le réseau existant. Et c'est bien ce qui se passe aujourd'hui. Vous évoquez des projets qui coûtent des millions d'euros en faisant miroiter des emplois aux Picards, emplois qui, entre nous, sont peu valorisants, mal payés et le plus souvent en horaire décalé. Vous parlez aussi de TGV qui cohabiteraient sur les mêmes lignes que les TER. Pouvez-vous me dire qui des clients du TGV ou du TER seront prioritaires en cas de problèmes ? La réponse, nous la connaissons tous. Un TGV en retard fait toujours la une du journal télé puisque, économiquement parlant, ce réseau est considéré comme plus rentable par la SNCF. Les porteurs de la carte Navigo, eux, n'ont qu'à s'acquitter de leur mensualité et subir au quotidien les soucis de transport sans broncher. Le projet, tel que vous le présentez, fait en sorte de privilégier l'option Centrale qui, comme par hasard, est la moins chère. Vous évoquez la sauvegarde de la flore, de la faune, mais il existe aussi des habitants qui sont venus là pour être au calme et qui sont déjà largement dérangés par toutes les voies qui sillonnent les alentours : autoroutes, TGV Nord, ex-national, sans parler des avions. Vous ne semblez pas avarés de l'argent des différents conseils généraux et, donc, des contribuables pour parvenir à vos fins de développement, puisque vous avez construit une gare proche d'Amiens qui a sûrement coûté beaucoup d'argent et qui a sans doute fait l'objet d'une étude documentée et qui est aujourd'hui sous-exploitée. Elle offre pourtant aux habitants de son secteur un acheminement sur Roissy en 28 minutes. A votre projet de 155 millions d'euros, nous opposons le raccordement d'Amiens à Chaulnes pour un prix équivalent estimé par vos soins et un temps de parcours de 50 minutes pour les Amiénois qui auraient leurs TGV sans pour autant dévaster notre cadre de vie. Ce cadre de vie qui permet aujourd'hui aux Villeronnais de voir des biches, des cerfs qui profitent des espaces boisés encore présents sur le secteur, ces mêmes bois que vous entendez détruire en y faisant passer cette ligne, il est trop facile de planifier des projets dans un bureau parisien sans se rendre sur le terrain. Arbitrairement, vous avez décidé de faire passer cette ligne sur Villeron sans connaître la réalité de ses habitants. Surtout ne pas voir ce que l'on va détruire,

organiser des réunions pour se donner bonne conscience et toujours continuer à ignorer l'humain au profit du seul aspect financier. Les Villeronnais ne veulent pas de cette vie-là et de ces nuisances supplémentaires. Alors, non à cette ligne Roissy-Picardie. Merci de votre patience !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, mesdames et messieurs, RFF aura peut-être l'occasion de répondre. Je voudrais simplement dire qu'on ne travaille pas ici pour la bonne conscience, on travaille pour l'application de la loi.

Intervenant

Elle est bonne la loi !

Claude BERNET

De la loi de 2002 sur le débat public. Voilà ! Alors, à ce stade, peut-être cela changera un petit peu l'ambiance, je voudrais donner la parole à Monsieur Maingon, parce que... je vous le présentais tout à l'heure comme étant Directeur délégué à la division de l'aménagement d'Aéroports de Paris. Et donc, je souhaiterais qu'il puisse présenter sa communication sur le projet, d'une part, la vision d'Aéroports de Paris sur le projet et les transports sur la plate-forme. Je lui passe le micro.

Bruno MAINGON

Merci Monsieur le Président ! Bonsoir mesdames et messieurs ! La Commission a, effectivement, demandé à Aéroports de Paris d'intervenir dans cette soirée pour vous faire part de la vision de l'entreprise par rapport à ce projet et, de manière un peu plus générale, sur la vision de l'entreprise par rapport aux questions de transport autour de l'aéroport. Donc, mon propos dépassera un peu le cadre du strict projet, mais j'évoquerai également les questions qui concernent le transport autour et dans la plate-forme. Mon propos commencera par le territoire le plus large, celui qui est desservi par le TGV, et puis, je zoomerai progressivement sur le périmètre de l'aéroport. Voilà ! Premier élément, donc, les aspects de TGV. Aéroports de Paris a fait avec la SNCF, à l'époque, le pari dans les années 90 de construire une gare de TGV qui dessert le centre de l'aéroport et qui assure une interconnexion entre le transport par air et le transport par train. La gare a été inaugurée en 94. A l'époque, c'était un pari qui n'était pas forcément évident. Aujourd'hui, Aéroports de

Paris se félicite de ce pari. Puisque l'offre en train aujourd'hui sur 2009, donc, on a 59 trains par jour, dont le Thalys, 65 villes qui sont accessibles quotidiennement en direct, 34 villes à moins de 3 heures de Paris Charles-de-Gaulle et 3,5 millions de passagers qui ont utilisé le TGV en 2009. Alors, ces 3,5 millions de passagers, c'est à peu près deux tiers des personnes qui font des correspondances, soit fer-fer, soit air-fer, et environ un tiers de passagers plus locaux qui prennent ces trains au départ. Il faut se rappeler que les prévisions initiales de trafic sur cette gare étaient de 2,5 millions de passagers. Alors, cela rejoindra peut-être la réaction, la remarque de monsieur tout à l'heure sur les prévisions de trafics. En tout cas, nous, on se félicite que pour ce projet-là, effectivement, les prévisions de trafics dépassent ce qui étaient imaginées au départ, et donc, l'insertion de cette gare est une vraie réussite. Et donc, le réseau s'accroît progressivement et, effectivement, au fur et à mesure des années, on a des gares supplémentaires qui sont ouvertes et qui sont connectées à l'Aéroport international de Roissy. Alors, la liaison Roissy-Picardie en tant que telle, c'est un projet qui permet un élargissement des destinations au départ de cette gare. C'est un accès des clients de la région Picardie au hub international de Roissy. C'est une complémentarité qui s'accroît un peu plus entre mode aérien et mode ferré et c'est, pour Aéroports de Paris, cela répond à un objectif de qualité de service et de développement durable. Donc, Aéroports de Paris voit le développement de cet aspect TGV de manière favorable. Les évolutions attendues dans ce domaine, quelles sont-elles ? C'est l'ouverture de la concurrence sur le rail et le développement du trafic Transmanche. C'est une attente d'Aéroports de Paris de pouvoir être desservi à partir d'une ligne Transmanche. Et c'est une évolution de la desserte TGV qui devrait se poursuivre. D'après des sources de la SNCF, on pourrait voir un quasi-doublement du nombre de villes desservies d'ici 2020. Dans ce cadre-là, les éléments qui nous paraissent importants, d'une part, maintenir la capacité d'inter-modalité de la gare et du réseau grande vitesse interconnecté ; deuxièmement, nous attachons effectivement une grande importance à l'accueil des liaisons Transmanche qui pourraient nous relier à Londres. Donc, dans ce cadre-là, il convient, effectivement, de s'assurer des réserves de capacité de la gare par rapport à cette question de l'augmentation du nombre de TGV. Dans ce cadre-là, il y a deux aspects : premier aspect qui concerne l'accueil des trains, donc, les voies et le quai. RFF a fait des études qui tendent à nous montrer que la création de six voies et quai permettra de répondre à ces augmentations du trafic du TGV, d'arrêt sur la gare de Roissy mais, deuxième aspect, il faudra, effectivement, aussi s'assurer du fonctionnement de la gare en termes de liaison et de flux interne. La gare d'interconnexion de Roissy est un lieu qui se développe sur quatre niveaux avec de nombreuses liaisons verticales, avec des flux qui sont importants, qui se croisent. Et donc, je crois qu'il sera important que les études à venir puissent vérifier le bon fonctionnement de cet ensemble. Quelques éléments sur les

pratiques modales. Paris-Charles-de-Gaulle en 2009, c'était un peu moins de 60 millions de passagers, 57,9 millions. Il y a 90 000 salariés qui travaillent sur le site de l'aéroport dans 700 entreprises. Donc, le constat aujourd'hui que l'on peut faire, c'est que, malheureusement, effectivement, l'accès à la plate-forme se fait avant tout par le mode routier, puisque le mode routier est utilisé par 70 % des passagers aériens. Ces 70 % intègrent la part des gens qui prennent des bus ou des cars de groupe, des choses comme cela. Donc, cela, c'est pour les passagers. Pour les personnels, c'est encore pire, d'une certaine manière, puisque effectivement, 90 % des personnels sont amenés à prendre leur voiture pour venir sur la plate-forme.

Bruno MAINGON

Alors, un élément quand même. On constate malgré tout que la part modale du RER, notamment, est en augmentation. Ce qui est, malgré tout quand même, un signe positif.

Claude BERNET

Attendez ! La parole est à Monsieur Maingon, et puis ensuite, vous posez toutes vos questions et faire toutes les remarques que vous voulez. Monsieur Maingon, vous poursuivez.

Bruno MAINGON

Merci ! Je m'attache à y répondre en poursuivant mon propos. L'origine du voyage des passagers hors correspondance, donc, on constate, pour ce qui est des passagers, que 58 % des passagers au départ de Paris-Charles-de-Gaulle sont partis de Paris pour rejoindre l'aéroport. On voit qu'effectivement, sur l'aspect de l'accès des passagers, l'enjeu de la desserte de Paris est important. Alors, la carte est sans doute peu lisible pour vous. Elle décrit pour chaque collectivité, enfin, pour chaque département, la part des passagers selon le mode qu'ils utilisent. Donc, vous retrouvez dans chaque camembert, en jaune, ce sont les gens qui utilisent la voiture ; en rouge, les gens qui utilisent le taxi ; et en bleu, les gens qui utilisent le transport en commun, y compris les bus, cette fois-ci. Et puis, au fur et à mesure qu'on s'éloigne, il y a, pour l'ensemble du bassin, 89 % des passagers au départ de Paris-Charles-de-Gaulle sont partis de l'Ile-de-France pour rejoindre l'aéroport. Donc, effectivement, de manière logique, les passagers au départ sont en Ile-de-France avec un mode dominant qui est la voiture et ce mode dominant de la voiture s'amplifiant au fur et à mesure qu'on s'éloigne de l'aéroport.

Non, je sais qu'ils sont petits, pardon. Je ne sais pas si je peux revenir en arrière... Oui ?

Intervenant

inaudible

Bruno MAINGON

Non, non, c'est le camembert jaune de la Picardie, il est en bleu sur le dessin de droite, et vous voyez qu'il y a... enfin, le chiffre représente de l'ordre de 89 %.

Intervenant

inaudible

Bruno MAINGON

Oui, mais j'en conviens. C'est bien le constat que je fais madame.

Intervenant

Il n'y a rien derrière ?

Intervenant

Non, pour l'instant, il est en train de faire un constat tout simplement. Par la suite, vous pourrez poser des questions. Il finit d'abord sa présentation. Merci !

Bruno MAINGON

Alors, vous avez sur cette présentation une répartition des effectifs, des personnes qui travaillent sur l'aéroport par département de résidence. Le constat que l'on peut faire, c'est que la répartition de ces effectifs est relativement équilibrée entre les différents départements, puisqu'on a 15 % dans le Val-d'Oise, 20 % en Seine-Saint-Denis, 15 % en Seine-et-Marne et un peu plus de 13 % dans l'Oise ; le reste des effectifs se répartissant de manière plus petite dans les autres départements de la région parisienne. Ces chiffres datent de 2007, je n'avais pas de chiffres plus récents, mais les proportions globalement n'ont pas énormément changé. Ce que l'on constate, c'est qu'on a, donc, une dispersion assez forte tout autour de l'aéroport de l'ensemble des salariés, mais c'est assez logique aussi que l'ensemble des salariés se répartissent globalement autour de l'aéroport. Et, donc, effectivement, cela représente une difficulté d'arriver à desservir l'ensemble du bassin. Les enjeux d'accessibilité du pôle de CDG, c'est améliorer les accès sur Paris pour les passagers, compte tenu de ce que je vous disais tout à l'heure, dans un objectif de qualité de service et d'efficacité de l'aéroport vis-à-vis de ses clients. C'est aussi améliorer les accès sur le bassin d'emploi et, donc, sur toutes les communes limitrophes dans un objectif tant social que de

développement économique. Donc, il est tout à fait souhaitable et il est nécessaire, bien sûr, de faciliter les échanges et les accès à la plate-forme pour l'ensemble des populations environnantes, à la fois pour faciliter l'accès des salariés qui y travaillent, mais faciliter l'accessibilité progressive de plus de salariés, de l'environnement de l'aéroport aux emplois de la plate-forme qui se développent. Et puis, troisième enjeu, c'est rééquilibrer pour les accès entre les différents modes, donc, tendre vers une diminution du mode ferré et... agir pour une augmentation du mode ferré et faire en sorte que le mode routier diminue avec des effets bénéfiques pour l'environnement. Dans ce cadre-là, le projet propose une amélioration de la desserte vers l'Oise puisqu'il propose à travers, effectivement, la desserte par des TER à partir de Creil d'améliorer l'accessibilité vers l'Oise avec un rythme de deux trains par heure en pointe. En parallèle, Aéroports de Paris considère qu'il y a d'autres projets essentiels qui doivent être développés pour compléter la desserte cette fois-ci des départements de l'Ile-de-France. Et donc, on a listé ici un certain nombre de projets qui sont soutenus par Aéroports de Paris. CDG Express, là, c'est plutôt dans la logique passager que je décrivais tout à l'heure qui, avec l'objectif de tendre vers une cible de 50 % de passagers qui pourraient utiliser le mode ferré au lieu d'utiliser la route, et puis, d'autres projets, donc, plus destinés à l'environnement immédiat de l'aéroport, l'amélioration des réseaux de RER, le RER B et le RER D, la réalisation de la tangentielle nord, le barreau de Gonesse, et puis aussi, le projet du Grand Paris qui est actuellement développé par l'Etat. Alors, si on passe maintenant à l'intérieur de la plate-forme, la plate-forme dispose d'un certain nombre d'éléments de transport. L'entreprise a développé CDGVAL qui assure une desserte des aérogares, des parcs éloignés et des principaux pôles d'échange de la plate-forme, c'est-à-dire les deux gares de RER. Le RER B venant de Paris permet d'assurer des correspondances à l'intérieur de la plate-forme, mais aussi avec les pôles d'emploi proches que sont le PIEX et Aulnay. De ce point de vue-là, Aéroports de Paris est favorable et il souhaiterait l'implantation d'une nouvelle gare de RER dans la zone de fret parce que c'est une zone d'emploi importante de la plate-forme, mais c'est aussi une zone de développement autour de la plate-forme dans les communes proches de cette zone. Et puis, au niveau de Roissy-pôle qui est au cœur de la plate-forme, on a une gare routière qui offre à partir d'environ une trentaine de lignes de bus une desserte à partir des communes environnantes ainsi qu'une ligne qui dessert les pôles d'emploi de la plate-forme à partir de cette gare routière, notamment la zone de fret, les zones de maintenance, la zone de fret express FedEx. Vous avez ici, cartographiées, les zones d'emploi de la plate-forme. Donc, on a un RER et des lignes de bus qui convergent vers la gare routière ou vers les deux gares de RER et les aérogares. Le Val, lui, permet aujourd'hui d'être un service aux passagers dans les correspondances, de desservir 65 % des emplois ; ces 65 % d'emplois, donc, se

trouvant pour l'essentiel dans les gares où se concentrent quand même une très grande partie des emplois de la plate-forme, mais également sur la zone de Roissy-pôle qui concentre un certain nombre d'emplois, donc, également de la plate-forme. A noter que le Val en fonction de l'augmentation du trafic pourrait voir ces fréquences augmentées pour répondre à cette éventuelle demande. Donc, en conclusion, Aéroports de Paris est favorable au projet Roissy-Picardie, dans la mesure où il accroît la complémentarité à refaire, il permet un élargissement des destinations au départ de CDG2 pour le TGV et c'est un élément de rééquilibrage entre... pas par le rail, des accès à l'aéroport, donc, c'est une contribution à l'amélioration environnementale. De notre point de vue, il y a par rapport à ce projet des points de vigilance dans le cadre des phases ultérieures qui doivent être réalisées. Premier élément, préserver la capacité d'intermodalité et l'accès du réseau à grande vitesse sur la gare. Deuxièmement, vérifier que les dessertes régionales soient compatibles avec l'accueil des TGV à long terme, donc, cela, c'est vrai aussi bien du point de vue des rails que des flux de passagers. Et troisième élément, développer parallèlement les dessertes du bassin d'emploi au profit de l'ensemble des territoires environnants. Je vous remercie !

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Je vais prendre le micro, merci. Alors, il y avait un certain nombre de réactions qui se sont manifestées. Est-ce que vous souhaitez y revenir Monsieur ?

Henri LAGOUTTE

Je peux y aller ? Je suis Monsieur Lagoutte Henri, je suis Président du Mouvement National de Lutte pour l'environnement de Tremblay-en-France. Alors, nous, on voulait faire une déclaration, là, ce soir. Alors le MNLE de Tremblay-en-France participe avec le MNLE du 93 à la Commission consultative pour l'environnement de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Nous nous félicitons de la tenue d'un débat public ayant pour objectif le développement des transports collectifs, en particulier, pour la plate-forme de Roissy. Mais l'expérience concernant le CDG Express nous a échaudé puisque la très grande majorité des participants se sont opposés à ce projet et les décideurs n'en ont pas tenu compte. D'ailleurs, nous avons beaucoup d'interrogations. Aujourd'hui, le dossier du maître d'ouvrage nous apprend qu'aucun concessionnaire n'est acquis pour CDG Express, alors que lors du débat public de CDG Express, on nous avait annoncé qu'il y avait deux concessionnaires. Alors, qu'est-ce qui s'est passé ? Aujourd'hui, où on en est le projet CDG Express ? Vous venez d'en parler en annonçant qu'en 2016, c'est... Alors, on n'a pas de nouvelle, peut-être qu'on aura des réponses ce soir. Dans celui de la liaison Picardie-Roissy, on nous parle à juste titre de financement et nous pensons que les moyens consacrés à CDG Express seraient plus utiles

au projet Picardie-Roissy, au Barreau de Gonesse reliant RER B et D, ainsi qu'à la modernisation rapide de la ligne B du RER qui est une véritable catastrophe, comme la ligne D. S'il y a des gens qui utilisent la ligne B, ce sera... C'est une catastrophe ! Alors, le projet de liaison Picardie-Roissy a le triple avantage : d'être un projet fédérateur dans l'ensemble de la Picardie pour le branchement sur le réseau TGV et l'aéroport de Roissy, d'être un projet partagé entre TGV et déplacement domicile-travail vers la zone d'activité de Roissy, d'être un vecteur d'amélioration de la multi-modalité de Roissy. Pour nous, la priorité des priorités, c'est l'amélioration des transports en commun pour une offre alternative à la voiture, pour venir travailler sur la plate-forme de Roissy. Roissy, ce sont 100 000 emplois aujourd'hui. 90 % des salariés se déplacent avec leur véhicule. Cela provoque saturation des axes routiers, augmentation de la pollution, entraîne des dépenses énergétiques aux conséquences environnementales pour notre région et notre planète. De ce fait, nous, MNLE, nous refusons d'opposer le projet du Barreau de Gonesse et de la ligne TGV Picardie-Roissy. Ces deux projets sont indispensables pour les populations du Val-d'Oise et les habitants de la Picardie et engagent la responsabilité des pouvoirs publics. Je vous remercie !

(Applaudissements)

Yves JOUANIQUE

Est-ce que je peux dire un mot Monsieur... Oui, merci Monsieur le Président ! Une personne avait posé la question de la compatibilité TER-TGV à la fois sur la ligne, et puis, Monsieur Maingon a évoqué cette question en gare de Roissy, est-ce que vraiment on sait faire passer et accueillir les TER et les TGV ? Je pense que Cédric Papin, et puis, peut-être le bureau d'étude qui est dans la salle pourront donner des éléments d'information. Et puis, des questions ont été posées sur les transports collectifs en Ile-de-France, le RER D et le RER B, les programmes d'amélioration. Il y a avait, hier, une réunion publique à Goussainville dans le cadre du programme d'amélioration du RER D, peut-être que Daniel Siguret pourra dire un mot de l'amélioration du RER B et peut-être que Nicolas Hanen que je n'ai pas présenté pourra parler du programme d'amélioration du RER D. Je vous passe la parole Cédric.

Cédric PAPIN

Oui. Je vais m'appuyer sur une présentation que je vais effectuer avec Monsieur Jalard de notre bureau d'étude, Ingérop. Alors, un petit mot rapide sur la... où se situe la gare aéroport Charles-de-Gaulle-TGV ? Elle se situe sur la Ligne à Grande Vitesse qu'on appelle d'interconnexion. C'est celle qui relie les lignes Paris vers le Nord, Paris vers l'Est européen

et vers le Sud-Est, Lyon, Marseille, évidemment. Donc, c'est un élément structurant du réseau ferré national, c'est assez évident du fait de cette jonction. Voilà, les trois LGV que vous voyez, matérialisées par les flèches rouges. Sur cette LGV d'interconnexion se situent deux gares en Ile-de-France qui sont la gare aéroport Charles-de-Gaulle-TGV tout près d'ici et, d'ailleurs, dont une petite partie est sur la Commune Tremblay-en-France, tout au Sud ; et Marne-la-Vallée Chessy près de Disneyland Paris est la seconde gare sur la LGV d'interconnexion. Alors, globalement, cette Ligne à Grande Vitesse, il convient de préciser qu'elle a une capacité théorique maximale de douze trains par sens et par heure du fait de la technologie qui est employée pour faire circuler les trains dessus et du fait qu'elle est reliée aux trois lignes que vous voyez, matérialisées en rouge, et qui font qu'on ne peut pas théoriquement indéfiniment imaginer des trains sur la ligne d'interconnexion, tout simplement parce que ces trains, il faut qu'ils aillent quelque part ou qu'ils en viennent et que les endroits où ils vont sont... les tuyaux sont en eux-mêmes déjà bien chargés. Par exemple, si vous imaginez... là, je vous parle de douze trains par sens. On parlait tout à l'heure de prévision dans le futur, quelqu'un dira : oui, mais pourquoi ce ne serait pas vingt ? Ces vingt trains-là, quand ils arrivent à l'aéroport et qu'ils vont au-delà, là, sur le nord de la carte, il faut qu'ils arrivent sur la Ligne à Grande Vitesse Nord. Donc, vous faites vingt, il faut les ajouter à tous les trains qui partent de la Gare du Nord, qui existeront toujours et qui doivent se développer ; donc, cela n'ira plus ! Donc, voilà ! Juste un tout petit peu d'explication à ce sujet. Là, on va détailler un petit peu plus la gare Charles-de-Gaulle-TGV. Je passe la parole à Bertrand Jalard qui va se présenter en deux mots également.

Bertrand JALARD

Oui, je vais me présenter. Donc, je fais partie de la Société Ingérop. Je suis dans cette société qui est une société d'ingénierie et d'infrastructure. Je suis le Directeur des études ferroviaires dans cette société. Nous avons travaillé sur le dossier technique du projet Roissy-Picardie. Et là, je vais vous dire quelques mots de la gare de Roissy-CDG TGV, qui est un des points clés, effectivement, du dispositif pour bien montrer comment cela a été étudié, quelle est sa capacité. Alors, quelques mots pour la décrire. D'abord, vous avez à gauche le plan de la gare. Donc, c'est une gare qui comporte six voies, et ces six voies ont la particularité qu'il y en a quatre qui sont équipées de quai, donc il y a deux quais qui encadrent les voies. Et cette gare... alors, on voit sur les photos à gauche, les différentes... On voit deux photos, donc on voit... il y a au centre deux voies de passage direct, les voies 1 et les voies 2, qui ne sont pas équipées de quai, et qui sont réservées à des trains qui passent sans arrêt, des trains qui peuvent passer à la vitesse de 220 km/h. Et vous avez donc de part et d'autre les voies, soit 3 et 5 soit 4 et 6. Donc, sur la photo que vous avez au-dessus... en

haut à droite, c'est une vue des voies 3 et 5, et vous avez à gauche les voies du RER B. Vous avez donc là une correspondance très proche entre les deux gares. Alors, voilà pour la description. En termes de capacité, cette gare-là, vous avez une vue de ce qu'on appelle l'occupation des voies ferrées de la gare. Donc là, je ne sais pas si on peut, avec la souris, le montrer là. Donc, vous avez en fait quatre... On retrouve là les six voies, et on en retrouve donc seulement quatre équipées de quai, et au milieu les deux voies de passage. La capacité d'une voie, donc des trains qui se succèdent les uns sur les autres sur la voie, est de quatre trains par heure. Donc, on peut faire circuler en théorie jusqu'à quatre trains par heure sur une voie. Mais comme on a deux voies par sens, les concepteurs de la gare ont vu large, et ils ont vu une capacité jusqu'à huit trains par heure et par sens. Donc, on rapproche au chiffre qui a été donné tout à l'heure de douze trains par heure, mais qui est un chiffre extrêmement ambitieux, comme l'a souligné Cédric. Donc, vous avez la possibilité sur cette gare de faire huit trains par heure et par sens en utilisant les deux voies de chaque côté, les deux couples de voies. Par contre, les deux voies centrales, aujourd'hui, ne sont pas utilisées. Elles sont utilisées en théorie pour des trains au passage, mais en fait, c'est une capacité perdue parce que, cela c'est quelque chose qui a aidé peut-être... enfin, à l'origine, quand on a une gare, il faut toujours prévoir des trains au passage sans arrêt, mais en pratique, tous les trains qui passent par Charles-de-Gaulle s'arrêtent. Alors, je vous ai parlé tout à l'heure d'une capacité de huit trains par heure et par sens, et vous avez ici projeté le trafic actuel qui dessert la gare d'aéroport-CDG-TGV sur la journée, et vous avez ici, vous voyez une capacité... vous avez ici des périodes de pointe à quatre trains par heure et par sens qui sont déséquilibrées, c'est-à-dire qu'en fait, il y a quatre trains par heure et par sens dans un sens, et dans l'autre il y en a beaucoup moins. Et vous avez une période qui est relativement chargée aussi en matinée, où vous avez trois trains par heure et par sens. Ce qui fait donc au total... on voit une gare qui a une certaine réserve de capacité, mais inversement, comme on pouvait le voir tout à l'heure, il s'agissait de trains au passage.

Intervenant

De quoi on parle ? Cela n'a pas un lien direct avec le projet-là !

Bertrand JALARD

On parle de la capacité...

Intervenant

La capacité de la gare... De toute façon, le train... le projet C'est déjà Roissy ! TGV ! Donc, il y a...

Claude BERNET

Alors, monsieur, je m'excuse de dire : on ne peut pas travailler comme cela. Je vous demande de laisser parler l'orateur. Ce dont on parle pour repositionner les choses, c'est de l'évolution de la gare CDG-TGV, à quelle condition la gare CDG-TGV est-elle capable d'accueillir le trafic supplémentaire ? C'est une question qui a été posée par Aéroports de Paris, RFF y répond. Je crois qu'il est important d'éclairer tous les éléments du débat. Alors, je vous invite à préparer votre question pour après. L'orateur de RFF et d'Ingérop vous répondront, mais soyez gentil de ne pas interrompre l'orateur, sinon on va perdre l'essentiel de ce qu'il va dire. Alors, s'il veut bien récupérer son fil, je lui rends le micro.

Bertrand JALARD

Oui. Alors donc, effectivement, on parle de la capacité de la gare de Roissy TGV-CDG à accepter l'ensemble des trafics qui sont prévus dans le cadre du projet. C'est une vérification qui est importante de faire. Alors, on va peut-être passer à la diapositive suivante. Comme je vous disais tout à l'heure, la gare de Roissy est équipée de six voies, dont seulement quatre sont à quai. Donc, pour augmenter sa capacité, nous avons étudié la possibilité d'introduire dans le faisceau des six voies deux quais supplémentaires permettant à la capacité de cette gare de passer de quatre voies à quai à six voies à quai, ce qui représente une augmentation de la capacité de la gare de 50 %. Donc, cette opération a été permise en particulier par le fait qu'on a pu rapprocher les deux voies centrales de passage qui étaient destinées à voir des trains passer à 220 km/h, et qui avaient donc un entraxe important, à diminuer cet entraxe. Et c'est à partir de l'économie d'espace, qui a été ainsi trouvée, qu'on a pu introduire des quais supplémentaires dans les voies. Donc, par ailleurs, on a également introduit une modification en ce qui concerne des appareils de voies supplémentaires à la sortie de la gare côté Nord, qui permet de recevoir des trains terminus, donc les TER qui viennent de Roissy, de Creil, de les recevoir et de les faire se retourner sur les quais supplémentaires qui ont été créés, et de faire cela sans interférer avec les circulations des autres TGV. De ce fait, ici, vous avez un graphique d'occupation de la voie avec les six voies à quai. Donc, on voit que avec ce système-là, il y a la possibilité de recevoir sur les quatre trains actuels du trafic actuel par heure de pointe et, en même temps, sur les deux voies centrales qui maintenant sont bien utilisées, de recevoir les deux TER qui viennent de Creil, deux TER par heure, qui viennent et qui se retournent sur place, donc cela c'est sur une à deux voies, et l'autre voie supplémentaire qui a été créée à quai, elle sera, elle, destinée à d'éventuels TGV supplémentaires, par exemple, qui seraient origine de Roissy-CDG, comme par exemple des TGV Transmanche ou des TGV Thalys. Donc, on a ainsi augmenté globalement la capacité de la gare d'une manière très importante. On lui a donné la possibilité de traiter quatre trains,

voire huit trains par heure, puisqu'il reste quand même deux voies disponibles, et enfin, de traiter des TGV supplémentaires qui seraient origine de la gare de Roissy. Alors, je crois que cela c'est quelque chose qu'il faut souligner, c'est qu'à l'intérieur du projet Roissy-Picardie, cela répond un petit peu aux inquiétudes de ADP. On a développé une gare de Roissy-CDG performante qui lui permettra de faire face et pour longtemps à une croissance importante des trafics.

Cédric PAPIN

Oui. Excusez-moi ! J'ajouterais juste, s'il vous plait, que c'est une question qui nous a été posée dans le Val-d'Oise. Beaucoup d'entre vous étaient là à la réunion de Fosses, cela a même... La question a même été à Fosses et à Villiers-le-Bel. Si mes souvenirs sont bons, Monsieur Blazy, Maire de Gonesse nous a demandé de lui démontrer ces éléments, donc c'est ce que nous avons essayé de faire ce soir. Voilà. Merci de votre attention.

Intervenant

S'il vous plait, après une heure de haute technologie sur les quais Roissy, on va maintenant faire une heure de haute technologie sur le passage des voies à Villeron.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, il y a aussi une question à laquelle il n'a pas été vraiment répondu, c'est celle du Président du MNLE à propos de CDG Express. Je crois que c'est un secret pour personne de dire que le projet CDG Express a été proposé par l'Etat à des candidats concessionnaires, qui sont des grandes entreprises privées, et que pour l'instant il n'a pas trouvé de candidats. Je rappelle qu'il y a eu... j'en parle parce que c'est un sujet qui intéresse le débat public, il y a eu un grand débat public, il y a 5 ou 6 ans, en 2003, autour du CDG Express, ce débat public, puisque l'ensemble des gens posaient la question sur... si cela ne vous intéresse pas je peux zapper à autre chose, mais je suis en train de répondre à une question qui a été posée.

Intervenant

Pas par nous !

Claude BERNET

Pardon !

Intervenant

Pas par nous !

Claude BERNET

Par un membre de cette assemblée, qui a exactement les mêmes droits que vous, monsieur.

Intervenant

Il est où le monsieur ?

Claude BERNET

Il est là, et voilà, il s'est présenté tout à l'heure, il lève la main. Alors, monsieur, l'Etat, à l'issue du... le débat public, il a démontré quoi ? Il a démontré que les populations du département de Seine-Saint-Denis étaient vent debout contre un projet de CDG Express qui ne s'intéresserait qu'aux passagers aériens, et qui n'apporterait rien à une situation du RER B qui est une situation difficile. Nous parlons du B pour l'instant. Il a donc été décidé, si on faisait CDG Express, de toute façon, de commencer par des travaux d'amélioration du RER B qui sont en cours. Et d'ailleurs, nous avons ici Nicolas Hanen de RFF, qui a cité l'autre jour des chiffres... je vais peut-être lui donner la parole dans un instant. Donc, les travaux d'amélioration du RER B, ceux-là, ils n'ont pas attendu, et ils étaient d'ailleurs urgents. CDG Express, lui, attend, attend d'avoir un concessionnaire puisque l'Etat souhaite toujours faire CDG Express, mais il faut bien dire qu'un certain nombre de gens considèrent que si on fait le projet de métro du Grand Paris, qui est en train d'arriver dans le paysage, il y aura peut-être une difficulté entre... ou une concurrence entre CDG Express et le projet de métro du Grand Paris, parce que c'est tout de même à peu près la même clientèle qui est concernée. Si vous imaginez des liaisons la Défense-Roissy ou des liaisons Centre de Paris-Roissy. Donc, voilà, la réponse à votre question, c'est CDG Express est pour l'instant un projet que l'Etat n'a pas abandonné, qu'il a fortement modifié à la suite du débat public. Or, tous les gens qui pensent que le débat public ne sert à rien, c'est un exemple et on s'en sert toujours d'ailleurs de ce projet CDG Express pour dire qu'au fond le débat public CDG Express, il a montré que tout le monde, toute catégorie, toute tendance politique confondue partout, était contre l'idée de ne faire que CDG Express. Et donc, voilà ! Alors, j'espère que j'ai répondu suffisamment à monsieur. Et, éventuellement, est-ce que Nicolas Hanen souhaite dire un mot sur...

Yves JOUANIQUE

Daniel Ségura, oui, pardon, peut dire un mot sur le programme du RER B, donc la spécialisation des voies ferrées, les travaux en gare, sans être trop long.

Claude BERNET

Allez-y ! Voilà ! Merci, monsieur.

Daniel SEGURA

Oui, bonsoir. Je ne vais pas vous parler très, très longtemps du RER B. Donc, je suis responsable du projet d'amélioration du RER B. Donc, comme a dit Monsieur le Président, le schéma de principe a démarré en octobre 2003, et la fin des travaux est prévue en fin 2012. Donc, c'est un projet qui s'étale sur neuf ans, donc il y a trente travaux, essentiellement les travaux... et, donc là, vous avez quelques chiffres assez rapidement avec une petite carte. On va passer à la slide suivante. Voilà, on ne va pas faire beaucoup de techniques. Vous remarquez en haut qu'il y a des pointillés, c'est-à-dire qu'aujourd'hui les RER B empruntent les quatre voies qui sortent de Paris. Le but du projet, c'est de dédier deux voies pour les RER, et deux voies pour les autres, et qu'on crée à Mitry un morceau de troisième voie qui n'existe pas. Et pour alimenter Roissy de manière correcte, on crée ce qu'on appelle, nous, dans le jargon, un plateau d'essai c'est-à-dire des installations qui permettent d'avoir des circulations en contresens parce qu'aujourd'hui, si vous avez un train qui est en défaillance à Sevrans par exemple, il n'y a plus de train qui peut atteindre Charles-de-Gaulle. Donc, on a un programme ambitieux qui pèse... Alors, on va passer à la slide suivante. Voilà. Vous avez tout l'historique. Donc, comme disait le Président, octobre 2003, on commence un chemin directeur, il y a eu une concertation, on a un chemin de principe, on l'optimise, deuxième concertation, on fait un avant-projet et on rentre dans les travaux. Le coût du RER B en travaux d'infrastructure, c'est 250 millions d'euros. Là-dessus s'ajoute la rénovation du matériel roulant qui est une part SNCF-RATP, aussi de 250 millions d'euros et la mise en accessibilité privée de toutes les gares de la ligne, à peu près 80 millions d'euros. Donc, sur le RER B, vous avez à peu près 580 millions d'euros d'investissement qui sont réalisés, dont 250 sur la part de Réseau Ferré de France, et puis une partie sur la part SNCF. Le financement, c'est l'Etat : 25 %, la région Ile-de-France : 25 %, et le STIF : 50 %. On n'ira pas beaucoup plus loin parce qu'après, c'est très, très technique. Par contre, il y a des choses que vous voyez actuellement, pour les gens qui utilisent le RER B, on est en train de faire les travaux préparatoires, on va bientôt rehausser les quais sur la branche Aulnay-Mitry cet été, c'est-à-dire que les voyageurs vont être reportés sur les voies 1 et les voies 2, et on va rehausser des quais sur les voies 1 bis et les voies 2 bis. Donc, pendant tout l'été, vous

n'aurez accès que sur deux des voies du RER. Donc, vous aurez un peu moins de trafics puisqu'on ne peut pas passer le même volume de trafics sur seulement deux voies. Et sur la branche Aulnay-Roissy, on fera ces travaux-là à l'automne sur des week-ends où la branche sera fermée. Il y aura des renforts de bus pour pallier au fait qu'on ferme les branches. Donc, cela ce sont des projets qui vont perturber les voyageurs, mais qui, au final, permettront d'avoir des quais à la hauteur des plates-formes des RER pour améliorer la régularité, c'est-à-dire quand les gens mettent moins de temps à descendre et pour eux, c'est plus facile, de fait, le train reste moins longtemps en gare, et la régularité est améliorée. Le but du projet, ce n'est pas trop d'améliorer non les RER, c'est d'en améliorer la fréquence, la régularité. Vous arriverez à Gare du Nord, vous aurez un train qui partira toutes les trois minutes de Gare du Nord en heure de pointe, un pour Mitry et un pour Roissy dans les trois minutes suivantes. Donc, cela sera alterné. Donc, cela sera un chemin lisible, contrairement au chemin d'aujourd'hui où vous avez cinq types de mission.

Intervenant

Nous, on avait un petit problème

Daniel SEGURA

Alors, je vous engage à prendre le micro parce qu'il n'y a que moi qui entend la question, et Nicolas, qui s'occupe du RER D, pourra y répondre éventuellement.

Intervenant

Alors, alors là...

Intervenant

Parlons du

Yves JOUANIQUE

Nicolas, c'est vous qui expliquez le... ce qui est prévu sur le D.

Nicolas HANEN

Oui, bonjour. Nicolas Hanen, direction Ile-de-France, en charge des problématiques sur le RER D. Donc, je vais vous rappeler les investissements qui ont été faits récemment sur le RER D, et puis qui vont l'être dans les prochaines années. Donc, je vais commencer par un programme qui concerne exclusivement la SNCF, puisque c'est un financement SNCF qui s'appelle le « Programme D » maintenant, qui a porté sur 100 millions d'euros investis en

2008 et en 2009, qui ont permis d'améliorer la régularité par un certain nombre de mesures, également l'information voyageurs qui a été améliorée. Cela, cela a été regardé par des sondages faits par Transilien auprès des usagers. Donc, même si effectivement tout n'est pas parfait, je pense que la SNCF et RFF en ont bien conscience, ont quand même, au moins sur ce point qui est l'information voyageurs, un sentiment d'amélioration par rapport à ce que c'était auparavant. Donc, ce programme de 100 millions a également porté sur le matériel roulant et sur différents aspects. Il va être poursuivi par la SNCF, mais également repris par RFF dans les prochaines années pour poursuivre ses efforts. Donc, cela c'est la première chose. Au-delà de ce programme dès maintenant, il y a ce qu'on appelle un schéma de principe d'amélioration du RER D, donc qui est un projet piloté par RFF avec des financements de l'Etat et de la région Ile-de-France. Dans ce cadre, a été décidé, en juillet de l'année dernière, un programme d'investissement de 120 millions d'euros pour le RER D qui a deux objectifs principaux, qui sont l'amélioration significative du fonctionnement et de la régularité de la ligne puisque effectivement, on le ressent dans vos propos, la ligne D souffre aujourd'hui de problème d'irrégularité assez récurrent, et donc on essaie effectivement... on investit pour que cela s'améliore. Cela a commencé déjà à s'améliorer tout doucement depuis un an, mais on espère et on fait tout pour que cela se poursuive dans les prochaines années. La deuxième mesure phare qui est visée par cet investissement de 120 millions d'euros, c'est de restituer une desserte au Nord de la ligne de 12 trains par heure et par sens, puisque effectivement, fin 2008, on est passé certes à 8 trains par heure et par sens, mais on a aussi renforcé la desserte du RER D en heure creuse. Donc, ce qu'on va faire fin 2013, c'est restituer, donc entre Paris Nord et Villiers-le-Bel, une desserte à 12 trains par heure avec un fonctionnement qui sera nettement meilleur qu'il l'était il y a deux ans, puisque entre temps, avec ces 120 millions d'euros, on aura fait des travaux importants, notamment une refonte de la signalisation et des systèmes de gestion du mouvement des trains entre la Gare du Nord et Villiers-le-Bel, et on aura également investi près de 20 millions d'euros sur le terminus de Goussainville. Puisque aujourd'hui, une des problématiques principales du RER D, c'est que les terminus, que cela soit Goussainville ou d'autres au Sud de la ligne, sont sous-dimensionnés pour l'utilisation qu'on veut en avoir. Ce qui fait que les temps de retournement autorisés pour les trains dans les terminus sont relativement faibles, et dès qu'il y a un petit retard de quelques minutes, cela enraie la machine si l'on peut dire. Alors qu'en améliorant les terminus en les rendant plus fonctionnels, en rajoutant des voies, ou ce qu'on appelle des appareils de voies, donc des communications permettant d'aller d'une voie à une autre, on permet aux trains dans les terminus de faire des manœuvres qui leur permettent d'avoir des temps de retournement plus longs. Et de ce fait, un train qui arrive en retard garde quand même devant lui une marge suffisante pour pouvoir rattraper le retard

dans la manœuvre de retournement en elle-même. Donc, c'est pour cela que cet investissement de 20 millions d'euros dans le terminus de Goussainville aura des effets très importants sur la fluidification du trafic et la régularité de la ligne. Donc cela, ce sont les principaux investissements prévus sur le Nord. Après, il y en a d'autres effectivement qui sont prévus au Sud de la ligne, notamment à Corbeil-Essonnes, puisque Corbeil-Essonnes est un nœud du RER D, puisque c'est là que se croisent de nombreuses circulations venant de Malesherbes et Melun, et empruntant ce qu'on appelle les voies de la Vallée de la Seine ou du plateau de Sénart au Nord. Donc, effectivement, cela peut paraître géographiquement assez loin de vous et de vos préoccupations, mais ce qu'il faut comprendre, c'est que le RER D étant interconnecté, on a des trains qui partent du Sud de Melun, qui vont jusqu'à Villiers-le-Bel ou Goussainville, et vice versa, donc des retards acquis ou des problèmes qui se créent sur le Sud de la ligne ont des répercussions sur le Nord de la ligne. Cela, effectivement, c'est avéré. Donc, en investissant sur le Sud de la ligne, on améliorera également le fonctionnement sur le Nord.

Intervenant

Villiers-le-Bel et Goussainville. Après Goussainville, il n'y a plus d'usagers.

Nicolas HANEN

Je vais finir effectivement, si vous me permettez. Donc, cela c'est 120 millions d'euros qui vont être investis pour une mise en service opérationnelle à fin 2013. Au-delà, effectivement, RFF et ses partenaires ne souhaitent pas s'arrêter là, puisqu'on va engager des études d'amélioration à plus long terme, et donc un volet d'amélioration qui porte sur un montant non chiffré précisément à ce jour, mais qui serait de plusieurs centaines de millions d'euros, donc vous voyez comme un investissement massif pour le RER D, et donc parmi les axes d'amélioration, il y a également améliorer la régularité de la ligne et améliorer la desserte avec, notamment, la perspective envisagée d'accroître l'offre au-delà de Villiers-le-Bel et Goussainville et Survilliers.

Intervenant

Non, non ! Parce que, effectivement, heureusement qu'on pourra partir en fait plus tard, mais c'est peut-être

Intervenant

Moi, personnellement, mes jours de congé, tu dois rentrer à l'heure, parce que vous avez supprimé les trains pour pouvoir récupérer nos enfants en temps et en heure en

garderie, excusez-moi, mais cela fait un an que je le fais, je ne vais pas tenir longtemps comme cela, et je pense que je ne suis pas la seule. Venez le prendre et quand vous aurez un mort peut-être que vous ferez quelque chose, parce qu'on est serré comme des sardines.

Intervenant

La gare de Louvres.

Intervenant

Voilà, voilà ! Donc, il faut qu'on sait qu'après Goussainville, il y a du monde, il y a du monde, et ces trains, ils sont quand même assez chargés...

Nicolas HANEN

Non, mais je suis...

Intervenant

N'attendez pas uniquement

Nicolas HANEN

... Je suis à l'écoute de vos problématiques, et j'en ai bien conscience. La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'au même titre que le projet Roissy-Picardie, ces projets ferroviaires, effectivement, il y a un certain nombre d'étapes préalables à réaliser, des études, des travaux, donc cela ne se...

Intervenant

..... où vous avez mis omnibus, c'est toujours les gens qui montent, ils n'arrivent pas à monter, ils n'arrivent pas à monter, c'est-à-dire...

Madame LEGRAND

Bonjour ! Moi, je suis Madame Legrand, une utilisatrice tous les jours de ce fameux RER, et donc on en a vraiment assez d'être oublié après Goussainville, quand on entend parler Goussainville, après il n'y a plus rien. Si, il y a encore quelques stations après Goussainville, et qui sont quand même utilisées. Donc, faites quand même quelque chose, pensez à nous. Là, ces gens, on est passé au omnibus, c'est-à-dire que maintenant, nous, quand on arrive, on ne peut plus monter dans le RER. Qui est-ce qui monte ? C'est toujours les premiers, parce que cela pousse et on en a marre d'être poussé. Par contre, tous les gens qui sont à Saint-Denis et cetera, Pierrefitte, tout cela, eux ils ont le métro, ils ont le RER, ils ont le

tramway, ils ont des bus, ils peuvent... ils ont d'autres moyens pour rentrer chez eux, nous, on n'en a pas, on n'a que ce fameux RER. Donc, dès qu'il n'y en a pas, dès qu'il est supprimé, on est sur le quai, on attend, et c'est la débrouille pour aller récupérer des enfants et cetera, pour rentrer chez soi. On met 2 heures de transport par jour aller... disons entre une heure et demie et deux heures de transport aller et retour, on n'en peut plus, on n'en peut plus ! Parce que ce que vous oubliez, c'est qu'après nos 40 minutes à peu près... puisque logiquement vos 35 minutes ne sont pas respectées. Après nos 40 minutes, nous avons encore d'autres transports à prendre, ou les gens prennent le métro, le bus. Donc, pensez qu'en Picardie, ils vont mettre 18 minutes pour venir travailler, et en kilomètres ils sont plus loin, nous, nous sommes à 25 kilomètres de Paris, et il nous faut en moyenne deux heures et demie à trois heures aller et retour. N'attendez pas 2013 ! (Applaudissements) Pour vous le dire, déjà il y a des gens qui font des syncopes. Là, une chance pour le moment, nous ne sommes pas à un été très chaud, nous sommes déjà serrés, il y a déjà des syncopes, il y a des gens qui se battent, il y a des armes blanches qui circulent, cela vous ne le voyez pas ! Donc, venez prendre le train, et pas spécialement tard le soir, prenez simplement 05 heures 19... enfin 17 heures 19, prenez Sud après, vous verrez ce qui se passe. C'est tout ce que j'ai à dire.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Alors, vous voyez que c'était beaucoup mieux avec le micro, parce que comme cela, tout ce que vous avez dit est enregistré, alors que quand vous parlez sans micro, ce que vous dites est perdu et c'est dommage. Donc, effectivement, la Commission avait tout à fait conscience de ces problèmes sur notamment le RER D, et elle en a entendu parler dès les premières réunions, dès la réunion de Fosses, et donc c'est pour cela qu'elle a tenu à ce que chaque fois, on fasse le point sur les travaux qui sont en cours, même si, effectivement, nous ne sommes pas absolument au cœur du sujet, mais on n'est pas loin du sujet, et je crois que tout ceci est quelque chose qui doit être écouté et relayé... en tout cas, ce sera relayé dans le compte-rendu que la Commission va commencer à préparer. Alors, il y avait monsieur qui a eu une longue patience, et donc on va lui donner la parole.

Jean-Marie BATY

On participe au débat, je partage complètement le point de vue de la dame qui vient de témoigner. Et puis, je voulais vous remercier, Monsieur le Président, avant de me présenter, je m'excuse. Mais, vous venez de dire qu'en sorte, on parle de deux transports différents.

Vous avez dit : le projet de Christian Blanc sur le Grand Paris, en sorte, c'est le même que celui du CDG Express, c'est donc ceux qui ont une clientèle huppée, aisée pour les 15 % de Français qui prennent le transport aérien ou qui vont aller dans les grandes mégapoles autour de la région parisienne, ce ne sera pas pour les salariés qui viendront travailler sur la plate-forme, donc on parle de choses différentes. (Applaudissements) Mais, je vous remercie de votre franchise. Alors, je me présente, Jean-Marie Baty, je suis habitant de Tremblay, retraité de la poste sur Roissy, et j'anime un collectif qui s'appelle « Vivre et venir travailler en transport commun à Roissy ». Voilà ! Dans ce collectif, qui date d'il y a 2 ans environ, il y a des syndicalistes de la plate-forme, des syndicalistes des transports, des élus des 3 départements, et plus des usagers. Et donc, notre constat est parti de quoi ? C'est que les infrastructures de transport en commun sont les mêmes depuis l'ouverture de l'aéroport. Pourquoi ? Tout simplement ce que vous venez d'affirmer avec le Grand Huit ou le CDG Express, nous, nous revendiquons au CDG Express que s'il existe, nous sommes contre, mais s'il existe, nous voulons que les salariés le prennent avec le Navigo normalement, voilà. Et donc, quel que soit le département où on vient travailler, tout a été fait pour le trafic passagers, rien pour les salariés pour venir travailler. Qu'on vient de la Seine-Saint-Denis ou du département autour, c'est une heure, une heure et demie. Avec les Picards, par exemple, qui passent à Aulnay, on n'ouvre plus les TER à Aulnay, parce que les gens montent, donc cela surcharge le TER qui passe, et on les a même passés à la gare du Nord pour revenir, mais ils reverront Aulnay dans 10 minutes, ce n'est pas grave ! (Rires) C'est comme cela que cela se passe la réalité, Monsieur le Président. Donc, 90 % des salariés aujourd'hui viennent travailler en voiture. D'où ce que l'on connaît : axes routiers encombrés ; le permis B et la voiture obligatoires si on veut avoir un emploi, il faut quand même la gagner avant, me semble-t-il ; et d'autre part, des conséquences multiples pour l'environnement, je partage ce que disait notre ami Henri Lagoutte tout à l'heure ; et puis, les amplitudes de transport qui sont de plus en plus longues. Cette situation, nous l'avons dénoncée auprès du STIF, auprès d'ADP ; nous avons remis des pétitions au cabinet de Monsieur Blanc, d'ailleurs depuis il y a eu une disposition qui a été élevée sur l'aéroport, celle, je n'ai plus le nom en tête, qui empêchait que les bus puissent s'arrêter à tous les arrêts, c'est original : vous voyez un bus passer, je cours. Mince ! Je ne peux pas l'avoir, il n'a pas le droit de me prendre celui-là. (Rires) Mais c'est comme cela que cela se passe la réalité ! Donc, qu'est-ce que l'on fait aujourd'hui dans notre bataille ? Nous exigeons qu'il y ait un véritable plan d'urgence de transport en commun, adapté avec une amplitude horaire répondant à la venue des salariés, y compris ceux qui travaillent en décalé. Parce que s'ils travaillent en décalé, d'une part il y a eu la remise en cause des acquis, cela ce sont les affaires des syndicalistes par rapport au travail de nuit, et cetera, mais il y a surtout, aujourd'hui, pour répondre à une

productivité maximum. Et donc, il faut dans ce cadre-là, me semble-t-il, que les pouvoirs publics, les donneurs d'ordre investissent, financent les infrastructures. Je me félicite qu'ADP annonce enfin la possibilité d'une nouvelle gare vers le fret, elle correspond à une attente des salariés de ce secteur pour un véritable parcours du combattant, quand ils arrivent au RER pour prendre différentes navettes pour arriver jusque-là ; d'autre part, dans l'immédiat, nous pensons qu'il y a besoin de lignes de bus en site propre avec les villes environnantes et sur la plate-forme de Roissy. Cette chose-là n'a pas été pensée pour l'instant, et nous pensons qu'il y a quelques chose à faire. Nous souhaitons qu'il y ait des complémentarités et le respect des différentes priorités qui ont été déterminées, qui sont à déterminer avec les salariés et les populations et les élus pour les différents projets, bien sûr Tangentielle Nord, barreau ferré et RER, et aujourd'hui on parle de la liaison Picardie-Roissy, car nous sommes pour une vraie alternative à la voiture pour venir travailler, et donc à notre avis, en même temps, cette proposition de la Picardie-Roissy va dans le bon sens pour essayer de faire évoluer la situation dans laquelle sont les salariés de cette plate-forme.

(Applaudissements)

Gérard DUBOIS

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, bonsoir ! Gérard Dubois, habitant de Villeron. Mon intervention se compose de deux points ; le premier, c'est le souhait de faire exister, lors de cette consultation publique, une minorité visible que sont les habitants de Villeron dont je fais partie, mais surtout de souligner l'incohérence de ces trois options de passage envisagées pour la ligne nouvelle au regard des autres aménagements des territoires qui nous concernent, notamment le projet du Grand Paris... du moins, vous ne le mettez pas très en exergue. J'exprime le souhait que cette consultation publique puisse relayer et faire en sorte de travailler sur des cohérences en termes d'urbanisme et d'aménagement territorial, et surtout qu'une attention particulière soit portée et permette aux populations résidentes sur ces espaces de vie d'avoir le minimum de nuisance possible si ce projet se réalise ; le deuxième point, je pense que la proposition de liaison entre les RER B et D, dits de barreau de Gonesse, liée à la proposition du député de Val-d'Oise, Monsieur Yannick Paternotte, me paraisse être les plus cohérentes, notamment au regard du projet du Grand Paris, et permettent surtout de ne pas exclure des populations des villes du Val-d'Oise et de Picardie. Je suis donc contre le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui lors de cette consultation publique.

(Applaudissements)

Jean-Claude VILLEMMAIN

Monsieur le Président, bonjour. Jean-Claude Villemain, Maire de Creil. J'ai essayé de faire toutes les réunions qui se sont passées dans le Val-d'Oise pour une simple et bonne raison, c'est que je ne pense pas qu'il faille opposer les intérêts des populations isariennes ou picardes à celles du Val-d'Oise. Nous avons exactement les mêmes populations, il y a des gens qui travaillent à Creil qui habitent dans le Val-d'Oise, et il y a des gens de Creil qui viennent travailler dans le Val-d'Oise, et que nous échangeons comme cela. Les limites des départements ne sont pas des frontières infranchissables, elles sont au-delà de la perméabilité, elles n'existent pas, elles ne sont que virtuelles, sauf pour un préfet ou un sous-préfet. Et longtemps, par exemple, Creil a été considérée comme étant en région parisienne par la DATAR, par exemple, et nous étions en Picardie. Alors, nous avons à la fois les désavantages d'être en Picardie, mais pas les avantages de la région parisienne, car au niveau des transports nous n'avons toujours pas de Navigo, toujours pas de ceci ou de cela ; par contre, quand une entreprise venait s'installer sur Creil, elle était taxée comme en région parisienne, parce qu'il fallait décentraliser. Donc, ne pas nous opposer mais essayer de voir, de se comprendre, de comprendre. Moi, je viens aussi pour vous entendre, pour comprendre vos souhaits, comprendre vos réticences, vos oppositions, mais je viens aussi pour vous dire, voilà pourquoi, nous, il nous faut le TGV ? Pourquoi il nous faut cette liaison Creil-Roissy ou Picardie-Roissy ? Je pense qu'il ne faut pas opposer les deux barreaux, les deux projets, le monsieur avant moi l'a dit, le camarade postier puisque j'en suis un aussi à la retraite, et ils sont complémentaires. Ils n'ont pas la même vocation. L'un, celui de Gonesse-Villepinte, le BD comme vous dites, a un enjeu régional. La liaison ferroviaire qu'on nous propose, Picardie-Roissy, a un enjeu national. Et, je crois que ces deux projets sont complémentaires, et ils peuvent aider Roissy à être beaucoup plus accessibles, tous les deux, et ils peuvent donner à notre région, c'est-à-dire le Sud de l'Oise et le Nord du Val-d'Oise des atouts majeurs en termes de développement, mais aussi en termes environnementaux. Parce que les nuisances, nous en avons aussi en Picardie, il a été dit par Monsieur Biet ; nous avons deux lignes TGV que nous voyons passer, nous n'avons pas de gare. Après avoir participé à plusieurs débats publics, j'ai réfléchi et j'ai eu une petite coupure pendant quelques temps, vous ne m'avez pas vu parce que j'étais parti me mettre au vert, et j'ai réfléchi. Nous n'avons pas de gare TGV en Picardie. L'histoire... alors là, Monsieur Biet me regarde avec des gros yeux... L'histoire, c'est quoi ? C'est que la SNCF, à l'époque, a refusé de passer par Amiens, et comme il y a eu une levée de boucliers des élus picards, on nous a mis un abribus amélioré avec un parking en plein champ de betteraves. C'est très intéressant pour les betteraves... Si vous voulez, en général, l'économie se développe autour

d'une gare TGV, les betteraves cela ne se développe pas plus, cela ne grossit pas plus quand il y a une gare TGV...

Non, mais attendez ! Laissons les choses monter en puissance. Donc, nous n'avons pas de gare TGV, et nous voyons passer les TGV. Mais nous voyons aussi passer les camions qui viennent desservir le grand marché de Rungis par exemple, ou d'autres usines de la région parisienne. Et bientôt, nous allons voir passer les bateaux, parce que nous avons le canal Seine-Nord Europe qui va passer par Creil, et que nous allons être obligés, peut-être, de rehausser quelques ponts, nous allons être obligés de rogner sur certaines rives. Donc, nous avons aussi nos nuisances, nous essayons de les combattre, nous essayons de les combattre, nous avons amélioré le tracé du canal Seine-Nord, mais il faut bien s'y faire et on fait avec. Donc, si vous voulez, Chaulnes n'est pas une gare, mais Chaulnes se trouve à 50 kilomètres d'Amiens. Et le député qui dit qu'il faut électrifier la ligne entre Amiens et Chaulnes, c'est-à-dire... propose un mauvais projet, puisque c'est une électrification de 50 kilomètres environ. Et donc, les gens qui vont faire Amiens-Chaulnes, et après descendre, ils ne vont pas gagner beaucoup plus de temps qu'actuellement avec un train Intercités, voilà la réalité. Mais même, imaginons, nous allons faire l'électrification, cela ne concerne que 50, un rayon de 50 kilomètres autour de Chaulnes, cela veut dire que on n'irrigue pas la Picardie à partir de Chaulnes, et on irrigue la Picardie à partir de Creil qui est une étoile ferroviaire à cinq branches qui va dans toutes les directions : la Belgique, Amiens-Lille, Beauvais, Pontoise et Paris. Et donc, nous demandons la sixième branche, plus petite que les autres, qui nous ramène à Roissy pour avoir les destinations internationales, pour avoir les destinations nationales par le TGV, et puis aussi pour venir travailler, ce n'est pas un gros mot, nous aussi on a droit à venir travailler ici chez vous. Mais ce que nous voulons, pourquoi nous le voulons ? Pour notre développement économique, faire en sorte que nos centres de recherche soient plus près de ceux de Lyon ou de Bordeaux, que notre CHU où il y a des équipes médicales très performantes, j'ai entendu parler de la greffe du visage qui s'est faite à Amiens, que les chercheurs, les médecins s'échangent, et puissent, sur leur journée, faire le déplacement Marseille-Amiens, ou Marseille-Creil, ou Bordeaux-Creil. Voilà pourquoi nous le voulons. Nous voulons cette liaison ferroviaire pour notre déplacement. Je conclus, puisque j'ai encore dépassé Monsieur le Président veuillez m'excuser, sur le tracé. Or, bien sûr, certes, nous avons notre préférence... nous avons notre préférence. Elle n'est pas celle que vous souhaitez, surtout, je l'ai compris, vous, les habitants de Villeron. Là, ce que j'allais dire, c'est un choix. Ce choix, il est chez vous, donc nous devons nous voir pour combattre, pour avoir cette liaison ferroviaire, sans vous léser dans vos intérêts, et donc, il faudra qu'on travaille avec RFF pour assurer le meilleur tracé et la meilleure dissimulation pour que les impacts sur votre environnement soient le moins... l'impact soit le moins élevé

possible, je ne dirais pas nul, ce serait mentir ou rêver, je ne suis pas un rêveur. Voilà. Ce que je voulais dire ce soir, et en termes environnemental et en termes de coût social, le calcul est peut-être faux, donc les spécialistes pourront peut-être le corriger pour le prochain débat. Une voiture Creil-Roissy, c'est une tonne de CO₂ par an, et le coût du transport avec l'autoroute et autres, cela fait 5 000 euros. Avouez que les gens qui vont prendre le train ne rejettent plus cette tonne par voiture, et économiseront quand même pas mal, puisque le calcul que j'ai fait à peu près c'est 500 euros par an pour le train. Donc, c'est quand même un rapport de 1 à 10, c'est quand même une sacrée économie, surtout quand on sait que certaines entreprises sur le site de Roissy, je ne voudrais pas le nommer mais je crois que c'est FedEx, découragent, voire interdisent, le covoiturage, parce que les enfants de... les jeunes de Creil, en rentrant de Roissy, se sont tués la nuit dans une... non, non aussi, se sont tués dans la forêt de Chantilly, cela désorganisait leur équipe, puisque les quatre travaillaient dans la même équipe, et que depuis découragent fortement le covoiturage. Donc, bonjour la qualité sociale, bonjour la qualité environnementale. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien, écoutez, je ne vois plus de mains se lever, et il est presque 11 heures. Alors, il y a peut-être monsieur, on va dire que vous allez conclure la réunion. Non ?...

Intervenant

je ne sais pas si je dois conclure, mais en tout cas...

Claude BERNET

Voilà ! En tout cas, allez-y !

Intervenant

Voilà, je dirais déjà à la personne de Creil qu'on peut comprendre ses problèmes, mais je lui dirais aussi bienvenue au club des vaches, parce qu'à Villeron, nous regardons déjà passer le train, les avions, et je pense qu'il peut comprendre notre position, et on comprend la sienne. Maintenant, j'ai l'impression... c'est la première fois que je participe à un débat public, j'ai vraiment l'impression depuis deux heures pratiquement de me faire insulter, de me faire traiter de pigeon, parce qu'au fond, si j'ai bien compris, vous, Monsieur le Président, vous avez expliqué que vous étiez là tout simplement parce que la justice ou la loi l'imposait, ensuite le client principal de cette activité c'est l'aéroport de Paris qui, au fond, a le seul

intérêt de voir récupérer les passagers pour augmenter son chiffre d'affaires, donc bonjour les actionnaires. Et ensuite, Réseau Ferré de France nous présente un projet, alors qu'aujourd'hui il n'est même pas capable d'assumer, je dirais, dans de bonnes conditions le trafic sur la région parisienne sur les RER qui distribuent les différentes gares, donc je trouve cela plutôt lamentable, et je vois aujourd'hui que finalement vous avez très peu de capacité d'anticipation, quand je vois que Monsieur Biet nous explique que de toute façon, aujourd'hui, le trafic dans quelques années sur cette nouvelle ligne sera au fond équilibré. Si je comprends bien, aujourd'hui, ce que je dois faire, moi, habitant de Villeron, c'est de débarquer à Amiens, parce que j'irai beaucoup plus vite pour me rendre à mon travail qu'actuellement, aujourd'hui, alors que je travaille à Villeron... je suis à Villeron, et je travaille sur la zone industrielle Paris Nord 2. Donc, si vous prenez en compte tous ces gens qui vont réagir comme moi et qui vont se retrouver à Amiens, je ne sais pas si votre trafic sera aussi équilibré que vous pensez aujourd'hui. Voilà, c'est peut-être la conclusion que je peux faire ce soir.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien, mais écoutez, sur ces applaudissements nourris, je conclus cette réunion en vous disant que vous retrouverez dans le compte-rendu en gros ce que vous avez dit aujourd'hui, et que la commune de Villeron sera peut-être fortement citée, parce qu'elle s'est tout de même beaucoup mobilisée. Voilà. Merci.