

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

**Jeudi 20 mai 2010**  
**Fosses, Espace Germinal**  
**20h - 23h**

---

Claude BERNET

... ce débat.

Pierre BARROS

Bien ! Merci Monsieur le Président, merci à tous d' avoir répondu à l' appel et d' être venus nombreux à l' Espace Germinal. Merci pour cette responsabilité importante parce que Fosses, c' est un endroit particulier par rapport à notre projet et il faut qu' on ouvre bien le débat de façon à ce qu' il se passe de manière sûre. Alors, j' ai quand même préparé un petit peu mon intervention qui va être très courte parce que je pense que la soirée va être très longue et que chacun va vouloir s' exprimer et qu' il ne faut pas non plus abuser des temps de parole dont on dispose. Donc, après Amiens, après Nogent-sur-Oise, après Villiers-le-Bel, je suis heureux d' accueillir avec les collègues du Conseil Municipal qui sont présents, ce soir, avec nous le débat public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Je tiens à saluer, ce soir, la participation et la présence de nombreux élus à la fois du secteur du Val-d' Oise et aussi du secteur de la région Picardie et de l' Oise parce que pour moi, le secteur, c' est... on est tellement près, loin des autres que quelque part, on partage tous le même territoire. Les débats publics à Fosses, on a un petit peu l' habitude d' en faire. On a, dans cette salle, fait de nombreux débats sur des sujets qui sont souvent épineux, qui sont souvent compliqués à mener. On a eu un sujet sur le câblo-opérateur Numericable, on a eu un sujet intéressant à traiter ensemble avec les Fossatutiens et les Marlésiens, André Specq qui était avec moi l' année dernière, sur la question de la dégradation du service du transport public, notamment, le RER D où la STIF était présente, où la SNCF était présente. Et je peux vous assurer que c' était une réunion très animée parce qu' il y a eu l' arrivée de Monsieur Paternotte. Et, donc, cette réunion sur

le transport public était justifiée parce qu' on a une forte dégradation du transport public sur notre secteur, on est passé de 12 trains par heure à 8 trains par heure, ce qui a fortement entamé l' ambiance et le moral des habitants du secteur, et aujourd' hui, les choses n' ont pas vraiment évolué positivement et la galère du quotidien se poursuit. A Fosses, nous souhaitons que les réunions, donc, réunions publiques ne soient pas que des espaces de théâtre même si nous sommes dans une belle salle de théâtre et que nous ne soyons pas dans un rapport essentiellement de force, mais qu' on soit dans des espaces d' écoute et de construction. La question de fond qui nous est posée ce soir, c' est : Comment articuler ensemble des solutions en des besoins, des besoins de mobilité et d' accès aux pôles de développement économique et leur mise en réseau ? Cela en impactant le moins possible les territoires traversés, voire même en élargissant les potentialités, les projets de coût. Il faut, donc, prendre de la hauteur et voir grand, mais aussi avoir le souci du détail et ne pas se tromper encore une fois de territoire. Fosses avec Survilliers, Jean-Noël est parmi nous ce soir, est une ville porte et c' est là que le débat de ce soir doit prendre tout son sens : porte régionale, porte départementale, porte du parc naturel régional de l' Oise-Pays de France ; voilà il y a un petit peu de L' Oise en Val-d' Oise, il y a un peu de Val-d' Oise en L' Oise. Et cette porte, je vous propose de l' ouvrir ce soir concrètement et d' ouvrir cette porte pour rendre possible un travail en commun à une échelle interrégionale. Ce projet doit être une belle occasion pour démontrer que les communes, les départements et les régions sont capables de travailler et de construire ensemble ; et de ce point de vue, ne pas donner raison au Gouvernement et à la réforme territoriale parce que, attention, si nous ne nous mettons pas d' accord, sûrement, et j' imagine, que rien ne se fera et peut-être que l' Etat sera heureux de trouver une nouvelle source d' économie puisqu' il faut, aujourd' hui, bien se serrer la ceinture, on nous l' a encore exprimé il n' y a pas très longtemps. Je pense que, pour ma part, le consensus est possible car le fond du projet n' est pas vraiment globalement remis en cause. Si le SIEVO, 25 communes ou l' ensemble de l' Est du Val-d' Oise, s' est prononcé contre, c' est que ce projet rentre directement en concurrence, cela va être un objet d' un débat j' imagine, avec un projet local, je parle, là, du fameux Barreau de Gonesse. Nous partageons les mêmes problématiques, nous voulons tous accéder à un bassin d' emploi, celui de Roissy ou ce qui est à Roissy et dans d' autres conditions que celles d' aujourd' hui. Je me rappelais des galères des Franciliens pour attendre le... pour l' économie de Roissy mais notamment pour tout simplement arriver à Paris Gare du Nord et j' imagine bien la galère, connaissant Val-d' Oise et connaissant aussi les autoroutes et autres départementales ou la qualité des transports routiers que c' est aussi une grosse galère pour les Isariens pour rejoindre l' Est du Val-d' Oise. L' Est du Val-d' Oise est fortement marqué par des infrastructures de transport d' envergures nationale et internationale, comme vous avez pu le remarquer. On ne peut pas, donc, reprocher à ces communes, les communes de SIEVO, les nôtres, de vouloir mettre de l' ordre dans tout cela et de rassembler tout ce qui peut l' être parce que, franchement, cela devient de plus en plus serré, on a du mal maintenant à passer entre les voies ferrées, les départementales qui ne sont pas toujours bien raccordées, les autoroutes et autres. C' est de plus en plus difficile aussi parce qu' on a un contexte social sur l' Est du Val-d' Oise qui n' est pas simple à gérer, on a une population qui est somme toute très populaire, qui a besoin d' accéder à un bassin d' emploi, on a une très grosse différence

en fait avec l'ouest du Val-d'Oise, il faut vraiment en tenir compte. Les trois hypothèses de raccordement sont toutes très proches les unes des autres et la dernière est tellement proche du Barreau de Gonesse que pourquoi pas, on pourrait peut-être aller jusqu'au bout et faire un barreau qui permettrait de mutualiser les deux projets en les engageant en même temps de façon à ce que tout le territoire profite en même temps d'un meilleur accès à Roissy. La réponse à cette question, moi, je la pose, ne doit pas être seulement une réponse de technicien parce que la réponse de technicien, en fait, on la connaît, c'est celle-là. Cela ne doit pas être essentiellement aussi une réponse d'élus, c'est celle-là, qui est quand même technique et quand même... Je pense qu'elle doit être le mix des deux, un ensemble, un travail commun et, quelque part, c'est à nous de construire maintenant ce soir, avec nos concitoyens présents dans la salle aussi et, donc, cela, c'est une petite, on va dire, règle de jeu sur ce cadre. Donc, je vous souhaite un bon débat et une bonne soirée et que le débat soit constructif. Voilà !

#### Claude BERNET

Je n'ose pas vous applaudir tout de même parce que la neutralité est de la Commission, mais Monsieur le Maire, je voulais surtout vous remercier pour l'accueil que votre équipe et vous-même avaient fait au débat public à Fosses. J'ai compris lorsque nous nous sommes rencontrés que vous étiez un peu un expert en la matière parce que vous le pratiquez sur le plan de la démocratie de l'administration locale. Ce soir, vous nous accueillez dans de bonnes et très agréables conditions dans cet Espace Germinal, nous sommes nombreux, assez nombreux. Il y a un certain nombre de personnalités, je ne les citerai pas toutes, je voudrais simplement saluer les parlementaires, les Maires, les Conseillers généraux, les Conseillers régionaux y compris d'ailleurs de la région de Picardie. Je voudrai aussi signaler la présence parmi nous de Monsieur Lebœuf qui est le Directeur de la Prospective de la direction voyageur de la SNCF qui, tout à l'heure, d'ailleurs, s'exprimera au titre de la SNCF. J'ai lu un petit peu sur notre site Internet qu'il y a des gens qui disent : « Mais comment se fait-il que la SNCF ne se soit pas encore exprimée ? » Voilà, elle va s'exprimer au niveau opportun. Voilà ! Nous sommes nombreux et nous avons, ce soir, en matière de débat public une ambition qui est de vous écouter. Et puis, Monsieur Barros vient d'ajouter une autre ambition tout à fait intéressante qui est peut-être d'essayer de faire avancer un certain nombre de réflexions. On constate, d'ailleurs, qu'au cours de notre dernière réunion, à Villiers-le-Bel, il y a quinze jours, le Président de la Communauté Porte de France, dont le titre est rappelé avec une petite erreur dans ma diapositive, avait fait cette proposition de réunir les élus concernés de Picardie et d'Ile-de-France. Si le débat public n'avait pu servir qu'à cela, ce serait déjà pas mal et je lui souhaite, ainsi qu'à tous ceux qui s'engageront avec lui dans cette affaire, de réussir. Je crois qu'une première réunion, il fallait le dire. Nous, Commission du débat public, notre ambition, c'est de vous écouter. Nous sommes une commission... Alors, je rappelle, peut-être que cela va être un peu pénible à certains qui ont assisté déjà aux deux ou aux trois premières réunions, mais je voudrai simplement rappeler pour tous ceux qui, pour qui c'est la première réunion et je dirais que c'est notre public cible, que la Commission du débat public qui est présente devant vous, elle a une caractéristique, c'est qu'elle est neutre. Neutre, cela veut dire qu'elle n'est pas pour ou contre le projet, elle

n' est pas pour ou contre telle modalité du projet, elle est simplement là pour écouter, lire, comprendre ce qui se sera dit dans les onze réunions publiques, dans les messages qui nous sont adressés ; actuellement, nous avons enregistré plus de 900 messages sous forme d' avis ou de question et, d' ailleurs, la frontière est quelquefois difficile entre les avis et les questions. Donc, elle est là pour vous écouter. Cette commission, je vous la présente rapidement en commençant par ici : Didier Corot qui est géographe et paysagiste et qui est un ancien d' un certain nombre de débats publics, y compris ferroviaire, y compris difficile, notamment celui sur la LGV de Provence-Alpes-Côte-d' Azur. A ses côtés, Danièle Rousseau, qui est une ancienne cadre dans l' activité de logement et qui, d' ailleurs, exerce une activité bénévole et tout à fait intéressante dans le domaine de l' aménagement puisqu' elle est Présidente en région parisienne, du côté Sud, d' une association syndicale de quartiers importante. A ma droite, Lamia Abdel-Naby. Lamia est clairement plus jeune que la moyenne de la Commission, elle est mère de quatre enfants et exerce en même temps une profession importante pour nous tous parce qu' elle fait partie des gens qui nous ramènent lorsque nous nous sommes cassés une jambe à Marrakech ou ailleurs ou dans des endroits encore bien plus difficiles. Et puis, le dernier sur la droite, c' est Emmanuel Droz. Emmanuel Droz est avocat après avoir exercé un certain nombre de responsabilités, notamment celle de Directeur du patrimoine d' une grande société de HLM. Moi-même, Claude Bernet, ancien Inspecteur général de l' agriculture. Donc, nous sommes neutres par rapport au projet, nous sommes indépendants... nous ne sommes pas indépendants de tout, nous sommes dépendants de la Commission Nationale du Débat public, Commission qui est elle-même une autorité administrative indépendante et qui nous a mandaté pour organiser et tenir ce débat public. Donc, une commission indépendante. Nous avons les meilleures relations avec le maître d' ouvrage qui est ici présent et qui va s' exprimer dans peu de temps, Réseau Ferré de France, nous entretenons les meilleures relations avec tout le monde, mais nous sommes indépendants par rapport au maître d' ouvrage et nous sommes neutres par rapport au projet et c' est quelque chose que nous ne devons pas oublier, non seulement jusqu' à la fin du débat public, mais je dirais même au-delà, dans la suite des temps, aucun membre d' une commission de débat public ne doit émettre le moindre avis, le moindre sentiment sur l' opportunité ou l' inopportunité d' un projet. J' insiste bien là-dessus parce que ce n' est pas toujours connu, c' est effectivement un peu extraordinaire par rapport aux normes habituelles, mais j' insiste bien pour que vous le sachiez. Alors, nous avons... lorsque nous avons commencé à travailler sur ce débat, nous avons considéré qu' il y avait quatre questions à poser. La première, c' est : Est-il opportun ou non de réaliser ce projet ? Ce projet, tel qu' il est et tel que RFF va vous le réexpliquer. Deuxièmement, si on le réalise, avec quelle finalité ? Est-ce que c' est seulement avec une finalité TGV ou est-ce que c' est avec une finalité TGV plus TER ? C' est-à-dire, fera-t-on circuler sur cet espace qu' on a appelé autrefois Creil-Roissy des trains de type TGV et des trains de type TER ? Troisième sujet, c' est un sujet qui a déjà été évoqué par Monsieur le Maire de Fosses parce que c' est vraiment ici... comment aurions-nous pu faire ce débat public sans venir ici ? Alors, on a choisi Fosses parce qu' il y avait une salle, et cetera, mais on aurait pu être... en tout cas dans cette région qui est le site prévu par les couloirs de passage et, donc, réfléchir sur les couloirs de passage et les précautions à prendre. Et d' ailleurs, aujourd' hui, je vous propose de consacrer, non pas la totalité

de notre réunion parce que vous avez sûrement d' autres questions, d' opportunités, et cetera, mais de consacrer une bonne part de notre temps à cela, et pour cela, nous avons des experts, nous avons un expert de RFF qui est Monsieur Eddy Facon et dont la responsabilité à RFF est de gérer les méthodologies environnementales, il s' exprimera d' ailleurs tout à l' heure ; et puis, nous avons Monsieur Jean-Luc Hercent, qui est ici, qui nous rejoindra tout à l' heure à la tribune lorsqu' il s' exprimera. Monsieur Hercent est écologue, il fait partie de l' équipe du Parc Naturel Régional Oise-Pays de France, il m' a demandé de préciser qu' il n' allait pas s' exprimer au nom du parc, parce que cela, cela dépendrait de travaux qui seraient faits par les élus responsables du parc, mais qu' il va s' exprimer en tant qu' expert. Donc, nous allons essayer de travailler particulièrement sur ces questions d' écologie. Et puis, la quatrième question que nous nous posons, que nous ne pouvons pas ne pas nous poser, c' est de dire : Et à côté du Barreau Roissy-Picardie, y a-t-il d' autres projets qui sont d' une façon ou d' une autre impactés ? Y a-t-il... Effectivement, on peut imaginer, c' était la question à laquelle nous appelait le Maire de Fosses tout à l' heure, y a-t-il des opportunités pour rassembler un certain nombre d' objectifs sur les mêmes moyens ? Et donc, partout, dans les onze réunions, nous avons décidé de regarder les incidences sur d' autres projets. Quand je lis... il n' y a rien de... je vous invite à aller sur notre site [www...](http://www...) enfin, le nom de notre site, il est connu, vous avez plein de papiers à l' entrée et à la sortie, mais allez sur notre site si vous manipulez un peu l' Internet et regardez quelles sont les préoccupations des gens, c' est très souvent des préoccupations du type : « Oui, mais qu' est-ce qui se passe sur, par exemple, les liaisons de telle ou telle catégorie en Picardie, en Ile-de-France ? » Tout à l' heure, Monsieur le Maire parlait du rythme du RER D, de la circulation du RER D. Le Barreau Roissy-Picardie, il n' est pas dans un isolat, c' est lui qui est l' objet principal du débat, mais il est tout à fait évident qu' on doit s' intéresser à tous les sujets qui sont connexes et qui le concernent. Voilà pour les questions en débat. Les outils du débat, vous les connaissez parfaitement. Les réunions publiques, onze réunions, je suis content de voir que nous sommes nombreux aujourd' hui, peut-être 250 ou 300 ; nous étions également nombreux à Amiens, à Nogent-sur-Oise et à Villiers-le-Bel, cela prouve que... et j' espère qu' on le restera jusqu' au bout, cela prouve qu' il y a un intérêt du public, de même que la consultation du site Internet, actuellement, il y a 3 500 connexions qui ont été réalisées, l' envoi des cartes T permettant de s' abonner aux publications du débat ou de donner un avis ou une question, je vous le disais tout à l' heure, environ 900 interventions de ce type, cela montre que... en tout cas, il y a un intérêt. Alors, le débat public, bien sûr, il y a deux millions de personnes qui sont concernées, nous avons envoyé 800 000 dossiers dans les boîtes aux lettres dont 150 000 en Ile-de-France. Evidemment, nous ne jouons pas sur des gros bataillons, c' est-à-dire qu' il n' y a pas 60 ou 70 % des gens qui répondent, mais il y a quelques milliers de personnes qui s' intéressent au débat, et ces milliers de personnes, ce sont ceux qui ont parlé ; et donc, comme ils ont parlé, ils ont eu quelquefois raison de s' exprimer. Les contributions au débat, je vous l' ai dit notamment, vous trouverez d' ailleurs aujourd' hui les cinq premiers cahiers d' acteurs qui ont été publiés par des instances très différentes. Il y a, ici, un des auteurs, Monsieur le Député de la neuvième circonscription, il y a le Conseiller général du Val-d' Oise, il y a une petite association, le mot « petite » n' a rien de péjoratif, de lutte pour l' environnement, d' ailleurs dans ces deux acceptions picarde et val-d' oisienne, il y

en a d' autres, il y a la ville d' Amiens, bientôt la Chambre de commerce, enfin, il y a des contributions qui sont faites, mais il y a aussi des contributions qui sont faites par Monsieur et Madame Tout-le-monde, et je vous invite si vous avez envie de vous exprimer à le faire, c' est assez facile par l' Internet, c' est encore plus facile par les cartes T que vous trouvez partout, vous pouvez nous écrire à la Commission, les adresses sont partout, et n' hésitez pas à le faire. Tout cela pour arriver à quoi ? Quel sera le produit du débat ? Ce n' est pas nous qui allons prendre des décisions, nous ne cherchons pas à élaborer des compromis, et cetera, ce n' est pas notre métier, mais ce que nous ferons, nous aurons à la fin du débat, c' est-à-dire à partir du 31 juillet, nous aurons deux mois pour sortir un compte-rendu, compte-rendu qui fera 40, 50, 60 pages, pas plus, pour être lu, il faut être concis, dans lequel nous essayerons de dire tout ce qui se sera dit au cours de ce débat public ; et, donc, par définition, nous souhaitons vivement que vous puissiez dire tout ce que vous avez sur le cœur. J' ajouterai alors en terme pratique pour aujourd' hui, l' organisation de ce soir, je vous ai déjà dévoilé quelques éléments, nous allons essayer de passer assez vite à un débat avec la salle mais, d' abord, on va écouter RFF sur le projet. Ensuite, l' essentiel, c' est le débat avec la salle. Je vous demande instamment, et ceci s' adresse absolument à tout le monde, de ne pas dépasser 4-5 minutes, vous avez d' ailleurs un chrono qui va s' inscrire sur l' écran, de ne pas dépasser 4-5 minutes parce que, évidemment, plus chacun est concis, plus tout le monde peut arriver à parler. Alors, on peut concevoir qu' il y ait quelques exceptions pour des gens qui ont beaucoup de choses à dire, et c' est tout à fait normal et sympathique, mais il ne faut pas exagérer. Et d' autre part, la Commission, cet après-midi, a décidé comme cela se fait souvent dans les deuxièmes tiers des débats et troisièmes tiers des débats, puisqu' il y a un certain nombre de gens qui ont participé déjà à beaucoup de débats qui se sont faits entendre, alors bien entendu, pas question de ne pas leur donner la parole, mais on donnera la priorité à toutes les personnes qui ne se sont jamais exprimées et j' en vois tout de même beaucoup ici bien que j' aie le plaisir à saluer un certain nombre de gens qui finissent par devenir des amis à force qu' on se voit toutes les semaines. Voilà ! Donc, j' ai tracé un petit peu les règles du jeu. Une dernière règle du jeu, je sais qu' elle n' est pas très pratique, mais c' est comme cela si on veut avoir un peu d' ordonnance dans le débat, on pratique la méthode un peu des assemblées parlementaires, c' est-à-dire que pour s' exprimer, on ne le fait de son siège, on va à l' un des micros qui sont sur chacun des escaliers, et puis, pour les gens qui sont en tout debout ou qui ont du mal à se déplacer, et cetera, il y a un micro-cravate, enfin un micro baladeur que le secrétariat de la Commission pourra vous passer. Donc, voilà. Si... On essaye de faire en sorte... Quelqu' un a dit : « La soirée sera longue », Monsieur le Maire a dit : « La soirée sera longue », il ne faut tout de même pas qu' elle dépasse trop 3 heures, 3 heures, 3 heures 10, et donc, nous avons commencé à 20 heures, il faudrait vraiment qu' on termine aux alentours de 23 heures, 23 heures 15 maximum d' ailleurs parce que, après, on est de moins en moins bon. Vous savez, c' est la loi des rendements décroissants, et elle est applicable au débat public comme à beaucoup de choses. Donc, voilà ! Je vais donner la parole à Yves Jouanique, Directeur délégué Ile-de-France de Réseau Ferré de France pour nous présenter rapidement la délégation RFF et lancer la présentation par RFF de son projet.

Yves JOUANIQUE

Oui, merci Monsieur le Président. Je vais juste dire deux mots : un mot sur Réseau Ferré de France et un mot sur l'approche de Réseau Ferré de France dans un débat public. Alors, Réseau Ferré de France, ce sont les personnes qui sont là avec vous, Pierre-Yves Biet qui est à ma gauche, qui est Responsable du débat public sur le projet Roissy-Picardie ; Cédric Papin qui est Responsable des études et Eddy Facon, Monsieur le Président l'a présenté tout à l'heure, et puis, dans la salle, Nicolas Hanen qui est responsable, lui, des études sur le RER D, Monsieur le Maire de Fosses a parlé du RER D et des projets sur le RER D, et il est responsable des études sur le Barreau de Gonesse. Au-delà de cela, RFF c'est un établissement public de l'Etat, un établissement public qui est propriétaire des voies ferrées dont 30 000 km de lignes et 50 000 km de voies sur le territoire national. Voilà le paragraphe très, très rapide de Réseau Ferré de France et de qui nous sommes. Le débat public ! Alors, effectivement, comme l'a dit Monsieur le Maire de Fosses, le débat public à Fosses, la quatrième réunion publique, a un sens particulier dans la mesure où nous sommes au cœur des territoires qui sont concernés par le projet d'aménagement qui va vous être présenté. Particulière aussi cette réunion publique par rapport à un projet dont nous savons qui répond essentiellement à des besoins de déplacement picard et qui se développe, pour la partie neuve du projet en tout cas, la partie de réseau nouveau, essentiellement en territoire francilien. Particulier dans le sens où ce projet est fortement soutenu en Picardie, il fait débat en Ile-de-France, nous le savons, il fait débat dans tous les sens du terme, au sens large, et il fait l'objet de critiques, d'oppositions, ce qui est bien normal s'agissant d'un projet qui est soumis au débat, et le débat, c'est cela, c'est être d'accord ou ne pas être d'accord et l'exprimer. Nous avons l'intention de jouer le jeu, j'espère que c'est... puisque c'est ce que nous avons démontré au cours des premières réunions et ce que nous allons essayer de faire, de jouer le jeu du débat public. Alors, jouer le jeu, ce n'est pas un jeu, c'est quelque chose qui est important, j'utilise cette expression pour dire que nous considérons que le débat public est un moment très important dans la vie du projet, ce n'est pas simplement une formalité, ce n'est pas simplement un moment à passer après quoi tout continue comme avant. Donc, non, le débat public pour nous, c'est quelque chose qui nous permet d'écouter vos avis et de dialoguer avec vous ; et à l'issue de la synthèse du débat public, des conclusions qu'aura apporté la Commission Particulière du débat public, nous aurons à nous prononcer sur la poursuite du projet et, bien entendu, les avis et toutes les observations, critiques ou expressions que vous aurez pu avoir seront importantes pour nous par rapport à cette décision que nous aurons à prendre d'ici la fin de l'année à peu près. Voilà ! Alors, il me semble que lors du premier débat public qui s'est déroulé en Ile-de-France, enfin, pour RFF, c'est le débat public CDG express, nous avons montré que, effectivement, le débat public nous a fait évoluer assez fortement dans la conception que nous avons du projet et c'est à la suite du débat public CDG express qu'a été engagé le programme RER B Nord+ qui consiste à améliorer les fonctions et les dessertes RER B pour la partie nord. RFF attend, donc, énormément de ce débat et attend énormément de vous puisque c'est vous qui faites le débat. Voilà, je passe la parole à Pierre-Yves pour la présentation des objectifs du projet.

Pierre-Yves BIET

Merci ! Bonsoir ! Je vous propose, donc, d' entrer dans la présentation du projet qui va être rythmée donc en plusieurs moments. Je pense qu' à l' écran va apparaître la présentation. Je démarrerai par une présentation des objectifs de ce projet avant d' aborder les autres questions telles que le Président Bernet les a indiquées, soumises au débat, à savoir les solutions étudiées et proposées au débat en ce qui concerne les services qui seront mis en œuvre et également les aspects des modalités de réalisation de cette ligne s' il était décidé après le débat de poursuivre ce projet. Mais avant d' entrer dans les objectifs, tout d' abord indiquer en quoi consiste ce projet. Donc, ce projet, vous le voyez sur la carte, il consiste à relier le réseau classique et, en particulier, la ligne Paris-Creil-Amiens au réseau à grande vitesse, et spécifiquement, la ligne LGV, donc, d' interconnexion qui dessert la Gare de Roissy au bénéfice d' une proximité géographique située, donc, dans le Nord-Est du Val-d' Oise. Cette ligne, il s' agit de créer une ligne nouvelle, mais qui est une ligne classique, ce n' est pas une ligne à grande vitesse, s' agissant d' un barreau de raccordement finalement et, donc, il s' agit d' un projet de maillage du réseau ferroviaire. Alors, les objectifs de ce projet : quatre objectifs distincts. Je commencerai par l' objectif principal du projet qui est de raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse. Cet objectif-là, il découle très directement de la situation telle qu' elle est vécue aujourd' hui et à savoir, donc, une absence de connexion entre le réseau à grande vitesse qui traverse la Picardie, d' une part, la LGV Nord sur 130 kilomètres et, d' autre part, la LGV Est européenne depuis 97 sur quelques dizaines de kilomètres au sud de l' Aisne, en desservant modestement la Picardie avec une seule gare sur la LGV Nord qui est la gare TGV Haute-Picardie et, donc, pas de connexion avec le réseau picard qui dessert la Picardie, le réseau historique. Et le résultat de cette situation, c' est que la Picardie a un accès qui est plus limité que les autres régions à la grande vitesse ferroviaire et cela se ressent dans les modes de déplacement, puisque les Picards qui utilisent moins le train que les restes des Français pour leurs déplacements nationaux, sur longue distance. Donc, le projet Roissy-Picardie tel qu' il se présente, il permettrait par ce barreau de raccordement de quelques kilomètres, on verra tout à l' heure, de mettre en place des dessertes TGV directes entre Amiens, Creil pour desservir l' ensemble du bassin creillois sur les correspondances, mais aussi Roissy et, au-delà, vers un grand nombre de grandes capitales régionales tel que vous les voyez sur l' illustration qui est à l' écran. Alors, cela apporterait des gains de temps par rapport au passage par Paris qui est aujourd' hui la solution largement utilisée par les Picards. Deux tiers d' entre eux qui utilisent le TGV vont le chercher à Paris, c' est plus fort encore sur le Sud de la Picardie, de l' ordre de trois quarts pour l' Oise, mais aussi c' est une possibilité, justement, d' éviter de passer par Paris, donc, un confort de déplacement plus important. Ce projet de raccordement, il utilise le réseau existant, il le valorise et, donc, il permet aussi une diffusion sur le territoire picard assez large grâce justement aux correspondances qui pourraient être mises en place à Creil ou à Amiens qui sont des carrefours ferroviaires. Donc, cela, c' est l' objectif principal de ce projet. Autre objectif qui est important pour la gestion en infrastructure qu' est RFF mais qui est important par rapport aux perspectives de développement du trafic de TGV, c' est la notion que ce projet augmente la capacité du réseau à grande vitesse. Aujourd' hui, le réseau à grande vitesse tel qu' il est constitué, c' est que vous avez vers le Nord une branche qui est, donc, la LGV Nord vers

Lille, à partir du nord de Roissy et, donc, l' ensemble des circulations, ce qu' on appelle vous savez province-province sont amenées, donc, au Nord de Roissy à aller sur Lille, et ce projet qui crée ce maillage et ce raccordement avec le réseau existant, il permettrait effectivement d' avoir un deuxième débouché au Nord de Roissy et, donc, de pouvoir, d' une part, desservir la Picardie mais aussi d' envoyer, entre guillemets, un certain nombre de TGV vers le Nord sans utiliser la ligne à grande vitesse Nord et, donc, permettre de préserver sa capacité par rapport aux perspectives de développement du trafic telles qu' elles sont envisagées dans les années à venir. Troisième objectif, c' est un objectif lié au pôle multimodal de Roissy, ce projet Roissy-Picardie, Roissy au cœur de ce projet, et ce projet, il permettrait, par la mise en place de ces services nouveaux, par le développement de la capacité du réseau à grande vitesse de développer également le nombre de trains, le nombre de dessertes qui pourraient passer et s' arrêter à la gare CDG-TGV, aéroport Charles-de-Gaulle-TGV et, donc, constituer et renforcer cet aspect de gare alternative pour accéder au TGV par rapport aux gares parisiennes. Et cet aspect renforce l' accessibilité du territoire, et tout ce qui concerne et tout ce qui renforce l' accessibilité du territoire est un élément favorable au développement économique, donc, c' est un aspect qui nous semble important. Et puis, il y a en tant que tel, cela a déjà été évoqué dans les premières interventions, cette problématique de l' accès à Roissy. On sait bien que Roissy est un pôle particulièrement attractif, 90 000 emplois sur la plate-forme en tant que telle mais bien plus, sinon on considère le bassin d' emploi globalement, mais une difficulté d' accès à Roissy en transport en commun depuis finalement, l' ensemble des territoires riverains. Et donc, on a aujourd' hui plusieurs projets qui visent justement à améliorer l' accès à Roissy pour aller prendre l' avion, le TGV, ou également bien sûr aller se rendre sur son lieu de travail, donc, plusieurs projets qui visent à améliorer cet accès à Roissy. On peut en citer quelques-uns que je montre ici avec la flèche sur l' écran, je ne sais pas si c' est visible. La modernisation du RER B qui est un projet qui est en cours de réalisation, le Barreau de Gonesse qui permettrait d' améliorer l' accès depuis l' Est du Val-d' Oise à la plate-forme, et puis, s' agissant des territoires situés au Nord de la plate-forme, le projet dont il est question ce soir, le projet Roissy-Picardie. Donc, par rapport justement à cet enjeu et par rapport à cette question, quel lien entre Roissy-Picardie et le Barreau de Gonesse ? L' analyse que le Réseau Ferré de France a faite à travers ses études, c' est que ces deux projets répondaient à des besoins de déplacement qui étaient spécifiques. Pour Roissy-Picardie, je l' ai évoqué, je n' y reviens pas. Pour le Barreau de Gonesse, c' est clairement l' accès au pôle d' emploi de Roissy, une nouvelle branche du RER D qui permettrait de faciliter ces déplacements, mais aussi, vous le savez, les projets importants de développement d' espace économique de ce qu' on appelle le triangle de Gonesse qui pourrait justement être desservi par ce barreau de Gonesse. Et donc, il nous a semblé qu' à l' issue des études qu' un seul et même projet pour répondre à l' ensemble des besoins picards et franciliens ne permettait pas de répondre de manière performante et dans des conditions économiques envisageables à l' ensemble de ces besoins d' où ces deux projets qui nous semblent finalement davantage complémentaires que concurrents. Voilà, donc, pour l' aspect objectif. Je vous propose d' aborder le deuxième volet de l' intervention, c' est-à-dire, les solutions étudiées, en particulier, la notion des services, c' est-à-dire que si ce projet est réalisé, quels trains, quels services ferroviaires

seraient mis en place ? Cela a été déjà indiqué dans l' une des questions posées par la Commission du débat public. Le premier scénario que nous proposons, c' est un scénario qui serait entièrement basé sur la circulation de trains à grande vitesse. Les études de marché en particulier que nous avons mené ont permis de montrer qu' une fréquence de 7 allers et retours de TGV par jour au départ d' Amiens avec arrêt à Creil, avec arrêt à la gare aéroport Charles-de-Gaulle et, ensuite, se dirigeant vers les différentes destinations, donc, 7 globalement, par exemple, 3 sur Lyon, 1 sur Strasbourg, 1 sur Nantes, 1 sur Bordeaux, étaient, donc, une offre qui était adaptée au marché tel qu' il a été analysé. Et puis, un second scénario qui part de l' idée de se dire que dès lors qu' une infrastructure existe qui permet de raccorder les deux réseaux classiques et, donc, de desservir la gare de Roissy, est-ce qu' il serait possible de proposer des services de type davantage interrégionaux, c' est-à-dire, en l' occurrence, cela pourrait prendre la forme de trains express régionaux que vous connaissez, entre Creil et la gare de Roissy mais, cette fois, avec des arrêts intermédiaires entre ces deux gares, on pense à Chantilly, mais on a étudié également et on y reviendra tout à l' heure avec Cédric Papin, à des arrêts au Nord du Val-d' Oise et tout cela est lié aussi aux options de passage telles qu' elles seront présentées tout à l' heure. Alors, le deuxième aspect des solutions étudiées, c' est sur les options de passage justement. Avant de passer la parole à Cédric Papin pour la présentation détaillée de ces options, il nous a semblé important de vous expliquer la manière dont, aujourd' hui, Réseau Ferré de France... Quelle est la démarche de Réseau Ferré de France lors de la réalisation de projet de développement de lignes nouvelles ? L' insertion de lignes nouvelles sur un territoire, c' est l' un des enjeux qui est clé, qui est majeur pour Réseau Ferré de France dans la conduite de ces projets. Et donc, à chaque étape du déroulement de ces projets depuis les phases de débat public jusqu' aux phases de réalisation, il y a cette prise en compte et cette préoccupation de prendre en compte les enjeux du développement durable, mais également de construire ces projets progressivement dans le cadre de la concertation de ce débat public est la première pierre qui est une des pierres essentielles. Donc, cet engagement couvre l' ensemble des aspects du développement durable que vous voyez apparaître à l' écran, l' aspect environnemental bien évidemment, les ressources naturelles, mais aussi la qualité des infrastructures. Donc, cela, c' est toute la question, sur laquelle je reviendrai, liée aux aspects de bruits et acoustiques. La dimension sociale, c' est finalement, comment on optimise les retombées de cette infrastructure ; et l' accessibilité, on l' a évoquée. Et puis, ce débat public, il se fait, je l' ai indiqué, à travers de nombreuses phases de consultation et concertation à chaque étape des études. Il y a les phases réglementaires, vous connaissez, en particulier, l' enquête préalable à la déclaration d' utilité publique, mais dans les projets que RFF mène, il y a un certain nombre de phases qui sont non réglementaires mais que RFF souhaite mettre en œuvre pour co-construire, comme on le dit parfois, avec les territoires. Donc, tout ce processus fait appel évidemment à un certain nombre de spécialistes, pas uniquement des spécialistes de RFF, mais un certain nombre de spécialistes, des géomètres, des géologues, des archéologues et des naturalistes ou encore des acousticiens, mais il y en a également d' autres. Alors, je vous propose de développer quatre aspects justement de cette prise en compte des enjeux. Tout d' abord, l' aspect agricole et sylvicole qui sera particulièrement important dans le cadre de ce projet puisqu' on se situe évidemment au cœur de la plaine de France. Alors, les enjeux principaux de la réalisation d' une ligne nouvelle, vis-à-vis des

enjeux agricoles, c' est la limitation des emprises, c' est également la reconstitution du potentiel économique de chaque exploitation qui est une obligation d' ailleurs qui est faite à chaque maître d' ouvrage. Et, donc, au stade des études qui sont postérieures au débat public, il y a une démarche de collecte de données, d' enquête individuelle qui permet, progressivement, de connaître l' impact du projet sur les exploitations agricoles en particulier. Ces résultats permettent d' alimenter une consultation avec les organismes agricoles, et également d' être partagés avec les Conseils Généraux puisque, vous savez peut-être que, depuis quelques années, ce sont les Conseils Généraux qui sont maîtres d' ouvrage, qui ont la compétence sur les aménagements fonciers qu' on appelait auparavant les remembrements. Vous voyez, par exemple, des illustrations, mais je ne vais pas détailler, sur le type de cartes sur l' occupation des sols, sur l' effet de coupure que l' infrastructure pourrait provoquer sur les différentes exploitations. Voilà typiquement ce qui est produit lors des études. Et puis, avec les discussions avec la profession, il y a possibilité de mettre en œuvre des mesures, en amont dans les phases d' études, qui permettent de faciliter ultérieurement justement le réaménagement foncier. Donc, c' est par exemple, l' acquisition de propriété, c' est la mise en réserve de terre qui permet ensuite de faciliter les échanges et, donc, de faciliter l' aménagement foncier le moment venu, et puis, après l' enquête publique, dans les phases plus avancées, la négociation de protocole, acquisition et fiction, occupation temporaire. Deuxième aspect que je voulais aborder, c' est la question, évidemment très importante, du bruit, donc, l' enjeu de limitation des effets de projet sur le bruit. Donc, au stade... c' est-à-dire ce que vous avez aujourd' hui dans le dossier, c' est-à-dire les options de passage, il s' agit de manière un peu macro d' identifier les zones d' habitat et de caler ces options de passage de manière à être moins impactant potentiellement, donc, avec les habitats. C' est ce qui sera développé tout à l' heure sur la présentation des options de passage. En fait, on peut véritablement commencer à travailler sur la question de l' acoustique au moment où on a un tracé de référence, c' est-à-dire au moment où on étudie le projet à un stade qu' on appelle avant-projet, donc, qui vient ultérieurement au débat public où, là, on peut identifier l' impact potentiel de l' infrastructure et identifier aussi les endroits où des mesures de protection seraient utiles pour limiter justement cet impact sur le bruit. Donc, très concrètement, vous voyez, cela donne lieu à des études qui montrent globalement l' impact sonométrique comme on dit dans le jargon des infrastructures. C' est l' image que vous avez en haut à gauche, et vous avez, donc, sur ce plan ici, la limitation de cet impact. Donc, on voit un peu moins de rouge parce qu' il y a la mise en place de mesures de protection. Ces mesures de protection, je vais en donner quelques exemples, ce sont des murs antibruit, en particulier, lorsque l' espace est assez contraint. Donc, vous voyez des réalisations qui ont été faites sur des lignes existantes. Vous avez également la réalisation de ce qu' on appelle « des merlons paysagers », c' est-à-dire des butts qui permettent là aussi de réduire l' impact sur le bruit ou des isolations, donc, de façade d' habitation lorsque c' est nécessaire. Troisième aspect, donc, la prise en compte des enjeux de milieux naturels avec la démarche qui est la suivante de ce point de vue-là. D' abord, évidemment, on part d' un état initial. On l' a commencé dans les études qui préparent le débat public avec, donc, la prise en compte de tous les enjeux. Ensuite, lorsqu' on commence à développer, à concevoir le projet, on essaie de supprimer les impacts qui sont identifiés

progressivement dans les études ou au moins de les diminuer. Et puis, pour ce qui est des impacts qui demeurent et qu' on n' arrive pas à supprimer, on va essayer d' envisager des solutions de compensation. Je vous montrerai quelques exemples dans un instant. Et au-delà aussi de cette phase de conception, on a le suivi en face des travaux et, bien évidemment, un suivi postérieurement à la mise en service de l' ouvrage. Deux exemples, l' exemple de la création de mare de substitution, par exemple. Vous avez, ici, dans ce schéma, l' hypothèse que la ligne qui serait construite, que vous voyez ici, elle couperait, en fait, un espace de reproduction et un espace d' habitat de crapauds, de batraciens. Ce que vous avez, ici, comme solutions qui permettent effectivement de résoudre ce système-là, c' est soit la réalisation sous l' ouvrage ferroviaire de banquettes qui permettent à ces espèces de passer de leur zone d' habitat à leur zone de reproduction, mais vous avez aussi le principe de réalisation d' une mare, donc, de déplacement d' un milieu humide qui permet à ce moment-là de retrouver cette possibilité au niveau des corridors de déplacement de ces habitats. Vous connaissez, puisque ce sont des choses qui ont été mises en œuvre déjà sur un certain nombre de projets, les passages grande faune, en l' occurrence, ce sont les images que vous avez sur la gauche de l' écran. Dernier point de mon intervention, donc, l' insertion paysagère qui est un élément évidemment essentiel. Élément évidemment essentiel de la mise en œuvre d' un projet et qui se conduit progressivement, là aussi, pendant toute la phase de conception du projet, en phase de concertation. Il y a d' abord une caractérisation de l' état initial comme pour les milieux naturels que vous voyez tout à l' heure et, en particulier, on s' appuie sur des collectes de données, des échanges avec les habitants de manière à aussi identifier ce paysage tel qu' il est vécu au-delà du paysage tel qu' il est perçu par les spécialistes. Donc, cela, c' est un élément important. Ensuite, lors de la conception du projet, on réalise les études paysagères spécifiques, des esquisses architecturales de plus en plus précises au fur et à mesure de l' avancement du projet. On peut aussi, ce sont des choses qui ont été faites régulièrement sur des grands projets, organiser des visites sur des sites existants pour que les élus, par exemple, les responsables associatifs puissent se rendre compte. Et puis, au-delà de l' enquête publique, il y a également des bilans qui sont réalisés. Très rapidement, les outils qui sont utilisés, ce qu' on appelle des « panoramiques », c' est-à-dire des visualisations au seul représentant de la situation actuelle, ce que vous avez en bas, à gauche, la situation future, donc, avec le viaduc par exemple, ici la Ligne à Grande Vitesse, ou également des outils plus élaborés tels que des maquettes trois dimensions qui permettent, à ce moment-là, de voir des perspectives différentes avec une mesure d' insertion paysagère, sans mesure d' insertion paysagère et, à ce moment-là, d' alimenter effectivement la décision, faire nourrir la décision. Voilà d' autres outils, mais je n' insiste pas, qui ont été réalisés sur la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire ou Sud Europe Atlantique qui sont à quelques mois ou, en tout cas, proches des phases de réalisation. Eddy Facon, comme cela a été dit tout à l' heure par le Président Bernet, pourra répondre plus à fond sur l' ensemble des questions du débat, mais je passe tout de suite la parole à Cédric Papin pour la présentation des options de passage.

Cédric PAPIN : Bonsoir mesdames, messieurs. Alors, effectivement, je vous propose de revenir un peu sur le projet proprement dit, au travers de ce qu' on appelle les options de passage. Donc,

c' est vraiment l' implantation de la partie en ligne nouvelle. Donc, ce sont des sortes de grandes bandes sur le territoire que je vais vous exposer avec leur grande caractéristique. Alors, pour commencer l' option de passage nord que vous voyez apparaître ici un peu en orange, mesure environ 11 kilomètres, entre la ligne Paris-Creil existante que vous voyez ici en noir et le Réseau à Grande Vitesse, ici, représenté en rouge, et cette partie en ligne nouvelle proprement dite, son coût est estimé, pour sa construction, à environ 275 millions d' euros hors taxes. Alors, les enjeux importants sont en termes de paysage de milieux naturels et d' occupations urbaines. Alors, c' est volontairement, vous m' en excuserez, assez simplifié sur cette présentation. On a voulu un peu vous montrer l' essentiel de notre diagnostic. Donc, apparaît en vert dans la partie nord de la zone la présence de corridor biologique. Ce sont notamment des passages de grandes faunes, des serres, par exemple, ainsi que des zones protégées au sens réglementaire. Et vous avez aussi le long de cette option de passage pas mal d' habitats, tout proches d' ici, dont Survilliers, Vémars et Villeron, et cetera. Et effectivement, j' ai ajouté aussi « activités ». En particulier, j' ai en tête la zone d' activité des portes de Vémars qui est concernée par cette option. Voilà pour les principaux enjeux en termes d' environnement. La performance de l' infrastructure, c' est... Là encore, on a pris pour réduire un peu à propos le temps entre Creil et Roissy, il est évalué à 18 minutes, comme vous voyez, matérialisé ici, en violet. En revanche, cette option nord ne propose, dans notre projet, aucun arrêt en Ile-de-France. L' option passage central, vous repérez, vous avez Fosses ici. Elle mesure environ 6 kilomètres et elle est estimée à un coût nettement moindre que la précédente, tout simplement, parce qu' elle est moins longue et aussi parce qu' elle comporte moins d' ouvrages. Elle est estimée à 155 millions d' euros hors taxes. Voilà ! Alors, quant à ces enjeux, on les considère plus modérés en termes de paysage, avec tout de même un enjeu en matière d' agriculture et également en termes de surface boisée, puisque vous avez ici le bois d' Argenteuil, près de Vémars, et en termes de milieu naturel et de cours d' eau, le ru de la Michelette qui traverse à peu près cette vallée jusqu' à rejoindre le Rhin, puis, la vallée du Cruou, vous connaissez tous très bien. En matière de performance, cette option de passage est un petit peu plus courte, et elle permet un temps de 20 minutes, un peu plus courte... Mettez 18 minutes, mais elle est plus courte que la suivante, vous allez voir. Et elle a un avantage, à nos yeux, intéressant, c' est un arrêt envisageable, ici, dans la gare de Survilliers-Fosses pour les trains régionaux. Matérialisé ici, on a un petit peu triché pour que cela rentre, mais bien évidemment, la gare est un petit peu au-dessus. L' option passage sud, voilà, je vais en parler, et c' est à elle que je pensais, elle est de 7 km, elle est estimée à 240 millions d' euros, donc, un peu plus chère que la précédente. Elle comporte des enjeux assez contrastés en fin de compte, puisque localement, ils peuvent être très forts en termes de relief, vous avez ici, donc, le vallon où coule le Rhin qui démarre la vallée du Cruou vers Lenous, et de ce fait, du fait du relief, nécessite des ouvrages d' arts importants qui renchérissent son coût. Ici, elle comporte assez peu, on va dire, d' interface, mais en revanche, au niveau de son raccordement près de l' aéroport, c' est un peu plus compliqué à cause du petit village d' Epiais-lès-Louvres, et aussi de la présence des hydrocarbures ici au sud de Chennevieres. Voilà ! Et elle, elle fait 27 minutes, donc relativement plus de temps que l' option centrale que j' ai évoqué précédemment. En revanche, elle a un atout assez majeur, c' est que c' est la seule qui permet d' envisager deux arrêts, des trains régionaux,

donc, sur Survilliers, à nouveau, évidemment, et Louvres, donc, un peu plus au sud avant d' emprunter ce couloir, ici représenté. Voilà ! Donc, cela, c' étaient les trois options. On peut effectuer une évaluation, une comparaison entre elles. Alors, en reprenant un peu ce que je viens de dire, mais là encore, de manière très, très synthétique, vous ne m' en voudrez pas, en termes d' environnement, les codes couleur, quand c' est rouge, c' est considéré, sur notre grille de lecture, comme le moins favorable ; et quand c' est vert, un peu plus favorable. Voilà. Donc, voilà les trois options pour le critère environnement, et bien sûr dans l' environnement, on inclut le milieu humain, ce n' est pas seulement le milieu naturel. Au niveau des coûts, on retrouve effectivement une option nord plus chère et une option centrale plus intéressante. Et enfin, en termes de performances, on s' aperçoit qu' il y avait deux minutes de moins pour l' option nord effectivement, et une option un peu plus longue par le sud. Les services envisageables, là aussi je répète, l' option la plus intéressante est l' option sud avec deux arrêts ; et l' option nord n' en comporte aucun ; et l' option centrale, un seul. Donc, voilà un petit peu la grille de lecture très, très synthétique qui reprend celle présentée dans notre dossier, dans notre synthèse, avec le même code couleur, où vous pourrez vous y reporter pour plus de détail. On va faire un petit focus sur les trafics, cela nous semblait important quand même de rapprocher la notion d' option de passage au trafic. Alors, cela ne joue pas énormément, mais ce n' est pas neutre non plus. Alors, les valeurs qu' on va vous présenter sont en million de passagers annuels, deux sens confondus. Alors, là aussi, comme Monsieur Biet vous a expliqué, on a deux scénarios : le scénario dit Train à Grande vitesse, TGV, matérialisé ici en mauve. Alors, pour ce qui est de l' option nord, il apporte 1,60 millions de passagers annuels. Pour ce qui est de l' option centrale, un petit peu moins, très légèrement moins avec 1,58 millions. Et pour ce qui est de l' option sud, vous voyez apparaître encore un petit peu moins, 1,52 tout simplement parce que le temps de parcours est plus long. Alors, pour le scénario dit TGV et trains régionaux, symbolisé ici en orange, les chiffres de trafic sont de 2,67 millions de passagers pour l' option nord. Alors, on s' entend bien, c' est le total, c' est-à-dire les gens qui vont dans le TGV et les gens qui vont dans les TER, dans les chiffres que je vous affiche. Donc, voilà pour l' option nord, 2,67 ; pour l' option centrale, un peu plus, à 2,83 millions ; et pour l' option sud, un petit peu moins, là aussi, du fait de l' allongement du temps de parcours, malgré l' arrêt supplémentaire, à 2,75 millions selon nos estimations de trafic. Et un dernier petit point, c' est le report modal, c' est un critère, à nos yeux et aux yeux de beaucoup de monde, important, puisque... on a représenté ici, pour l' option centrale, à titre illustratif, sur les 1,58 millions de voyageurs, cela veut dire que pour ce qui est du scénario TGV, vous en avez 0,59 million, soit 590 000 voyageurs, qui sont reportés, dont une grande partie de la route. Et ce report est nettement plus fort quand on ajoute la fonction de trains régionaux, cela peut paraître un petit peu une lapalissade, mais on l' a vérifié au travers de notre modèle de trafic, et vous avez, du fait notamment de la masse de personnes qui utilisent le service pour aller travailler, un report de la voiture qui est très significatif, 94 %. Voilà ! Je passe désormais, au-delà des options de passages, un petit mot sur les autres travaux envisageables dans le cadre du projet, sur le réseau existant, qui sont de plusieurs ordres. Le premier, ce sont quelques aménagements aux gares d' Amiens et de Creil pour permettre l' arrêt du TGV sur le stationnement, et sa préparation éventuelle à Amiens. Et ce sont des aménagements des capacités sur la ligne Paris-

Creil, avec notamment éventuellement, même si tout cela est encore à l' étude, une quatrième voie, un élargissement entre Orry-la-Ville et Chantilly. Et ensuite, un peu le point phare, en termes de transformation du réseau existant, c' est l' augmentation, la proposition d' augmentation de capacité de la Gare Charles-de-Gaulle-TGV que vous voyez illustrée sur le schéma sur la partie droite. Donc, en haut, vous reconnaîtrez peut-être la situation actuelle, avec deux voies traversantes, où il n' y a quasiment pas de train, et vous avez les voies sur le côté, où les TGV s' arrêtent, et vous voyez apparaître en gris les quais ; donc, cela, c' est la situation actuelle. Ce que nous proposons, c' est ce que vous voyez dans la partie basse, le schéma en bas, c' est-à-dire que les voies centrales soient utilisées pour que des trains s' y arrêtent, donc, il faut pouvoir bâtir des quais. Donc, concrètement, en fait, on les rapprocherait, et on insèrerait des quais entre les deux. Donc, on disposerait d' une gare, à l' horizon 2020, très, très performante qui permettrait d' accueillir beaucoup plus de trains et permettrait facilement l' accueil de trains régionaux en provenance de Picardie et du nord de l' Ile-de-France, avec les arrêts qu' on a évoqué tout à l' heure à Survilliers-Fosses et Louvres. L' investissement de l' ensemble de ces aménagements sur le réseau existant, juste pour mémoire, puisque ce n' est quand même pas négligeable, sont estimés entre 70 et 100 millions d' euros selon les scénarios. Voilà ! Donc, cela, c' étaient vraiment quelques grandes lignes, on a voulu être très synthétique sur le projet, on pourra répondre à vos questions, bien entendu. Vous pouvez aussi, bien sûr, pour en savoir plus, vous reporter au dossier du maître d' ouvrage, il y en avait à l' entrée. Et certains d' entre vous l' ont aussi reçu. Et je répète, nous sommes là pour répondre à toutes vos questions.

#### Claude BERNET

Voilà ! Des questions, il va y en avoir à coup sûr. Et on va peut-être commencer par ceux qui n' ont jamais posé de question. Il y a une dame, là, qui est près du micro 2. Oui, il y a plein de mains qui se lèvent, on va avoir le temps de vous prendre tous les uns et les autres. Madame, à vous ! Vous vous présentez en deux secondes, simplement.

#### Michèle GRENEAU

Oui, Michèle Greneau, Maire de Fontenay-en-Parisis, et Vice-présidente à la commune à la Communauté de communes Roissy Porte de France. Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission, pour toute la salle, je vais dire chers amis parce que je crois que nous nous connaissons aux trois quarts. Pour la troisième fois, j' assiste au débat public qui concerne le projet de construire une ligne nouvelle d' une dizaine de kilomètres au nord de Roissy, reliant l' axe Paris-Creil-Amiens à la ligne à grande vitesse qui dessert la Gare Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle-TGV. Sur le papier, ce projet semble parfait. Lorsque l' on écoute les élus Picards, nous restons sensibles à la nécessité de donner à Amiens un accès direct au Train à Grande Vitesse pour les étudiants, les chercheurs, pour les entreprises, pour les touristes, et pour l' essor économique. Très bien ! Il le faut. Mais je vous ferais remarquer qu' un smicard picard préférera que l' on pense à ses déplacements de proximité, et que les agriculteurs n' ont pas vraiment besoin de passage de TGV au milieu de leurs champs, sauf s' ils sont devenus des spéculateurs fonciers. Ainsi

va la vie, à grande vitesse ! Ainsi va le monde. Je ne m' étendrais pas sur le sujet. Le sujet, monsieur le Président, est dans la motion que les Maires élus du SIEVO ont proposé de voter en Conseil municipal rejetant le projet de liaison Roissy-Picardie, et soutenant la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse. Les élus de Fontenay-en-Parisis ont voté la motion à l' unanimité, en phase avec les autres communes du SIEVO, toute tendance politique confondue. Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission, il faut remarquer que suite aux réunions que nous avons organisées à Roissy avec RFF et la SNCF, il fut impossible de faire comprendre à nos invités que leur copie était à revoir, et qu' ils devaient nous proposer une solution alternative au projet initial. Nous pensions à cette époque que RFF se moquait de nous. Aujourd' hui, les habitants de Fontenay-en-Parisis s' inquiètent, et je suis dans l' interprète pour vous dire qu' ils sont désespérés. Là, comment voulez-vous que je leur parle de ce projet de liaison quand ils rencontrent des difficultés chaque jour pour se rendre à Paris, à Roissy aussi ; quand ils ne peuvent prétendre un emploi sur la plate-forme de Roissy, parce qu' il n' y a aucun transport en commun les y conduisant ; et quand ils empruntent la francilienne entre 7 heures du matin et 9 heures, il leur faut prévoir trois quart d' heure pour atteindre le soi-disant eldorado de l' Est du Val-d' Oise. Mesdames et messieurs, ce projet de liaison Nord-Picardie ne peut avantager un territoire s' il en détruit un autre déjà endommagé par des liaisons non concertées dans un projet de développement durable. Ce projet fait fi de nos zones humides, de nos espaces naturels, de la biodiversité, de nos parcours sportifs, de nos habitations et de notre patrimoine. Mesdames et messieurs, j' en arrive à l' endroit ô combien sensible de mon propos, celui des sites archéologiques et culturels détruits et saccagés dans quelqu' une des options présentées. Et là, c' est la Vice-présidente chargée de la culture à la Communauté de commune Roissy Porte de France... vous avez oublié Roissy tout à l' heure, hein ! Avant Porte de France, il y a Roissy et cela c' est fort important. Donc, c' est moi qui vous interpelle. Monsieur le Maire de Creil nous a rappelé notre projet de territoire commun dans le PNR, et j' en suis ravie, travaillant déjà avec nos partenaires de Picardie dans le cadre du site archéologique de Fosses. Monsieur le Maire, je pense qu' il n' est pas là aujourd' hui mais enfin, il doit y avoir des représentants.

Claude BERNET

Monsieur le Maire de Creil est présent.

Michèle GRENEAU

D' accord ! Bonjour monsieur le Maire. Monsieur le Maire, oui, je crois que je vous ai vu. Si l' option Nord se réalise...

Claude BERNET

C' est un fidèle.

Michèle GRENEAU

Alors, je vous dis, si l' option Nord se réalise, exit de la vallée d' Isieux et de sa richesse culturelle, des pessimistes annoncent à qui veut l' entendre que RFF a de toute façon décidé pour l' option

centre. Etes-vous déjà allés visiter la grange vollerand, joyeux de notre patrimoine agricole dans la plaine de Villeron ? Faites-le vite ! Bientôt, un super TGV aura coupé le site cher aux Franciliens, et encore plus à la famille qui le détient. Je sens que je vous ai convaincus. Dans cette salle, aucun d'entre vous ne voudrait être qualifié de prédateur ou de barbare. Il resterait donc la solution de l'option Sud. Alors là, je crie « Halte », vous passez sur le site d'Orville, lieu d'histoire que les archéologues... et voilà qu'il est à ma gauche, et je ne l'avais pas vu tout à l'heure, bonjour Monsieur Gentilly. Alors, je pense que vous êtes avec moi, hein ! ... lieu d'histoire que les archéologues ont passionnément mis à jour, que les services du Musée ARCHEA animent pour mieux le faire connaître, lieu de rencontre, de savoir, de découverte et de travail. Mesdames et messieurs, je vous disais en introduction : RFF doit trouver une alternative, et penser aux habitants qui vivent, travaillent, se distraient, se cultivent, grandissent et meurent dans notre région du Pays de France chargé d'histoires. Pour eux, nous devons penser à l'avenir, et peut-être à de nouvelles technologies. A l'heure du TD travail, des bouleversements climatiques, de l'utilisation des nouvelles énergies, il faut savoir remettre à plat un dossier obsolète qui date, et tout cela dans le cadre d'un développement humain durable... je répète « humain ». J'insiste sur le mot « humain », parce que je pense aux Fontenaisiens d'abord, aux Franciliens et aux Val-d'Oisiens en même temps, et avec les Picards dans un projet de territoire qui doit s'élargir à toute l'Europe, mais pas n'importe comment, n'est-ce pas monsieur le Maire de Creil ?

(Applaudissements)

Claude BERNET

Vous avez tenu, même chrono, dans les cinq minutes, cédé ou... enfin, presque tenu dans les cinq minutes. En tout cas, ce que vous avez dit est important et, bien entendu, ce sera noté et rappelé. Alors, je vois là-haut une main se lever. Monsieur, venez au micro numéro 1.

Guy MESSAGER

Je suis Guy Messenger, Maire de Louvres. Monsieur le Président, mesdames et messieurs les membres de la Commission, tout d'abord je me réjouis, et nous nous réjouissons, les élus de Louvres, qu'une Commission particulière débat public pour la ligne Roissy-Picardie ait été mise en place. C'est en quelque sorte la démocratie participative, c'est bien. Je ne doute pas que nous soyons écoutés, mais le plus important est que nous soyons entendus. Ma contribution sera courte et portera sur deux points. La première concerne le faisceau Sud passant sur la commune de Louvres. Ma collègue vient de parler d'une première impossibilité qui est le site historique très important de l'ancien château fort d'Orville, mais il y a aussi une deuxième chose importante qui est le déplacement d'une ligne électrique à très haute tension de 400 000 volts, dont les études sont en cours avec incertation également et qui sont exactement dans le même faisceau ou la même emprise que le faisceau Sud qui est ici proposé sur le document que vous venez de nous montrer. Et le deuxième point qui me paraît peut-être être le plus important, il concerne justement l'utilisation éventuelle de cette future ligne pour les Picards venant travailler sur Roissy. Nous sommes, monsieur

le Président, c' était rappelé, mesdames et messieurs les membres de cette Commission, au début du troisième millénaire. Nous avons les Grenelles 1 et 2 sur l' environnement. Voici des décennies que tout le monde parle et cherche à réduire en temps et en distance le rapport habitat-emploi. Pour les Picards travaillant sur Roissy, plus besoin de cette ligne, monsieur le Président, je préconise qu' ils viennent demeurer dans votre secteur...

(Applaudissements)

Guy MESSAGER

... et pourquoi pas à Louvres, puisque nous allons faire plus de 3 000 logements. Merci de m' avoir écouté, et surtout, je l' espère, entendu.

(Applaudissements)

Jean-Claude MARCUS

Oui, bonsoir ! Monsieur le Président, monsieur le Directeur des réseaux ferrés, mesdames et messieurs, je vais verser ce soir deux pièces extrêmement importantes de ce dossier.

Claude BERNET

Vous vous présentez, s' il vous plaît !

Jean-Claude MARCUS

Oui. Jean-Claude Marcus, je représente l' Association de défense des habitants de l' Est du Val-d' Oise dont vous allez entendre parler de plus en plus, qui monte en puissance et qui s' exprimera plus complètement sur le dossier lui-même à Gonesse. Mais là, je voudrais apporter les pièces qui ont manqué au débat de Villiers-le-Bel. Alors, je vais le faire avec humour, l' humour étant la politesse du désespoir, puisque je m' aperçois que Monsieur Didier Vaillant, que je vais mettre sur la sellette, malheureusement pour lui, il n' est pas là mais il a des amis dans la salle, risque d' être mis en cause. Alors, je vais le faire avec beaucoup d' humour. Parce qu' il nous a reçus le mardi 04 mai, et nous avons d' ailleurs admiré son silence. Et puis, la mémoire lui est revenue très, très rapidement, puisque à l' occasion de la semaine de l' Europe et de la conférence de presse qu' il a donnée le 06 mai pour lancer la ZAC de Tissonvilliers III, la mémoire lui est revenue qu' effectivement, en ZAC de Tissonvilliers III, avait été vendu fin 2009 un terrain à la RATP par un organisme d' ailleurs officiel, qui a pour but d' accueillir la centaine de bus haute qualité de service qui tiendra lieu, et je pense définitivement d' ailleurs, de barreau de Gonesse. Je verserai les pièces évidemment aux dossiers. Je suis très étonné, puisque d' une part, Monsieur Didier Vaillant est toujours assis à côté de Monsieur Didier Arnal au Conseil général du Val-d' Oise, que le Conseil général du Val-d' Oise se prononce, et je ne critique en rien la chose, pour le barreau de Gonesse, bien au contraire, mais qu' il a versé de l' argent à Tissonvilliers III qui accueillera les bus, qui tiendront lieu du barreau de Gonesse. Alors, cela dépasse Réseau Ferré de France, mais ici, je fais un appel à tous les élus.

Premièrement, il faut cesser de parler du barreau de Gonesse s' il est clair que c' est une ligne de bus à haute qualité de service qui s' y substituera. Je ne suis pas pour, je veux que ce soit dit. Deuxièmement, pour le cas où cette ligne dite à haute qualité de service, c' est-à-dire horriblement nuisante, tiendrait lieu de barreau de Gonesse, j' appelle tous les élus à rentrer dans un dispositif sage qui consiste, en récupérant notamment les déchets alimentaires comme à Lille et d' autres déchets fermentescibles, de méthaniser ces déchets, ce qui a l' avantage évidemment de sauvegarder mieux l' atmosphère et de coûter beaucoup moins cher pour les transports et même d' envisager des transports gratuits. Cela, c' était ma première intervention. Je vous verserai, monsieur le Président, les documents officiels ; et je regrette que Monsieur Vaillant ne nous en ait pas parlé. Deuxième chose, je me suis permis, au début du mois de mai, de faire une intervention sur votre site, donc une contribution. C' est en date du 11 mai à 9 heures 28, je dispose de l' enregistrement des cookies, et je n' ai pas vu cette participation au débat apparaître sur votre site. Donc, comme nous sommes dans la ville de Fosses, je souhaiterais que soit par omission d' informations, c' est le cas de la haute qualité de service, soit par omission de restitution, ce débat ne soit pas faussé. Je vous en remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Je réponds là-dessus Monsieur Marcus. Merci d' abord de la contribution que vous m' apportez, mais il y a un problème technique. Nous, nous publions, bien entendu, avec joie tout ce que nous recevons. La seule limite que nous mettons, c' est que si cela avait un caractère illégal, parce que, par exemple, il y aurait des... mais ce n' est pas votre cas, il y aurait des critiques contre tel ou tel qui pourraient... mais, nous, nous publions ce que nous recevons. Alors, il y a un problème qui s' est passé. On fera... je vais demander au secrétariat général de la Commission de faire l' analyse. On fera l' analyse avec vous, vous avez déjà parlé de dysfonctionnement du site ; c' est la première fois qu' on parle d' un dysfonctionnement du site depuis trois débats publics, mais... c' est toujours le même site, mais on regardera, je vous le promets, on regardera, parce que nous sommes très heureux de pouvoir enregistrer toutes les contributions quelles qu' elles soient, et bien entendu, nous ne censurons pas les contributions. Je ne veux pas que quelqu' un puisse penser que nous censurons les contributions. Des problèmes informatiques, il peut y en avoir pour tout le monde, mais... Voilà ! Donc, pour ce qui est de... ce que vous avez dit sur Monsieur Didier Vaillant, il n' est pas là, mais de toute façon tout ce qui est dans le débat public est public, et donc il aura l' occasion de vous répondre. Alors, je vais continuer mon alternance entre les deux micros. Donc, micro numéro 1, Monsieur... bien, là, vous avez la parole.

Yassine AYARI

Bonsoir ! Yassine Ayari, 30 ans, Garges-lès Gonesse. Je suis responsable du groupe des Verts Val de France qui regroupe les militants des communes du même nom, donc notamment Garges, Sarcelles, Villiers-le-Bel ; et je milite également dans une association citoyenne de Garges-lès-

Gonesse qui s' appelle « L' Emergence ». Alors, je vais commencer avec peut-être un peu d' humour, et ce sera sans doute une réponse à l' une des remarques qu' avait fait Monsieur Paternotte la dernière fois. Il y a des circonstances assez particulières, je suis né à Gonesse et mon fils est né à Senlis. Et donc, j' y vois un signe, figurez-vous, qui est qu' on n' a pas ni à diviser les territoires, et encore moins à diviser les gens qui reviennent. En ce qui nous concerne, on a créé en concertation, entre les Verts de l' Oise et les Verts du Val-d' Oise un groupe de travail, pour se prononcer sur le projet de la liaison Roissy-Picardie. Et au final, nous avons défini des principes : tout d' abord, que nous favorisons les réseaux ferrés sur les réseaux routiers ; que nous favorisons les transports collectifs sur les transports individuels ; et que, bien entendu, et cela a été un petit peu l' esprit de mon introduction, nous n' opposons ni les travailleurs ni les territoires. Vous le savez bien, les deux régions ne sont pas imperméables, c' est une division administrative. Il y a des flux dans un sens comme dans l' autre ; des parcours de vie aussi dans un sens comme dans l' autre. Donc, on n' a aucune raison d' opposer les deux territoires. Mais notre position, et cela, je le précise tout de suite, ne sera ni en blanc-seing à la Heriot ni en blanc-seing au Grand Paris, mais encore moins donc à l' organisation des emplois, notamment les emplois précaires. Donc, ce que nous espérons, en définitive, de la liaison Roissy-Picardie, c' est qu' elle puisse tout d' abord désengorger la gare du Nord, mais aussi, bien sûr, assurer une desserte beaucoup plus fluide pour les travailleurs picards, et éventuellement si dans la mesure où on faisait un barreau mixte, c' est-à-dire TGV plus TER, les voyageurs, les usagers du Nord du Val-d' Oise. Dès lors que j' évoque le Val-d' Oise, il faut immédiatement parler, à mon avis, du barreau de Gonesse. A notre sens, ils ne sont pas du tout exclusifs, mais cela il faudra le répéter sans jamais se lasser, parce que chacun répond à des besoins qui sont bien spécifiques. Mais bien évidemment, je suis tout à fait conscient ! Moi, vous savez, je viens de Garges-lès-Gonesse, et la situation n' est pas simple, il y a toujours une difficulté pour capter les emplois et, à un moment, il faut aussi reconnaître une réalité. Il y a un problème d' employabilité, à savoir un problème de formation et, disons-le aussi, de discrimination. Et ce sont, à mon avis, ces deux dimensions qui expliquent qu' on ne capte pas assez d' emplois. Si jamais on ne fait rien pour la formation de nos jeunes, si jamais on ne fait rien pour lutter contre les discriminations, ce ne sera ni demain ni après-demain que les gens de Garges, de Sarcelles ou de Villiers-le-Bel capteront avec plus de force les emplois qui y sont disponibles. Au sujet des emplois, j' ai vu dans les différents documents qui ont été donnés des études tout à fait précises sur le nombre, sur les flux, donc sur les travailleurs de la région Picardie qui se déplaçaient à Roissy et/ou en Ile-de-France, mais il y a une précision qui n' est pas du tout donnée, à mon avis, cela c' est un manque, et cela remet peut-être en question les prévisions de trafic que vous avez faites. C' est qu' on ne dit rien en fait sur la qualité de ces emplois. Est-ce que ce sont des emplois précaires ? Est-ce que ce sont des emplois en trois-huit ? Est-ce que ce sont des emplois d' intérimaires, c' est-à-dire des gens qui sont accrochés à leur téléphone et qui attendent qu' on les sonne pour venir travailler ? Et à mon avis, ces gens qui ont des horaires totalement désorganisés, comme c' est le cas pour une grande partie de Roissy, ne se suffiront pas d' une desserte avec sept TGV par jour. Et ces gens-là, et je suis ravi à ce sujet que justement on ait des cadres de la SNCF qui pourraient nous répondre, ne pourront pas profiter d' une telle desserte si jamais ils travaillent aux extrémités du jour

ou de la nuit. Donc, voilà ! A mon avis, il faut à tout prix répondre à cette question des horaires. Et enfin, dernière chose, je crois qu' on a montré un certain exemple en voulant construire une convergence. Je crois qu' il est souhaitable que chacun, pour être productif, puisse en faire de même. Il me semble que les deux exécutifs des deux Conseils régionaux de part et d' autre ne sont pas opposés sur ces deux projets, ils ont eux-mêmes reconnu qu' ils n' étaient pas exclusifs. J' ai un peu du mal à comprendre que pour telle partie, on a telle position d' un côté et telle position de tel autre côté, et donc j' invite chacun d' entre nous et chaque personne qui prendra la parole à évoluer justement vers un esprit de convergence de part et d' autre puisque, à ma connaissance, il n' y a pas encore de nationalité picarde, encore moins de nationalité francilienne, et même des gens tout à fait inspirés qui avaient proposé de fusionner les deux régions. Voilà ! Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci beaucoup ! Alors, monsieur le Maire qui attend depuis un moment au micro 2.

André TOULOUSE

Oui ! André Toulouse, le Maire de Roissy en France, merci monsieur le Président ! Avant de vous apporter un témoignage, je voudrais m' adresser à nos collègues et amis picards pour leur signaler que nous avons les mêmes problématiques que ce soit pour les gens de la Picardie et tous les habitants de l' Est du Val-d' Oise, à savoir nous avons la même difficulté à accéder à l' emploi. Donc, nous avons la même problématique, et à Villiers-le-Bel notamment, j' ai enregistré qu' il y avait des divergences et qu' on ne s' entendait pas très, très bien. Quelques intervenants toutefois de Picardie ont laissé comprendre la vraie problématique que nous comprenons, les élus, puisque nous avons les mêmes soucis des deux côtés. Alors, évitons de nous opposer, je pense qu' en se rapprochant, nous pourrions trouver une solution qui satisfasse les maires quels qu' ils soient, de Picardie ou du Val-d' Oise. Avant d' aller à mon témoignage, je voudrais aussi effacer les intervenants assez déplaisants, qui ont essayé de faire croire que les Val-d' Oisiens craignaient que les Picards viennent prendre l' emploi aux Val-d' Oisiens. Personnellement, je trouve cela grotesque. Pourquoi ? Nous sommes très bien placés pour savoir que les entreprises sur la plate-forme ont beaucoup de mal à embaucher des gens qualifiés. Alors, si les Picards pouvaient venir renforcer nos entreprises, je peux vous assurer que vous seriez les bienvenus. Alors, ne croyez surtout pas que les Val-d' Oisiens craignent que vous veniez prendre leurs emplois, au contraire, vous rendriez service à l' économie en général et aux entreprises sur la plate-forme. Alors que des chiffres ont été évoqués à Villiers-le-Bel, mais si les personnes qui n' y étaient pas peuvent l' entendre ce soir, beaucoup de collègues l' ont déjà dit. Les difficultés que vous avez, les Picards et nous, sont également les mêmes. Il faudra même savoir qu' il n' y a que 16 % de Val-d' Oisiens qui peuvent capter l' emploi de la plate-forme, alors que nous sommes survolés et liés à la pollution, le bruit en plus. Donc, c' est quand même un peu anormal, et donc ce n' est pas une opposition à la ligne Creil-Roissy... puisque vous la revendiquez, nous le comprenons fort bien, mais pourquoi ne pas

nous associer dans cette démarche ? Alors, maintenant, monsieur le Président, j' en reviens au témoignage que je voulais apporter. Vous avez dit à Villiers-le-Bel, et vous l' avez répété tout à l' heure, ce qui est tout à fait normal, vous êtes missionné par RFF pour cette...

Claude BERNET

Non ! Non, je suis missionné par la Commission Nationale du .... excusez-moi, mais Commission nationale du débat public.

André TOULOUSE

... Oui, oui ! Non, mais RFF a missionné.

Claude BERNET

RFF n' a missionné personne, et RFF a saisi la Commission nationale du débat public, parce qu' elle est obligée par la loi.

André TOULOUSE

Oui, bien sûr, oui ! Alors, je me suis mal exprimé...

Claude BERNET

Je ne sais pas d' ailleurs si RFF... non mais c' est pour vous dire... parce que je ne veux pas qu' on dise qu' on est missionné par qui que ce soit. La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante, dépendante du Premier ministre, et chaque fois qu' un maître d' ouvrage quelconque que ce soit, l' équipement, RFF, aéroport de Paris, et cetera, fait un équipement qui coûte plus de 300 millions d' euros, c' est à peu près cela la... il doit saisir la Commission du débat public qui l' a missionné.

André TOULOUSE

Non ! Mais vous avez été chargé avec les éléments que RFF vous a communiqués.

Claude BERNET

Voilà ! Tout à fait !

André TOULOUSE

C' est cela que je voulais dire. Et c' est là que c' est le cœur du problème, c' est que vous avez été mal informés, volontairement ou pas, je ne veux pas m' exprimer ici, mais je tiens justement à apporter justement le témoignage que j' annonçais. Le SIEVO qui existe depuis 1990, j' y adhèrais dès le départ, a eu à affronter déjà la proposition de la ligne à l' époque, c' était Creil-Roissy. Aujourd' hui, astucieusement, on parle de Roissy-Picardie. Cherchons la différence : où est-elle ? Le SIEVO, à l' époque, il y avait 32 communes. Il n' y en a plus que 25 aujourd' hui, parce qu' il y en a 10 qui se sont retirées, estimant ne pas avoir à être souciée par le problème. Mais les 32 Maires à

l' époque se sont exprimés contre ce tracé, pas forcément contre le tracé, mais parce que le Val-d' Oise n' y trouvait pas son compte. Donc, nous avons proposé déjà à l' époque et en 95... je peux vous dire, j' étais Président à ce moment-là de SIEVO, ensuite c' est Patrick Renaud qui m' a remplacé en 2001... nous avons voté à l' unanimité contre ce tracé, et ce que je voulais vous dire, c' est que, en tant que Président accompagné de deux collègues, nous avons été rencontrés la SNCF que je crois, ce soir, est présente, nous les avons retrouvés ils siégeaient à la gare du Nord, je m' en rappelle, dans le bureau, ils nous ont reçus très agréablement. Je leur ai fait part du souci de l' Est du Val-d' Oise de ces tracés, il y a... à l' époque, il y en avait 5, aujourd' hui il n' y en a plus que 3, à l' époque il y en avait 5, et tous posaient les problèmes que soulevait ma collègue Michèle Greneau, tous les mêmes soucis inversés, et c' était impossible. Mais au lieu d' être négatifs, nous avons proposé une contre-proposition, le barreau de Gonesse, le double barreau de Gonesse. J' ai donc été proposé cela à la direction de la SNCF, et je peux vous dire mot à mot, parce que je l' ai enregistré, j' ai marqué, m' a dit : « Monsieur le Président, si les élus du secteur défendent ce projet, eh bien nous, cela nous va très bien, pour la bonne et simple raison, c' est que cela coûtera moins cher, et que cela double notre clientèle. Parce que nous captions des clients du Nord, c' est-à-dire la Picardie et du cœur du Val-d' Oise. » Bon, 15 ans après, on nous remet le couvert, même problème, seulement, ce qui m' a fait réagir, Monsieur le Président, c' est votre intervention, je ne vous mets pas en cause du tout, parce que vous êtes dans votre mission. C' est quand vous avez dit que la venait en mission en enquête publique, le projet Roissy-Picardie, c' est parce qu' il était plus en avance que le barreau de Gonesse, c' est ce qui m' a fait réagir. Parce que quand je vous parle... depuis 90 que nous parlons de cela, je vais même plus loin. Parce qu' en 87 s' est posé le problème du TGV qui voulait sortir de Paris et venir alimenter Charles-de-Gaulle. Il y avait deux tracés qui traversaient ma commune à l' époque, ceux qui connaissent un peu le secteur, notamment la communauté, la vallée verte, c' était un des tracés. Le deuxième, c' était encore mieux, cela passait dessus ou en dessous de notre complexe sportif. Alors, vous pensez bien que le Maire de Roissy en 87, il a passé 6 mois très difficiles. C' est-à-dire qu' à trois reprises, nous avons monté des projets que j' ai envoyés à la SNCF, que j' ai envoyés à la Région, au Conseil général et quatre ministères concernés. Donc, à trois reprises, j' ai envoyé le projet, notamment ce fameux double barreau. Alors, quand vous avez dit, là, je ne vous mets pas du tout en cause, parce que ce sont les éléments qu' on vous a donnés, que Roissy-Picardie était plus avancé que le barreau de Gonesse, je ne peux pas accepter cela. C' est pour cela que je voulais apporter ce témoignage et demander en dernier ressort toujours à nos amis Picards, eh bien, par solidarité franchement, ce qu' on vous a proposé, nous avons le temps de réfléchir, d' en discuter tranquillement. Mais moi, ce que je vous propose, puisque vous visez l' emploi, et c' est tout à fait normal comme nous, nous cherchons à le capter aussi, personnellement, je suis sûr que les collègues de la communauté seront d' accord. On vous invite, venez sur le terrain, venez voir là où on veut vous déposer au cœur de l' aéroport. Et vous allez voir les emplois que vous avez autour de la gare. Pour rejoindre les emplois, où est-ce que vous allez passer ? Comment cela va se passer ? Vous croyez faire un cadeau à vos habitants, mais pas du tout. Venez vous rendre compte sur le terrain. On est prêt à louer un minicar, on vous fait faire le parcours du combattant, et cela, je vous le dis très gentiment, amicalement, c' est dans votre intérêt,

l' intérêt de vos habitants. Donc, pour cela, on a intérêt à se discuter... Patrick Renaud vous a proposé qu' on se rend compte franchement, on a tous intérêt. Et faisons une contre-proposition. Mais aujourd' hui, on nous mélange, le TER et le TGV, on nous embrouille. Ce sont deux choses très distinctes, très différentes. Vous avez besoin du TER pour l' emploi, nous aussi. Mais on nous met le TGV au milieu de tout cela. Aux techniciens de trouver la solution, ce n' est pas à nous. Ils en ont les moyens, c' est leur métier, et c' est à eux de trouver la solution qui satisfasse tout le monde. Des deux côtés, tout le monde a besoin de travailler, et l' aéroport a besoin de main-d' œuvre. Donc, je pense qu' avec ces éléments, chacun doit prendre ses responsabilités et tenir en compte les problèmes des uns et des autres. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je vais demander à RFF, qui a sûrement un certain nombre d' éléments de réponse à apporter notamment à Monsieur Toulouse, mais aussi à d' autres.

Yves JOUANIQUE

Oui. Il y a évidemment les sujets extrêmement importants qui ont été abordés, je vous remercie de l' avoir fait. Moi, j' en ai noté au moins deux, j' ai noté la question. Ils ont la mutualisation, la question est de savoir si un projet, que ce soit Roissy-Picardie ou celui du barreau de Gonesse, pouvait répondre à l' ensemble des fonctions. Alors, il y a des éléments de réponse un petit peu techniques, et Pierre-Yves Biet les apportera peut-être. Moi, j' ai observé en premier lieu que nous avons cherché, et on a cherché sincèrement monsieur le Maire, et si nous avons trouvé un projet unique qui répond à l' ensemble des fonctions, bien sûr nous le proposerions. Alors, expliquer, c' est la meilleure chose que nous avons faite, et les conclusions auxquelles nous sommes arrivés, conclusions qui sont provisoires, puisque nous sommes en débat public et que nous sommes là pour débattre. Mais j' observe simplement que d' autres que nous sont arrivés à la même conclusion, puisque dans le projet du schéma directeur régional d' Ile-de-France, et dans le SDRIF précédent, existent deux projets, existent le projet Roissy-Picardie et le projet barreau de Gonesse. Et ce que nous disons au travers du dossier, nous ne disons pas qu' il ne faut pas faire le barreau de Gonesse, nous ne disons pas qu' il faut choisir l' un ou l' autre, nous disons que les deux projets répondent à des objectifs qui sont parfaitement légitimes les uns et les autres, d' accès à l' emploi, d' accès à la grande vitesse, et que nous n' avons pas trouvé un projet unique répondant à l' ensemble de ces sujets, et nous ne sommes pas les seuls puisque le schéma directeur dit la même chose ou exprime la même chose et que le contrat de projet Etat-région francilien prévoit deux lignes différentes : une ligne pour les études, et un peu plus que les études d' ailleurs, le barreau de Gonesse ; et une ligne sur les études, voire seulement les études de Roissy-Picardie. Et puis, le second point sur lequel il faudra qu' on réponde, c' est sur la question de l' environnement. Alors, moi, je vais encore une fois apporter une réponse un petit peu générale. Je trouve que nous présentons un... et puis, les réponses plus détaillées et plus techniques viendront... nous présentons un projet dans lequel il y a

une composante, cela a été souligné, d' accès à la grande vitesse pour la Picardie. Et moi, je trouve que globalement, enfin en tout cas, c' est ce que nous avons voulu faire, un projet où la ligne nouvelle représente une dizaine de kilomètres, si vous voulez, qui s' appuie au maximum sur le réseau existant pour offrir un accès à la grande vitesse, c' est assez unique dans ce qui s' est fait jusqu' à présent sur l' accès à la grande vitesse pour être souligné, et globalement au niveau de l' ensemble des territoires dans un projet où on va permettre d' aller d' Amiens à Lyon ou d' aller vers Marseille, on le fait grâce à un barreau de 10 kilomètres. Donc, globalement, l' économie de ce projet, elle est, je trouve, la plus respectueuse possible de l' environnement puisqu' elle s' appuie au maximum sur des infrastructures existantes. Mais Pierre-Yves Biet va peut-être compléter sur des aspects plus techniques et plus précis que ces éléments de réponse généraux.

### Pierre-Yves BIET

Sur cette recherche de cette solution unique par un seul projet, qui permettrait de répondre aux différents besoins de transport, on les a évoqués, le besoin de desservir la Picardie par le TGV, le besoin depuis le Val-d' Oise de rejoindre le pôle de Roissy, et puis il y a le besoin depuis la Picardie d' atteindre également ce pôle de Roissy pour l' emploi, mais aussi pour aller prendre le TGV à la gare CDG-TGV où il y a beaucoup de destinations possibles, et puis aller également prendre l' avion. On a recherché aussi bien par des solutions qui seraient plutôt situées au Nord de l' aéroport, ce qui correspondrait finalement à la zone d' étude de Roissy-Picardie, et également par la solution qui correspondrait à mutualiser, c' est-à-dire à faire un seul et même projet sur le barreau de Gonesse, tel que Monsieur Toulouse a indiqué il y a un instant. Et la conclusion et notre conviction aujourd' hui, c' est qu' on n' y arrive pas, on n' y arrive pas dans des conditions qui permettent de répondre correctement aux besoins de déplacement. La solution de faire rouler finalement sur des mêmes voies, puisque c' est bien cela dont il s' agirait, sur des mêmes voies du barreau de Gonesse, des trains de la ligne D du RER pour lequel ce projet est conçu initialement pour répondre à ces circulations-là et ces besoins franciliens de déplacement, mais aussi des trains régionaux picards, mais aussi des TGV, parce qu' on n' a à ce moment-là pas répondu aux besoins de déplacement en TGV, donc cela nécessite de trouver aussi cette solution d' atteindre la ligne à grande vitesse d' interconnexion. On n' y a pas réussi parce que, finalement, soit on ne répond pas correctement aux Picards parce qu' il y a des allègements de parcours, des temps de parcours qui deviennent non compétitifs par rapport à l' automobile parce que, techniquement, on ne sait pas raccorder dans les conditions économiques acceptables pour les flux qui sont en question, la LGV à la ligne ferroviaire RER B ou RER D prolongée au sein de Roissy, il y a les très, très fortes contraintes par rapport à cela, et puis aussi, il y a un élément fondamental, c' est que qu' est-ce qui se passerait sur la ligne D du RER ? On a bien lu dans les premières contributions qu' il y avait un aspect qui était important, c' était la régularité du RER, c' était une ligne qui est longue, c' est une ligne qui est complexe à exploiter, et le fait de mixer les circulations, d' intégrer d' autres circulations TER sur la ligne RER D risquerait de se retourner même sur la qualité de service sur cette ligne. Donc nous, notre conclusion aujourd' hui, c' est effectivement de pouvoir à la fois répondre dans des conditions acceptables économiquement et en performance pour les déplacements depuis les territoires situés

au Nord, et puis effectivement, c' est le projet de barreau de Gonesse qui est porté, qui est mené par ailleurs pour répondre à ces besoins de déplacement francilien. Donc cela, c' est un élément qui nous semble important à débattre. Et puis, il y a les questions des options de passage qui ont été évoquées tout à l' heure. Cédric Papin vous les a présentées, et a notamment, dans sa présentation, indiqué les éléments d' enjeu qui devraient, quelle que soit l' option de passage, être pris en compte. Ce n' est pas pour autant... ce n' est pas parce qu' il y a des enjeux qu' il n' y a pas de possibilité de réaliser la ligne. On a indiqué comment, sur d' autres projets, RFF travaillait. C' est quelque chose qui se fait progressivement. Moi, je proposerais bien à Eddy Facon d' expliquer et d' illustrer aussi qu' est-ce qui a pu être fait dans les cas où il y avait également des enjeux, parce qu' il y a toujours des enjeux sur les différents projets de ligne, qu' est-ce qui peut être mis en place et qui pourrait effectivement être transposable. En tout cas, c' est clairement dans cette démarche là que RFF se situe.

### Eddy FACON

Pardon ? Oui. Ce qu' il faut avoir en considération en tête, c' est qu' un projet comme Roissy-Picardie, cela s' inscrit dans une temporalité qui est relativement longue, et que pour avoir une juste appréciation de l' impact des projets sur toutes les thématiques environnementales, cela implique de réaliser des inventaires précis et réitérés à chacune des phases des études. Pour revenir sur une question qui a été posée sur l' impact écologique d' un projet, comme pourrait être le projet Roissy-Picardie, il est clair que dès lors qu' on aura des idées plus précises des variantes de tracés qui seront envisageables dans la fusion ou dans une chaussette, on fera tout un tas d' inventaires qui permettront de préciser l' ensemble du potentiel patrimonial et l' intérêt patrimonial des espèces présentes sur les sites, tous les groupes d' espèces concernées de la grande faune, petite faune, batraciens, insectes. Ce sont des études qui ne sont pas faites bien évidemment directement par les équipes de Réseau Ferré de France, ce sont des bureaux d' études qui ont l' habitude de travailler, y compris pour le Muséum d' Histoire naturelle qui sont des bureaux d' études reconnus sur la place. Et donc, je voudrais rassurer sur le fait que les études écologiques, les études environnementales qui sont menées aujourd' hui sur les projets d' infrastructure ferroviaire ont une qualité qui n' a rien à voir avec la qualité qui pourrait être présidée il y a vingt ou trente ans. On a des normes réglementaires, des règlements très importants à respecter, réglementations Natura 2000, réglementations étude d' impact, autorisation de déplacement d' espèces protégées, les problématiques de trame verte. Donc, il faut vraiment avoir en conscience qu' un projet comme Roissy-Picardie, comme tout autre projet d' infrastructure, s' inscrit bien évidemment dans le respect de toutes les politiques publiques qui sont décidées par la législature, la législation, et que dans ce cadre-là, RFF en tant qu' établissement public en plus a une vertu d' exemplarité à développer sur ces projets. Donc, prenons des exemples concrets, puisque là je suis plutôt sur des principes et des considérations générales. Je voudrais aussi insister sur le fait que ce type de projet contribue aussi à apporter un certain nombre de connaissances sur les espèces présentes sur différents territoires. Vous avez certainement dû entendre parler du fait qu' on a remis en exergue l' existence d' espèces qui sont portées disparues sur un certain nombre de sites. Je pense à la loche d' étang,

par exemple sur la LGV Est Européenne, ou à des stations d'espèces protégées qu'on a pu éviter sur différents projets, je pense notamment au projet LGV Bretagne Pays de Loire où on a trouvé des stations d'espèces protégées de mille pieds que personne ne connaissait, ou l'existence d'une espèce sensible qui est la Cicendie Naine qu'on pensait ne pas exister dans le département de la Sarthe et qui a été trouvée. Et dernier exemple sur LGV sud atlantique, un programme tout à fait innovant de sauvegarde de la grande moule qui est une moule d'eau douce en disparition, puisqu'elle n'est présente que sur deux ou trois cours d'eau français et un cours d'eau espagnol, a été mis en place un programme de recherche spécifique avec des experts pour le coût international pour sauvegarder cette moule d'eau douce. Donc, il faut avoir en conscience, avoir à l'esprit que l'ensemble des études et des analyses que nous menons, c'est progressif, c'est continu, cela commence dès le débat public, et cela se termine après la mise en service des projets par des réalisations de biens et que dans ce cadre-là, RFF défend une position, je dirais, vertueuse sur le respect de l'ensemble des réglementations et de ces responsabilités qui sont les siennes.

#### Claude BERNET

Bien. Alors, il y a pas mal de demande de parole, mais j'aurais voulu, puisqu'on évoque ces problèmes environnementaux, donner assez vite la parole à Monsieur Hercent pour nous parler un petit peu justement de ces réglementations qui s'imposent, comme le disait Monsieur Facon. Donc, je vais demander aux gens qui ont levé la main de bien vouloir être un petit peu patients, et qu'ils se rassurent, on les fera parler au micro numéro 1 d'abord, puis au micro numéro 2. Monsieur Hercent, voilà !

#### Jean-Luc HERCENT

Oui. Bonjour ! Alors, on va attendre... Voilà ! Donc, je vais évoquer très brièvement les problématiques de milieu naturel, et notamment à travers les problématiques de réseau écologique tel que cela peut se présenter sur ce territoire, et je vais faire une petite présentation au préalable, un petit peu des enjeux de ces aspects réseaux écologiques, trame verte, trame bleue, on a entendu parler des choses. Et je vais l'illustrer avec... faire un petit exemple d'actions qui sont menées, et qui peuvent être transposées à différentes échelles, je dirais, c'est le principe qu'il faut retenir, pas forcément l'exemple qui va être évoqué. Donc, le patrimoine naturel, cela vient d'être évoqué, il y a des espèces rares et des espèces protégées, il y a des milieux remarquables, souvent qui sont relativement bien étudiés dans le cadre de projet... je vais un peu vite. Et ce qui est important, c'est la notion, on parlait de Grenelle tout à l'heure, de réseau écologique, donc de trame, et de mise en lien et de connexion et de continuité sur ces espaces. Et le côté qui s'oppose un petit peu à cette continuité, c'est donc la fragmentation, les coupures de milieu d'habitat. Donc, petite illustration... en l'occurrence, les couleurs ne passent pas très bien, mais tout ce qui est foncé noir correspond à des disparitions d'habitat, c'est le côté artificialisation, je dirais, de l'espace. Egalement, les infrastructures, l'aménagement du territoire qui, petit à petit, coupent les territoires. Et on arrive sur des analyses ici, qui sont des schémas qui ont été présentés à plusieurs reprises dans le cadre des travaux, justement, du Grenelle sur la problématique des trames vertes et bleues, à avoir des espaces

qui sont de plus en plus fragmentés, et qui ont donc des unités d'habitat de plus en plus petites et de plus en plus faibles. Donc, l'important sur cet aspect, c'est de voir un petit peu comment les choses peuvent se passer, et quelles sont les règles en jeu. Donc là, une petite illustration sur une problématique qui n'est pas très loin d'ici, c'est le plateau du Valois. On a des mares, certaines disparaissent. Les zones humides, on les comble. Pour d'autres, elles sont bien préservées, elles accueillent le petit crapaud qui est illustré, le crapaud accoucheur, et celui-ci, pour fonctionner, les populations ont besoin d'avoir une proximité de mares suffisamment proche les unes des autres... Sur cette illustration, on voit qu'il y a un certain nombre de ces mares qui sont isolées et qui ne sont plus en continuité, parce que certaines entre... deux ont disparu, ou parce qu'il y a des aménagements et des infrastructures qui ont été réalisés... de, par exemple, la présence d'une route sur une voie de déplacement de migration. Il y a les habitats, et il y a les zones de passage ou d'échange, donc pour cette petite faune. Une autre illustration, c'est le Massif forestier d'Ermenonville, donc juste à côté, sur la base d'une carte qui date de 1711, il y avait de nombreux hectares de milieu ouvert de type land. Aujourd'hui, il n'en reste que ce qui est en mauve, quelques pour-cent. Et au sein de ces petites tâches qui se sont retrouvées réparties et isolées les unes des autres, finalement, un certain nombre d'espèces ont disparu parce que les surfaces ou les tâches étaient trop petites. Un travail d'étude qui a été réalisé depuis plusieurs années par le parc a étudié un certain nombre d'espèces, et a mis un peu en évidence comment les choses pouvaient fonctionner, et quels étaient les besoins, et c'est la notion de corridor qu'on entend parler. On a les petites tâches qui correspondent aux réservoirs de biodiversité, pour reprendre la terminologie du Grenelle, et puis, entre deux, on essaie de maintenir des possibilités de circulation, d'échange. Et c'est sur cet aspect-là qu'il faut être vigilant et attentif, parce que dans le cas du Massif forestier d'Ermenonville, un chemin, une bordure, un bord de route, un bord de chemin, un bord d'infrastructure gère des zones herbacées, peuvent contribuer à jouer ce rôle de déplacement physique des espèces qui peuvent être petites, et avoir des capacités de déplacement relativement faibles, mais qui peuvent être aidées aussi d'une façon ou d'une autre. S'agissant de la flore, par exemple, on a étudié le fait que les graines peuvent être transportées, en l'occurrence par des insectes, là, c'étaient des fourmis, que si on s'intéresse à un autre aspect, le pollen d'une plante, il y a des pollinisateurs, des insectes qui peuvent se déplacer, qui peuvent aussi jouer ce rôle de continuité. Donc, il y a des aspects très physiques, directs, et puis, il y a d'autres espaces de circulation qu'il est important de prendre en compte comme... donc, alors là, une autre échelle, le même principe. Et pour peut-être un peu plus éclairer le territoire où nous sommes, sur la grande faune, cela a été évoqué tout à l'heure, les enjeux pour les cerfs qui aussi, eux, ont besoin de grand territoire, qui se déplacent à travers de très nombreux milieux naturels différents, en revanche, qui peuvent être bloqués par des clôtures, par une urbanisation, par un certain nombre d'éléments physiques, et puis qui peuvent aussi être vecteurs et transporter des graines, mais aussi des insectes ou autres invertébrés. Donc là, c'est une carte qui correspond aux massifs dits à cerfs pour l'Ile-de-France en l'occurrence, et donc on reconnaît bien les espaces qui nous intéressent, qui correspondent globalement à des espaces forestiers, mais pas seulement, et j'évoquais tout à l'heure l'aspect espace agricole ou plaine ou autres espaces que le cerf peut traverser. Donc, ici,

c' est tout ce qui est hachuré un peu grisé qui correspond à ces espaces de circulation, qu' il est aussi important de prendre en compte. Ce sont, pour beaucoup, des espaces agricoles qui peuvent être traversés, parcourus par les cerfs, certes, mais aussi par un certain nombre d' autres espèces : petites, insectes, papillons, pollinisateurs dont je parlais tout à l' heure, dont il est aussi important de pouvoir leur laisser... c' est-à-dire contribuer à la pollinisation, y compris, des cultures, et puis, aussi, petites, moyennes faunes sans précision particulière. Donc, on a les massifs forestiers, on a des grands espaces agricoles, et puis, si on regarde... alors, c' est l' analyse que je qualifierais de plus paysagère. Donc, on regarde cette mosaïque, finalement, de milieu, d' habitat, et j' ai mis un territoire de transition, parce que finalement on voit assez bien que la partie Nord est plutôt forestière avec une ligne plutôt Est-Ouest, aussi un petit peu boisée, et puis, on va dire une vaste plaine agricole... enfin, ou est essentiellement en tout cas agricole, et puis, enfin, des zones beaucoup plus urbanisées. Et en fait, cette occupation du sol s' explique aussi de façon assez importante par la géologie, la nature physique du milieu qui, elle-même, est à l' origine des reliefs qui ont été évoqués tout à l' heure et qui peuvent apporter un certain nombre de contraintes, donc que l' on superpose finalement compte tenu de la nature du sol, et donc avec des milieux qui sont différents sur la partie Sud et la partie Nord du territoire avec cette limite, plutôt orientée Est-Ouest. Si je reprends quelques cartes qui ont été produites, on parlait tout à l' heure du schéma directeur d' Ile-de-France, à travers les travaux d' élaboration, différents documents ont été produits, notamment par l' Institut d' urbanisme d' Ile-de-France, donc là, avec une carte des schémas des continuités écologiques. Je ne sais pas si c' est très visible... non, pas trop ! Donc, un certain nombre de flèches et de continuités qui mettent en évidence, sur la partie Nord de notre territoire, un certain nombre de liaisons et de continuités qui existent entre ces différents milieux. Une autre illustration sur laquelle j' ai un petit peu zoomé sur le territoire, où on voit des tâches de couleur qui sont directement issues des travaux préparatoires à l' élaboration des trames verte et bleue. Cela a été une carte de travail du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel, qui essaie d' identifier ces zones de nature importante où on voit aussi relativement clairement, en termes de milieu et d' habitat et de continuité, une flèche directe qui fait globalement plutôt Nord-Sud, et une deuxième continuité liée aux espaces agricoles, mais aussi aux petits réseaux de boisement plutôt Est-Ouest, donc il faudra intégrer... dont il faudra tenir compte, au-delà des milieux naturels bien spécifiques, bien particuliers, ou des espèces qui pourront être identifiées sur ces espaces. Donc, c' est cette vaste zone de circulation pour des espèces plutôt forestières, d' une part, pour des espèces plutôt agricoles, d' autre part. Voilà ! Et, dernier petit exemple, puisque nous sommes à Fosses, et que le parc, et RFF et SNCF, a abouti à un projet il y a quelques temps, qui concernait une continuité forestière du massif de Chantilly, la partie entourée, pour lequel... qui correspond aux dernières zones de circulation au sein du massif forestier de la faune, et qui devait être équipé d' une clôture. De nombreux échanges ont eu lieu pour aboutir à un projet qui, finalement, satisfasse tout le monde, qui réponde aux enjeux de sécurité par rapport à l' accès au public, ou le nonaccès au public aux voies, et la possibilité pour la faune, petite, grande, moyenne, de pouvoir traverser ces dispositifs. Donc, un des exemples, qui est une expérience locale, mais qui renvoie aussi à un certain nombre d' actions et de projets qui ont été évoqués par Monsieur

Facon, qui peuvent être mis en œuvre dans le cadre d' aménagements de ce type-là. Voilà ce que je voulais vous apporter comme éclairage.

Claude BERNET

Bien, merci beaucoup ! Je pense qu' il va y avoir plein de questions à poser. Alors, je vais commencer par la dame-là, qui était au micro 1 depuis un bon moment... la dame en blanc, qui attendait depuis longtemps. Si elle veut bien rejoindre le micro 1. Excusez-moi de vous prendre comme cela, un peu...

Intervenant

Je laisse la parole à la dame en rose qui, à juste titre, faisait remarquer qu' il n' y avait pas de dame qui avait parlé, et surtout, pas de dame pas élue. Alors, comme je suis élue, eh bien, voilà, elle parle.

Claude BERNET

Très bien.

Intervenant

Je remercie cette dame qui me laisse sa place, parce qu' a priori, j' ai cru que j' étais à l' Assemblée nationale, où il n' y avait que des hommes élus qui parlaient. Alors...

Claude BERNET

Mais non, mais non !

Intervenant

Moi, je suis utilisatrice des transports en commun, et a priori, je n' en entends pas parler ce soir. Donc, la ligne D... Vous me connaissez déjà, je suis intervenue à diverses reprises pour essayer de régler les problèmes. C' est une catastrophe, et c' est marrant, parce que nos élus n' ont pas, à l' époque où on est passé de 12 trains à 8 trains, été outrés, et ne sont pas intervenus, et n' ont pas lutté comme il aurait fallu. Donc, il faudrait savoir que dans les prochains mois, prochaines années, le RER D, il y aura bientôt 12 trains, on va revenir à la normale, mais 12 trains qui s' arrêteront à Goussainville. Quatre ans plus tard, il y aura 16 trains qui s' arrêteront à Goussainville. Donc, entre Lenous et Orry-la-Ville, toujours les mêmes trains. Donc, il y a 40 ans, il y avait quatre trains à l' heure, dans 40 ans, il y aura toujours quatre trains à l' heure. Et il y avait un temps, on mettait 20 minutes pour aller à la gare du Nord, aujourd' hui, on en met 40. Donc, personne ne pense aux usagers de la région Est Val-d' Oise. (Applaudissements) Alors, moi, je vois les avantages transport, le reste... J' intervins uniquement pour les transports et pour les usagers. J' y vois de nombreux avantages, même s' il n' y a pas de barreau de Gonesse, mais cela, messieurs les élus, puisqu' il n' y a que des messieurs ce soir, il fallait vous battre peut-être un petit peu avant. Voilà ! Parce que, quand même, depuis le temps que ce barreau de Gonesse, on en entend parler, maintenant que Picardie arrive, là, il faut faire un barrage. Je trouve cela anormal ! On est des usagers, on est des

travailleurs, on a besoin de bosser, qu' on habite dans l' Oise, dans le Val-d' Oise ou ailleurs. Oui. Il faudra le rappeler quand même. (Applaudissements) Alors, les avantages, c' est que... J' ai entendu parler que les régionaux allaient s' arrêter. Très bien les régionaux, parce que si à Fosses on peut monter d' un régional, en 15 minutes, dans la gare du Nord, au lieu de 45. Si on peut être en 5 minutes à Roissy, tant mieux, parce que les pauvres gens qui prennent leur bus le matin, qui se paient une heure de tortillard, là, pour arriver à Roissy, personne n' en parle ce soir. A priori, cela n' intéresse personne, les usagers. Oui ! Il y en a qui doivent souffrir, parce que ce sont souvent des intérimaires qui prennent un petit bus, là. Cela n' intéresse personne, les usagers. Voilà, très bien ! Deuxième point dont personne ne parle, les tarifs et l' accessibilité. Quel sera le tarif si on veut monter dans ces trains ? Personne n' en parle. A priori, cela... On voit que vous n' êtes pas clients de la SNCF, cela ne vous concerne pas, vous ne posez pas les questions importantes pour les usagers. Donc, quel sera le tarif ? Est-ce que la carte orange suffira pour monter dans ces trains pour aller à Roissy ? Est-ce que de gare du Nord, on pourra aller directement à Survilliers-Fosses le soir ? Question ? Voilà. Et merci de penser aux usagers, messieurs les élus, parce que mesdames, je n' ai pas vu beaucoup.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Enfin, vous vous êtes bien exprimée avec humour, et on va encore donner la parole à une dame pour faire droit à votre remarque. Et puis, ensuite, on va donner tout de même donner la parole aux messieurs, tout de même. Merci, madame. Allez-y !

Charlotte BRUN

Bonsoir ! Donc, je suis Charlotte Brun, je suis une habitante du Val-d' Oise, habitante d' Ecoen et élue d' Ecoen, et par ailleurs Conseillère régionale d' Ile-de-France. Je trouve par ailleurs important, effectivement, que les filles puissent prendre la parole, et je trouve bien que Michèle Greneau ait auguré ce tour. Moi, je voudrais, avant toute chose, avant par ailleurs que le Maire de Creil ne s' exprime, dire à quel point il faut comprendre le fait que les Val-d' Oisiens, et tout particulièrement les Val-d' Oisiens de l' Est du département, mais moi, qui ai grandi à Cergy, par exemple, et qui, pendant longtemps, ai cru, petite, que Roissy n' était pas dans le Val-d' Oise, tellement il fallait tant pour rejoindre Roissy en transport en commun, il faut comprendre à quel point cette question elle est sensible, parce qu' effectivement, comme l' a dit le Maire de Roissy, lorsque seuls 16 % des emplois de la plate-forme sont occupés par des habitants de ce département, que ces mêmes habitants voient ce département, compte tenu de la logique en étoile de construction du modèle de transport français, ce département est de plus en plus morcelé. En deux ans, là, on a eu deux débats publics, le dernier, c' était sur l' A16, sur le prolongement de l' A16, donc ce n' était pas très loin d' ici, vous voyez ? Alors même qu' on vient d' avoir un exposé très intéressant sur la biodiversité... la biodiversité, effectivement, non seulement à préserver, voire même, surtout dans le département, à enrichir, compte tenu, je l' ai dit, du fort poids occupé par les liaisons routières dans

ce département, de la question aéroportuaire évidemment, mais aussi des différents types de pollution, et par exemple les pollutions de nos champs. Voilà. Donc, c' est un département qui a l' impression, en tout cas pour ses habitants et pour ses élus, d' avoir bien payé très cher le prix de la biodiversité. Enfin, sur la biodiversité, le prix de l' accès à la modernité des années 70-80, sans pour autant, finalement, en termes d' emploi ou d' accès à la culture, aux sports, que ses habitants en bénéficient vraiment. Donc, c' est vécu de manière, effectivement, très sensible, et à juste titre. Alors, quand je disais que c' était propre des habitants de l' Est du Val-d' Oise, cela l' est également de l' accessibilité de la plate-forme de Roissy, qu' on habite Cergy ou le cœur de ce département. Moi, je voudrais juste préciser deux ou trois petites choses, parce qu' il y a, notamment sur la question du barreau de Gonesse, des propos qui ont été tenus, je ne veux pas qu' il y ait de malentendus dans le débat de ce soir. D' abord, dire que la région engage en ce moment une étude sur l' accessibilité de la plate-forme par les départements du Val-d' Oise et la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, que cette étude devrait aboutir avant la fin de l' année 2010, et qu' elle nous sera bien utile également pour avancer en tant qu' usagers... parce qu' on est tous des usagers, il n' y a pas les élus d' un côté et les usagers de l' autre, on prend tous les transports en commun, et on aimerait tous moins prendre la voiture. D' ailleurs, au passage, je m' excuse que je suis arrivée en retard, tout d' abord, parce que j' ai eu un petit accident de voiture, comme quoi s' il y avait plus de transports en commun dans notre secteur... trêve de plaisanteries. Donc, on est tous des usagers, et l' enjeu, il est important, effectivement, d' améliorer l' accessibilité pour ces départements franciliens et de la plate-forme d' emploi de Roissy. Dire, plus précisément, sur la question du barreau de Gonesse, que... deux choses, d' abord, sur la question ligne TGV et RER, que la tendance aujourd' hui, en région Ile-de-France, elle est plutôt au découplage du TGV et des réseaux de RER, tout simplement parce que, comme l' a dit la dame juste avant moi, effectivement, on renvoie sur la question du RER D, on a aujourd' hui, tout particulièrement sur cette question, un RER qui traverse huit départements, dont la fréquentation, elle s' est accrue de 40 % ces huit dernières années. Il y a 500 000 voyageurs par jour, il suffit de l' avoir emprunté, ne serait-ce qu' une fois, pour se rendre compte que cette ligne, elle est totalement saturée, encore plus depuis qu' elle a moins de fréquence évidemment, mais elle sera encore plus saturée. Et un vrai sujet sur cette ligne-là, c' est le cas de quasiment toutes les lignes de RER, mais tout particulièrement sur celle-là. Donc, effectivement, il y a une urgence, un barreau qui, malheureusement, ne peut pas être un barreau groupé. Je tiens à préciser par ailleurs que l' engagement de la région et du STIF est celui-là, et c' est celui-là. C' est cela qu' il faut entendre, mon ami Marcus... Jean-Claude Marcus, qu' il y a un engagement pour un barreau ferré à horizon 2017, que les études sont en cours. Et c' est parce que les études sont en cours qu' il n' y a pas eu de saisine encore de la Commission du débat public, quand les études auront lieu, il y aura la saisine, évidemment quand elles seront sur la table. Dire également que barreau, que la ligne de bus à haute qualité de service verra le jour, effectivement, de manière intermédiaire en 2013, mais que le barreau ferré, c' est 2017, donc on est sur des échéances très courtes. Et il est important qu' on partage l' information et qu' on en soit tous conscients. Cela, il ne faut pas non plus que des faux bruits se diffusent. Sur le projet, et je termine par-là, plus précisément, la région Ile-de-France a plusieurs fois rappelé que pour nous, il était

important que les Val-d' Oisiens de l' Est du département, du Nord-Est du département, ne voient pas passer le train, voilà ! Que ce ne soit pas uniquement une ligne de TGV, et qu' il faut absolument qu' il y ait une dimension TER. Cela ne peut pas être... justement, l' enjeu doit être de rassembler les populations. On ne peut pas considérer le développement de la Picardie contre le développement de ces territoires franciliens, absolument pas, et ces deux développements vont de paire. Je voudrais insister sur l' intervention de Michèle Greneau qui, à juste titre, a insisté à quel point... a souligné à quel point ce territoire francilien avait une histoire, pas simplement une biodiversité à enrichir, mais également une histoire à préserver. Et la région a rappelé plusieurs fois, et a rappelé RFF notamment, et l' exemple de Massy Valenton, par ailleurs, peut rafraîchir les idées de RFF à quel point nous sommes vigilants sur cette question environnementale et de préservation des sites historiques, à la question de la problématique du bruit, et puis évidemment aux aspects hydrauliques également. Pour nous, cela nous semble une question centrale, l' insertion du projet dans le territoire, dans le respect de sa biodiversité, mais aussi de son histoire et de la diversité de ses paysages.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Il est peut-être temps de donner la parole au micro 2.

Thierry BONTE

Merci beaucoup monsieur le Président. J' ai écouté avec beaucoup d' attention l' intervention de l' intervenante, et dire peut-être pour commencer, je suis Thierry Bonté, Vice-président au Transport et au déplacement de l' agglomération d' Amiens Métropole, représentant donc le Maire d' Amiens, le Président de la Communauté d' agglomération d' Amiens Métropole, et aussi du pays du Grand Amiénois que nous sommes tous les héritiers d' une situation quand même très étrange et très problématique, qui fait que nous sommes normalement dans une sorte de solidarité d' intérêt, c' est-à-dire que notre problème c' est qu' au fond de ce hub aéroportuaire Charles-de-Gaulle est très mal desservi par les transports collectifs de proximité, plutôt pas trop mal connecté à travers le réseau Sud TGV avec les métropoles dites d' équilibre, mais en tout cas que les aménageurs ont effectivement raté quelque chose, et pour les habitants de l' Oise et pour les habitants du Val-d' Oise, et plus largement évidemment les Franciliens et les Picards dans l' accès à la plate-forme aéroportuaire. Je voulais commencer par cela parce que c' est quand même important, me semble-t-il, historiquement de le rappeler. Voilà, je ne vous étonnerai pas en vous disant que, nous à Amiens, représentants des institutions que j' ai décrites, nous sommes évidemment favorables au barreau Picardie-Roissy. Deux cent trois gares TGV en France, pas une seule qui se situe aujourd' hui dans une ville picarde. Vous savez que nous avons une gare en Picardie, la Gare Haute Picardie, qui est souvent décrite comme étant une gare au milieu des betteraves, qui est une espèce de contre-exemple en matière d' aménagement du territoire. Evidemment, nous aussi, nous regardons beaucoup passer les trains depuis des années, sans que des dessertes véritables aient permis d' irriguer le territoire et de connecter la Picardie et Amiens au réseau à grande vitesse. Et je veux dire que les choix qui ont été

faits, il y a plus d' une vingtaine d' années, n' ont évidemment pas permis de répondre aux besoins et aux demandes des habitants, et ne serait-ce que pour cela, c' est-à-dire pour réparer quand même cette forme, voilà, d' injustice qui fait qu' une grande partie du territoire du Nord-Ouest français n' est pas connectée à la grande vitesse. Nous sommes simplement légitimes à demander la connexion à la grande vitesse, donc pour nous, le barreau de Picardie n' est qu' un premier maillon puisque, évidemment, nous ne renonçons pas à nous mobiliser par la suite sur la ligne à grande vitesse Paris-Londres par Amiens une fois mais dans un avenir, me semble-t-il, assez lointain que la ligne TGV Nord sera saturée. Evidemment, nous ne sommes pas arc-boutés sur une attitude de revanche, une attitude passéiste par rapport à ce qui s' est passé, comme je le disais il y a plus de 20 ans, nous regardons l' avenir, et nous avons regardé avec attention et beaucoup de précisions le projet qui nous est proposé. Et quand on le regarde de tous les côtés, pour nous, Picard c' est un bon projet. Pourquoi ? Parce qu' il répond à beaucoup d' intérêts communs des habitants de la Picardie, et évidemment de l' Oise, et je dirais que c' est une sorte de couteau suisse s' il est un peu multifonction pour nous parce que, évidemment, il y a l' enjeu de la grande vitesse dont je parlais il y a un instant, qui n' est pas seulement un enjeu local mais aussi un enjeu régional et national de raccorder toute une région enfin à la grande vitesse à partir de ce barreau, mais combiné à l' offre TER, évidemment, il offre une proposition de maillage du territoire qui fait que c' est toute une région, comme je le disais il y a un instant, qui peut de ce fait être connecté au réseau à grande vitesse, et notamment à tout le réseau Sud. Et puis, bien sûr, il apporte une solution aux habitants de l' Oise qui sont les pendulaires qui vont travailler sur la zone aéroportuaire de Charles-de-Gaulle, mais là, il me semble qu' il faut faire valoir des solidarités entre le Val-d' Oise et l' Oise, puisque les salariés, les travailleurs des deux régions sont tout à fait légitimes à réclamer des solutions, me semble-t-il, distinctes et toutes les deux qui présentent leur intérêt d' accès facilité à la plate-forme aéroportuaire. Enfin, mais c' est devenu une banalité de le dire, un aménagement comme celui-ci va permettre un report modal particulièrement significatif, et faire en sorte que les milliers de personnes qui vont aujourd' hui... qui se rendent aujourd' hui à Charles de Gaulle en voiture pourront s' y rendre en train demain, on l' espère avant 2020 pour ce qui nous concerne, et faire en sorte que les nuisances sur l' environnement, puisqu' on a beaucoup parlé d' environnement, et j' ai écouté avec attention les propos de monsieur, et quand même la situation d' aujourd' hui, elle est très critique au niveau de l' environnement, bien sûr à cause de ces milliers de personnes qui se rendent en voiture sur la plate-forme aéroportuaire, qu' ils viennent évidemment du Val-d' Oise et de l' Oise. Donc, voilà les quelques raisons, et j' ai été très synthétique, qui font que, il me semble, tous les élus picards, que ce soit nous à Amiens et à Amiens Métropole, ou sans doute des collègues qui s' exprimeront tout à l' heure de l' Oise et de la région, nous sommes tous rassemblés derrière ce projet qui nous semble effectivement être un projet équilibré, un bon projet d' aménagement, et qui a un véritable effet démultiplicateur à partir d' un maillon que, nous, on juge évidemment petit par son ampleur, mais qui peut avoir des conséquences, on le sait bien, sur vos territoires, et on en parle avec facilité puisqu' il n' est pas chez nous. Donc, évidemment, vous êtes complètement, vous, fondés à discuter de l' intérêt de l' impact sur vos territoires de ce type d' aménagement. Enfin, je voulais le dire, mais à chaque fois que je suis en réunion publique pour participer à ce débat, et maintenant on a

nos habitudes avec les gens de la Commission qui nous connaissent, je veux dire qu' il me paraît, mais cela a été dit dans un certain nombre d' interventions et j' en termine, que vraiment il ne serait... il n' y aurait rien de plus, d' une certaine manière, catastrophique qu' on oppose des territoires à d' autres, des populations à d' autres. Il n' y a pas de frontière fermée, cela a été dit, entre un territoire et un autre, il y a des intérêts communs. Il faut savoir les faire valoir, chacun fait avancer son dossier parce que je ne crois pas que, malheureusement, une seule solution existe qui puisse satisfaire aux besoins et aux demandes à la fois de la population et des élus, et il me semble que la sagesse commande bien sûr qu' on se parle, qu' on se rencontre, sachant qu' on ne sera sans doute pas d' accord sur les solutions, mais qu' en tout cas ce débat public, il permet de faire avancer de façon complémentaire les deux projets que nous portons, que ce soit le barreau Picardie-Roissy, qu' évidemment on appelle de nos vœux, ou bien le barreau de Gonesse qui, pour nous, n' est pas le même, qui est distinct de celui-ci et qui répond à d' autres choses. Donc, voilà ce que je voulais vous dire, saluer évidemment la qualité du débat et remercier encore une fois le Maire de Fosses qui nous a invités. J' ai relevé avec attention que justement il disait que les intérêts des deux régions ne devaient pas s' opposer les uns aux autres. Merci !

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien. Alors, je vais donner la parole au monsieur là qui est là. Il faudrait lui donner un micro, ou qu' il aille au micro numéro 1, s' il veut bien, cela ira peut-être plus vite. Voilà.

Christian NAHON

Oui. Bonsoir ! Je suis Christian Nahon, le Maire de Villeron, l' espace où il y a des batraciens qui se promènent, mais il n' y a pas d' habitants. Sur vos cartes, vous corrigerez monsieur de RFF, s' il vous plait. Je suis désolé, je n' ai pas le... (Applaudissements) Je suis désolé, je n' ai pas la modération de mes collègues, ni le lyrisme de Madame Greneau qui excelle. Simplement, moi, ce que je voudrais dire, c' est que je trouve un petit peu cavalier quand même qu' on mène des études sur une commune sans que le Maire soit concerté, sans que la RFF ait au moins eu la délicatesse de venir sur le territoire... (Applaudissements) ... se préoccuper des habitants, parce que je constate qu' on a... il y a beaucoup d' études sur les grenouilles ou les crapauds, comme vous l' avez évoqué, j' aimerais bien de temps en temps qu' on nous compare à des crapauds aussi pour qu' on se préoccupe de notre sort. (Applaudissements) Voilà. Ce que je voulais rajouter aussi, c' est que quand on a la gale, quand on veut tuer son chien, on dit qu' il a la gale. Vous, vous dites, Villeron, c' est les plus beaux, c' est les meilleurs, regardez le tracé, c' est le moins cher, c' est le plus rapide, c' est là où on draine le plus. J' aimerais bien que la Commission vérifie les chiffres et les questions qui ont été posées, parce que tout le monde le sait que dans un sondage, quand on veut avoir des bonnes réponses, on pose des bonnes questions. Moi, j' aimerais bien savoir quelles sont les questions qui ont été posées au niveau du sondage, et comment ont été calculés les chiffres ? Parce que j' imagine la tête de mon collègue, le Maire de Creil qui est là, bonsoir monsieur le Maire !

Si demain on lui disait au lieu d' avoir une ligne de train, il avait une ligne d' avion qui passe au-dessus de sa tête, j' aimerais bien voir sa tête ce jour-là où on lui disait... sans qu' il soit averti, bien sûr, parce que sans l' avertir... (Applaudissements) Voilà. Ceci dit, il ne faudrait pas quand même mélanger les problèmes. Je crois qu' il y a les gens qui veulent aller travailler sur l' aéroport, et je crois qu' il faut favoriser tous les gens qui veulent aller travailler sur l' aéroport, y compris les Picards... y compris les Picards qui sont comme les Val-d' Oisiens, égaux face à l' emploi, je crois que mon collègue André Toulouse l' a dit tout à l' heure, et je crois que c' est un élément fort du débat. Par contre, il faudrait aussi regarder le problème du TGV, parce que le TGV, j' aimerais bien avoir la certitude que ce n' est pas RFF qui souhaite emmener ces trains à Amiens plutôt que de les emmener à Lille pour mieux les entretenir beaucoup plus près et pour... (Applaudissements)... parce que je suis surpris que pour 7 TGV, 7 TGV par jour, aller-retour, on ait besoin de construire une ligne, alors que pour 250 000 habitants du Val-d' Oise, on n' arrive pas à faire une ligne entre... de quelques kilomètres, puisque c' est à peu près la même distance. Pour répondre à une dame tout à l' heure qui parlait des élus qui ne se préoccupent pas de la ligne D du RER, simplement madame, je comprends votre souci et je suis solidaire avec vous. Ce que je voudrais dire, c' est qu' on a eu des réunions avec la SNCF et RFF, la réponse qui nous a été donnée, c' est de dire : « Pour que les trains roulent mieux, supprimons des trains, comme cela, il y aura moins de retard ». Effectivement, il y a moins de train. Et la deuxième préoccupation qu' on a, c' est de dire demain : « Revenons à 12 trains ». Et RFF nous a dit : « Ah oui, 12 trains, c' est une bonne idée, c' est ce qu' on faisait avant. Mais il nous faut deux ans pour mettre cela en place. » Alors, pendant deux ans, il y a quelques millions de personnes qui vont galérer, parce qu' il faut deux ans, mais cela la SNCF... pendant ce temps-là, les gens de RFF, je suis désolé, mais vous avez un gagne-pain, et pendant ce temps-là, d' autres risquent de le perdre. Voilà. C' est tout ce que je voulais dire bonne soirée.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, justement, puisque la SNCF, il en a été question un certain nombre de fois, en tant qu' exploitant de ce réseau, et donc Monsieur Lebœuf est là, je vais lui donner la parole, s' il veut bien répondre à un certain nombre de questions.

Michel LEBŒUF

Oui. Avant de répondre à quelques questions, merci monsieur le Président, mesdames, messieurs les Parlementaires et élus, mesdames, messieurs. J' aurais voulu vous exprimer la position de la SNCF, et plus exactement de la branche Voyages, c' est-à-dire Grande Ligne sur le projet qui nous intéresse ce soir. Le réseau dont nous avons hérité était un réseau très centralisé, avec des très bonnes lignes qui vont vers Paris, mais qui ne nous feraient que des très mauvaises transversales, et les gens, pour aller de province en province, étaient obligés de passer par Paris et de prendre le métro. Nous avons créé dans les années 90 une ligne de jonction qui tourne autour de Paris, et qui offre d' excellentes transversales. Et le succès de cette ligne est très important parce qu' il répond...

parce que cette ligne répond à un besoin. Cette ligne, également, traverse l' aéroport de Roissy, et l' aéroport de Roissy, nous avons une clientèle nombreuse, dont à peu près les trois quarts sont des gens qui prennent l' avion et le train, l' un avant l' autre, et un quart sont des gens qui passent d' un TGV à l' autre, parce que c' est un hub TGV, ou bien qui viennent prendre le TGV ici parce que c' est plus pratique pour eux que de le prendre à Paris. Et cette gare est aussi un succès, et cette gare répond aussi à un besoin. Alors, la position de la SNCF sur le projet résulte finalement d' un triple constat. Premier constat, cela a été dit tout à l' heure, il y a dans la gare de Roissy quatre voies, quatre voies à quai et deux voies qui ne sont pas à quai, et de ce fait, il est impossible ou quasi-impossible d' avoir des trains qui sont terminus dans la gare. C' est un handicap de cette gare, c' est un handicap qui fait que, par exemple, nous ne pouvons pas arrêter des eurostars à Roissy, parce que l' eurostar mobiliserait un quai pendant beaucoup trop longtemps et, par ailleurs, il faudrait isoler ce quai pour des raisons de sûreté du tunnel sous la Manche. Donc voilà une première limitation que nous constatons dans la situation actuelle. Deuxième limitation, effectivement, cette équipe à Réseau ferré de France tout à l' heure, quand on sort de la gare de Roissy par le Nord, on ne peut aller qu' à Lille. Or, aujourd' hui, nous avons entre Roissy et Lille à peu près un peu plus d' une vingtaine de trains de Roissy vers Lille, et autant dans l' autre sens évidemment. Mais nous avons aussi de Paris vers Lille et Bruxelles à peu près une trentaine de trains, si bien qu' entre l' Ile-de-France et le Nord de la France ou la Belgique, nous offrons par jour et par sens une cinquantaine de trains. Donc, il n' y a plus tellement d' intérêt à développer ce marché-là, parce qu' il a atteint sa maturité. A l' inverse, nous passons à côté de la Picardie, la Picardie voit effectivement passer les trains, mais elle n' est pas raccordée au réseau. Aujourd' hui, il y a des régions en France qui payent pour faire circuler des TGV qui passent par Roissy. Il y a des régions en France qui dépensent des millions, des centaines de millions d' euros pour être raccordées au réseau à grande vitesse. Et il y a des régions qui ont des projets comme, par exemple, le Centre avec le projet POCLE ou comme la Normandie avec la future liaison La Défense-Mantes-la-Jolie, qui veulent être accordés au réseau à grande vitesse, qui veulent accéder à Roissy. Donc, il est tout à fait logique que la Picardie qui aujourd' hui n' a pas cet accès puisse un jour en bénéficier, sinon cette région sera définitivement handicapée par rapport aux autres. Et puis, troisième élément du constat, bien sûr, Roissy, c' est un très gros pôle d' emploi, et les personnes qui sont employées à Roissy, en partie, proviennent du Val-d' Oise ou de l' Oise, voire plus haut dans la Picardie. Le projet qui nous est proposé par RFF permet, à notre sens, un assez bon compromis pour résoudre les trois difficultés que j' ai soulevées. D' abord, il permet effectivement de faire la liaison entre Roissy et la Picardie, il permet de donner à la Picardie un accès à l' aéroport, il permet de donner un accès au réseau TGV et, par conséquent, il offre une liaison de niveau national, voire international dont la Picardie a besoin. La deuxième chose c' est que, comme cela vous a été expliqué, la gare de Roissy va être transformée. C' est une partie du projet qui ne peut pas être dissociée du segment ligne à créer, et en modifiant la gare de Roissy, ce réserve très importante que nous puissions avoir dans la gare des installations de changement de voie, en modifiant la gare de Roissy, on pourra avoir des trains terminus, et le fait de pouvoir avoir des trains terminus rend possible l' accueil de TER dans la gare de Roissy, si bien que le barreau à constituer, d' une dizaine de kilomètres environ, ne sera pas uniquement un barreau qui permettra

les relations nationales et internationales dont j' ai parlées tout à l' heure, mais également des relations régionales et des relations locales pour les personnes qui sont pendulaires et qui travaillent sur la plate-forme de l' aéroport de Roissy, que ces personnes viennent du haut de la Picardie, de l' Oise ou du Val-d' Oise. Et donc, nous trouvons que ce projet rassemble l' ensemble des besoins, peut-être pas tous les besoins du Val-d' Oise, nous en convenons, mais là il y a d' autres projets, il ne faut pas opposer les projets les uns aux autres, mais ce projet-là, nous essayons de lui donner la dimension maximum en jouant sur la synergie entre les différents trafics. Alors, cette synergie est très importante, parce que l' offre TGV, bien sûr, sera calibrée sur la demande, et la demande Grande Ligne, elle représente un certain nombre de dessertes TGV. On peut peut-être offrir un petit peu plus de dessert TGV, si dans ces TGV on transporte aussi des gens pour des trajets régionaux. Donc là, il y a une discussion qui doit avoir lieu entre l' opérateur SNCF et les autorités organisatrices des transports pour voir comment on peut optimiser la desserte TGV, tout en ayant à côté, bien sûr, une desserte TER, les deux étant rendus compatibles dans l' aéroport de Roissy grâce justement à la possibilité de faire des terminus. Donc, cette position que je viens d' exprimer qui est positive pour le projet, et bien entendu, nous allons l' écrire et elle fera l' objet d' un cahier d' acteurs que vous pourrez lire. Et voilà donc, c' est notre position. Voilà, je voulais que vous la connaissiez. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Voilà ! Elle était claire. Alors, monsieur au micro numéro 2, qui attendait depuis si longtemps.

Jean-Marie FOSSIER

Jean-Marie Fossier, agriculteur, vice-président de la Chambre d' agriculture d' Ile-de-France, et Président de la Coopérative agricole du Pays de France. Permettez-moi tout d' abord, monsieur le Président, de vous remercier de nous donner la parole, et de pouvoir ainsi exprimer publiquement l' avis de la profession agricole d' Ile-de-France sur ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Chacun comprendra aisément combien la perspective de création d' une nouvelle infrastructure ferroviaire en Plaine de France inquiète le monde agricole et rural. Secteur emblématique et historique de la production agricole du Val-d' Oise et de l' Ile-de-France, la Plaine de France a payé hier, paie aujourd' hui, et paiera encore demain un lourd tribut à l' aménagement de notre région Nord de Paris. Chacune des opérations réalisées, ayant comme conséquence de fragiliser encore davantage une activité déjà en danger, est soumise à une pression foncière sans cesse croissante. Au-delà des effets directs du prélèvement du foncier agricole, il convient aussi de rappeler les nombreux effets indirects de ce développement tentaculaire, qui pèsent à la fois sur les exploitations et sur leurs secteurs d' amont et d' aval. Avant tout, activité économique, l' agriculture de la Plaine de France, c' est 138 exploitations agricoles, 16 280 hectares de cultures, 117 salariés permanents, une coopérative réalisant un chiffre d' affaires consolidé de 29 millions d' euros, deux concessionnaires de machine agricole, 3 entrepreneurs de travaux agricoles, 100 000 tonnes de céréales et

d' oléoprotéagineux, 180 000 tonnes de betteraves. Monsieur le Président, mesdames, messieurs, malgré les quelques mots évoqués dans sa présentation par RFF, la prise en compte de l' importance économique de l' agriculture de la Plaine de France a été totalement occultée par le maître d' ouvrage. Dans son dossier de présentation fort de 112 pages, RFF consacre, en tout et pour tout, 27 lignes à notre activité, et cite seulement 7 fois le mot agricole. Plus que cela, et dans un aussi peu d' espace, le maître d' ouvrage réussit l' exploit non seulement de déconsidérer l' agriculture régionale, mais surtout de méconnaître son importance, tant économique que d' équilibre paysager et d' occupation du territoire. Non, les espaces agricoles ne sont pas disponibles. Non, les espaces agricoles ne sont pas sans intérêts écologique et environnemental. Non, les espaces agricoles ne sont pas destinés à recevoir toutes les infrastructures, et encore moins sans en avoir préalablement et raisonnablement mesurer l' impact. A l' analyse de ce document tellement léger et incomplet sur le plan agricole, nous constatons que ce projet de liaison ferroviaire impacte principalement le département du Val-d' Oise. Nous regrettons la dissociation des projets de desserte vers l' aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, et notamment de faire fi d' une réflexion globale avec le projet du barreau de Gonesse. Nous déplorons l' absence de lisibilité sur la création de nouvelles lignes à grande vitesse et de leurs interconnexions. Monsieur le Président, mesdames et messieurs, aujourd' hui, il convient plus que jamais de préserver au maximum les espaces agricoles, d' économiser le territoire et de maintenir l' agriculture dans sa dimension multifonctionnelle : productrice de richesses et d' emplois, garante des paysages, intervenant entre deux secteurs forts d' amont et d' aval, et en articulant son devenir autour du triptyque, économie, production et environnement. J' ajoute pour terminer que les agriculteurs de la Plaine de France sont bien conscients de vivre dans un secteur à fort développement, qu' ils ne se sont jamais opposés frontalement à la création d' aménagement ou d' infrastructure d' intérêt général. Pour autant, et pour toutes les raisons précédemment évoquées, très clairement et sans aucune ambiguïté, la profession agricole d' Ile-de-France rejette fermement et définitivement ce projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

(Applaudissements)

Claude BERNET

On reste au micro 2, et puis on passera au micro 1 après. Oui !

Charles HUET

Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Je m' exprime en tant qu' archéologue et Président du Groupe de Recherches Historiques et Archéologiques de Louvres-en-Parisis. Et je veux vous faire part mesdames, messieurs, monsieur le Président, d' une motion votée à l' unanimité par le Conseil d' administration du groupe de recherches, une motion qui est une motion de refus de la proposition faite en ce qui concerne le TGV Roissy-Picardie. J' ai écouté avec attention toutes les présentations qui ont été faites tout à l' heure. J' ai bien noté que ce projet-là n' était pas le seul possible, et dans ce cadre-là que nous nous inscrivons. Donc, ayant pris connaissance du projet de

ligne TGV, dénommé Roissy-Picardie, élaboré par Réseau ferré de France, le Conseil d'administration du Groupe de Recherches Historiques et Archéologiques de Louvres-en-Parisis s'élève à l'unanimité contre la réalisation de ce projet, toutes variantes confondues. Il s'élève contre les destructions de toute nature qu'une telle réalisation apporterait à la région Est du Val-d'Oise, et qui signifierait l'asphyxie progressive de cette région. Il s'élève contre le fait que l'on puisse envisager la mort d'une région au profit d'une autre en déni, pur et simple, de l'équilibre interrégional du développement harmonieux des divers bassins économiques et sociaux. Il s'élève contre le fait qu'une région puisse être considérée comme le paillason d'un projet qui n'a pas été discuté avec nous. Il s'élève contre le rejet indu du projet dit barreau de Gonesse, qui est pourtant le seul qui puisse vivifier l'Est du Val-d'Oise. Il s'étonne que pour le tracé Sud proposé, il soit écrit en toutes lettres qu'il ne comporte pas de sites archéologiques connus, c'est à la page 88, alors que le site archéologique majeur du château d'Orville, qui a déjà été évoqué tout à l'heure par plusieurs responsables, est en fouille par l'INRAP depuis plusieurs années dans le vallon d'Orville, et qu'il est en cours d'aménagement culturel par les collectivités territoriales du lieu. Il s'étonne que ce projet ignore que les travaux du CNRS aient montré l'intérêt unique de ce vallon d'Orville dans l'histoire du bassin parisien. Il s'étonne que le projet ignore que le vallon présente une biodiversité spécifique et unique, et soit en cours de classement comme site écologique classé. Il s'élève donc contre le manque de connaissance totale de la région et l'ignorance de son terrain qui sont manifestes dans le projet et qui jettent un doute général sur le sérieux de l'ensemble de l'étude. En conséquence, il demande le retrait total du projet de TGV Roissy-Picardie comme étant néfaste à l'avenir du département du Val-d'Oise et à celui de ses populations. Il demande que soit réactivé le projet du barreau de Gonesse, vivificateur de l'activité, et donc de l'emploi pour tout l'Est du Val-d'Oise, bien plus respectueux également du Grenelle de l'environnement, et qui peut tout aussi bien résoudre le problème des interconnexions ferroviaires du Nord-Est de Paris, y compris la liaison Roissy-Picardie. Il affirme le droit pour toute région d'avoir le libre choix de son propre avenir en concertation avec les régions voisines, sans subir les séquelles de choix extérieur et à sens unique. Il s'associe donc à toute démarche visant à la défense de l'intégrité de l'Est du Val-d'Oise et à la promotion de son avenir propre et qui, dans cette perspective, s'oppose au projet néfaste du TGV Roissy-Picardie. Œuvrant depuis près de 40 ans pour la promotion et la défense du patrimoine de la région sous toutes ses formes, le Conseil d'administration du GRAHLP et tous les membres du groupe continueront à travailler à sa défense et à son développement par tous les moyens et par toutes les voies légales à sa disposition. Ils demandent donc que la présente motion soit annexée au compte-rendu de la réunion débat de ce jour ici à l'Espace Germinal de Fosses. Merci, messieurs.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je vous remercie. Ne vous inquiétez pas pour l'annexion, elle sera faite puisque tout ce qui se dit ici est dans le verbatim qui sera publié d'ici une quinzaine de jours, le temps qu'on le fasse. Alors, peut-être que...

Intervenant

Je vous en remercie, monsieur le Président.

Claude BERNET

Je vous en prie. Peut-être que RFF a des choses à dire là-dessus. Non ?

Yves JOUANIQUE

Merci, monsieur le Président. Ce que je souhaitais c'était... Enfin, il me semble qu'il y a deux grands sujets. Il y a le sujet et la question de la dame, moi je notais qu'il n'y a que deux dames qui ont intervenu, et une nous a posé une question, entre autres. Oui ! Donc, une dame a posé la question des usagers. Je pense qu'elle a évidemment raison. Elle a dit que les élus n'avaient pas réagi, je peux peut-être témoigner qu'ils ont réagi puisque Dieu sait si RFF a été critiqué de la qualité de la ligne D, RFF, la SNCF, le STIF, etc. Alors, là-dessus, moi j'aimerais que Nicolas Hanen puisse s'exprimer sur le projet d'amélioration du RER D. Le RER D est la ligne la plus fréquentée, une des plus fréquentées, une qui est longue, et une ligne sur laquelle, effectivement, les questions de régularité sont récurrentes. Donc, sur le projet d'investissement de 120 millions qui est prévu, parce que je crois qu'il faut vraiment répondre à ces questions, qui sont les préoccupations quotidiennes des gens. Vous pouvez dire un mot, Nicolas ?

Claude BERNET

Alors, on donne, on passe un micro. Voilà, vous vous mettez au micro numéro 1, Monsieur Hanen. Merci beaucoup !

Nicolas HANEN

Donc, effectivement, pour préciser, le RER D c'était, en 2008, 550 000 voyageurs par jour ouvré. Donc, effectivement, la ligne la plus chargée du réseau transilien, donc après le RER A et après le RER B. Effectivement, fin 2008, il y a eu des aménagements de la desserte qui ont été faits, alors une modification de la desserte au Nord, mais également un renforcement de la desserte en heure creuse. Et depuis, on travaille sur un schéma de principe qui a été approuvé l'été dernier par RFF et par le STIF, visant, à l'horizon de fin 2013, de rétablir la desserte de 12 trains par heure et par sens au Nord de la ligne. Donc, cela nécessite un certain nombre d'aménagements, notamment entre la gare du Nord et Villiers-le-Bel, d'amélioration des systèmes de contrôle commande et de la signalisation, afin de fluidifier les trafics et que les trains puissent rouler de façon plus régulière et plus robuste afin d'avoir une régularité accrue pour le voyageur. Il y a également, qui sont prévus dans le cadre de ce programme, des travaux sur le terminus de Goussainville puisque, aujourd'hui, les terminus du

RER D sont des points un peu de faiblesse. Là, en faisant des aménagements complémentaires sur le terminus de Goussainville, cela permettra d' avoir des temps de retournement plus longs, et donc de renforcer également la régularité et le fonctionnement du RER D. Donc cela, ce sont les principaux aménagements sur le Nord de la ligne. Il y en a également au Sud, qui vous concerne un peu moins même si malgré tout, la ligne D est un système interconnecté. Les impacts du Sud se répercutent forcément sur le Nord, donc on va faire des travaux à Corbeil-Essonnes qui amélioreront l' ensemble de la ligne D, et qui profiteront aussi aux usagers du Nord de la ligne. Donc, cela c' est un premier volet d' aménagement. Après, RFF ne souhaite pas s' arrêter à cette première étape, et il y a des études qui vont être engagées pour des améliorations à plus long terme et plus durables. Donc, effectivement, comme le disait madame tout à l' heure, il y a une perspective au-delà des 12 trains par heure au Nord de la ligne d' un jour passé peut-être à 16 trains par heure, et pour cela, je vous le dis, sous toute réserve, puisque cela nécessite un certain nombre d' études pour s' assurer de la faisabilité technique de l' opportunité. Donc, ce sont des études qui vont être faites là dans les mois à venir, et on pourrait, effectivement, après ces études, décider, alors peut-être effectivement un jour d' avoir 16 trains au Nord de la ligne D, sachant qu' un des gros problèmes, c' est la fluidification des trafics dans la zone dense, et notamment Châtelet-Gare du Nord, effectivement, qui est le maillon un peu sensible. Mais, effectivement, on pourrait avoir, comme le disait madame, un jour 16 trains au Nord de la ligne, et à ce moment-là, cela serait, dans certaines hypothèses, au-delà de Goussainville, même entre Goussainville et ici Survilliers-Fosses, peut-être plus que 4 trains par heure. Mais cela, effectivement, ce sont des choses à prendre sous toute réserve, puisqu' il y a un certain nombre d' études, d' opportunités et de faisabilités techniques qui doivent être engagées auparavant.

#### Yves JOUANIQUE

Donc que le projet Roissy-Picardie, que nous sommes en débat public sur le projet Roissy-Picardie, donc nous parlons de celui-là. Il y a évidemment un ensemble de programmes de travaux qui est assez considérable, que ce soit les travaux de développement, ou que ce soit les travaux d' amélioration de la maintenance le long du réseau dont il y règne, nous savons bien que la demande et les attentes sont considérables par rapport à cela. Un petit mot monsieur le Maire de Villeron qui nous a fait quelques reproches. A l' automne, nous avons pris contact avec un certain nombre de communes, et Monsieur Renaud nous a proposé de façon très sympathique de rencontrer, dans le cadre du SIEVO, un ensemble d' élus, ce que nous avons fait à l' automne, donc nous ne sommes pas allés dans chaque commune séparément, mais nous avons rencontré pas mal d' élus dont monsieur le Maire de Fosses qui était là aussi.

#### Pierre BARROS

(Passage inaudible). Des tracés pour les options de passage.

#### Yves JOUANIQUE

Nous avons saisi la Commission du débat public à l' époque, alors, nous avons fait une présentation qui était une présentation...

Pierre BARROS

Pour qu' on soit précis bien sûr. Vous êtes venu d' ailleurs, on peut le dire à la dame qui est passée tout à l' heure, qu' on ait une réunion extrêmement pénible, cela durait au fil très longtemps, et d' ailleurs, vous en avez et vous nous l' avez dit, que vous n' avez pris qu' à la tête. Mais je pense que ce n' était pas mal mérité, parce que les élus étaient nombreux, très fâchés après vous, une incompréhension totale. Je peux vous dire : quand les élus se retournaient devant leurs habitants, cela n' a pas été aussi simple que cela, donc évidemment, nous avons gobé pas mal de choses. Mais de toute façon, nous ne pouvons pas faire autrement, tout va être décidé, on vous a supplié de revenir en arrière, vous n' avez pas souhaité le faire. Et vous nous avez expliqué à chaque fois qu' on vous proposait quelque chose, y compris des arrêts dans la gare de Louvres, qu' il fallait deux ans pour faire un quai, que si que cela, c' est une réunion extrêmement pénible. J' ai même dit, que je m' en souviens encore plus, parce qu' on est rentré assez tard, tous les élus n' ont pas bien dormi, et je peux même le dire aussi en plus, puisqu' on a appris que la taxe professionnelle était supprimée le même soir. Donc, je vais dire qu' on a eu vraiment deux façons de pouvoir dormir tranquillement. Donc, c' est une réunion pénible et difficile. Et rappelez-vous, vous nous aviez dit, et je crois que vous ne pouviez pas faire autrement, bien sûr des Maires étaient présents, mais je pense ou je ne pense pas me tromper que vous étiez arrêté au Nord de notre communauté, donc au Sud de l' Oise, en disant ensuite on ne sait pas comment cela ira à Roissy, puisqu' il n' y avait pas de tracé. Donc, on a même dit, peut-être qu' il prenne l' avion après, on a même rigolé avec cela, si vous vous souvenez. Alors, après, il y a eu un débat avec votre collègue de Picardie où cela ne s' est pas bien passé, puisqu' il a dit : « Vous allez être contents, puisqu' il y a un projet qui va vous faire plaisir puisque vous le réclamez depuis longtemps, on croyait que c' était le barreau de Gonesse et c' était effectivement le barreau de Picard ». Voilà ! Donc, je crois qu' il faut en mettre les choses...

Yves JOUANIQUE

Non, non, ce que moi, je voulais répondre, pas là, pour polémiquer Monsieur le Maire...

Pierre BARROS

Bien entendu, hein !

Yves JOUANIQUE

... et moi je retiens de cette réunion que nous n' étions pas d' accord, mais qu' elle a été difficile, parce que nous n' étions pas d' accord, elle n' a pas été difficile dans l' expression, et moi je vous remercie de l' avoir suivi d' ailleurs, puisque vous présidez cette réunion, l' avoir fait avec une telle courtoisie. Alors, nous étions à ce stade-là, à la suite de la saisine de la Commission du débat public... il y avait un dossier, alors l' ensemble des études ne vous a pas été présenté ce soir-là, mais nous l' avons... Alors, on ne peut pas me critiquer de ne pas avoir changé le projet ou d' avoir changé ! Donc, non, à ce stade-là, on n' a pas changé le projet, puisque nous préparions le débat public actuel, et que le débat public qui permet à chacun de s' exprimer, et à la suite des débats

publics, c' est là où le maître d' ouvrage RFF aura des décisions à prendre sur la poursuite du projet, sur les options qui conviennent de développer ou ne pas développer et les débats publics sont faits pour cela. Donc, nous sommes là en train de dialoguer avec les élus, avec le public. Un petit mot peut-être, Eddy Facon, sur les... de nombreuses questions sur l' archéologie d' environnement. Alors, ce qu' il faut comprendre, et Eddy Facon l' a dit tout à l' heure, c' est que nous sommes au début d' un processus, nous ne sommes pas sur quelque chose qui est décidé, qui est terminé. On indiquait qu' on visait l' horizon 2020. Le projet 2020, ce n' est pas demain matin. Donc, il y a toute une série d' étapes administratives, consultations, et nous n' en sommes qu' au début d' un processus, et rien n' est décidé à ce stade sinon de faire un débat public sur le projet Roissy-Picardie qui a lieu actuellement.

#### Claude BERNET

Bien ! Alors, on va s' approcher un peu de la fin, je vois que Monsieur Paternotte demande la parole. On va faire demander au micro numéro 2 de s' exprimer. Voilà ! Vous attendiez depuis longtemps.

#### Frédéric DIDIER

Bonsoir ! Non, non, je n' attendais pas très longtemps. Frédéric Didier, Maire de Vémars. D' abord, je tenais à m' associer pleinement au propos certes vif mais ô combien légitime de mon collègue Christian Nahon, car même si les responsables de RFF nous disent qu' ils nous ont rencontrés au SIEVO, je crois que la notion de respect élémentaire aurait dû les amener à venir rencontrer les Maires qui sont directement touchés par un de ces projets en tout cas, le projet central pour ce qui concerne la Commune de Vémars que je défends ce soir. Donc, ceci était un point introductif. Je le dis avec d' autant plus de solennité que cette Commission publique est ici présente pour élever au premier rang des valeurs, celles de la démocratie, et il me semble que de ne pas nous avoir rencontré auparavant foule aux pieds cette même démocratie. En second lieu, je tenais aussi à faire part de mes inquiétudes dans le domaine environnemental et développement durable, je suis en charge de ces questions au sein de la Communauté de communes Roissy Porte de France. Mes collègues se sont parfaitement exprimés sur ce sujet, nous avons de grosses inquiétudes, en tout cas, en ce qui concerne notre commune, sur les destructions de corridor biologique et sur l' ensemble des tracés, évidemment, sur les paysages qui seront de plus en plus morcelés, un territoire qui est déjà aujourd' hui véritablement touché par différentes infrastructures, qu' elles soient routières ou déjà avec le TGV. Enfin, mon intervention est aussi là pour essayer de dire aux élus Picards, comme mes autres collègues, que la solution du barreau de Gonesse n' est pas une solution opposée ou même complémentaire, comme j' entendais RFF, il me semble que c' est la solution qui permettra de rejoindre l' ensemble des volontés des uns et des autres. (Applaudissements) Car, évidemment, le barreau de Gonesse est primordial pour la population Val-d' Oisienne, et évidemment primordial pour le désenclavement de notre territoire, 16 % de Val-d' Oisiens travaillent sur la plate-forme aéroportuaire... 16 %. Mais nous ne nous y trompons pas, cette proposition de barreau de Gonesse est aussi une proposition cohérente pour la Picardie. En effet, ce barreau a toute sa légitimité, car il a l' avantage de répondre à la demande des Picards, qui pourrait aussi rejoindre dans un temps

relativement acceptable Roissy, j' entendais 40, 50 minutes, pardonnez-moi, mais aujourd' hui l' ensemble des Vémarois, des Lupariens, de Fosses, de Marly, et cetera, mettre entre 40 et 50 minutes pour aller à Paris, et mettre beaucoup plus pour aller à l' aéroport, donc je pense que c' est acceptable 40 minutes. (Applaudissements) Enfin, nous n' oublions pas que cette proposition barreau de Gonesse est une stratégie gagnante-gagnante pour les deux parties. En effet, vous le savez aujourd' hui, nous sommes dans un contexte économique très tendu, il est évident que la question financière pèsera et pèsera lourdement dans la décision finale. Ce barreau de Gonesse permettra de répondre aux besoins des Picards et des Val-d' Oisiens pour un coût le moins important et de loin. Je vous remercie.

(Applaudissements)

Intervenant :

Bonsoir ! Je voudrais dire à mon collègue de Villeron que les avions à Creil, on connaît, on a une base aérienne qui était stratégique avec deux escadrilles de Mirage IV jusqu' en 1990, et qu' une partie du cône d' exposition au bruit englobe à peu près 3 à 400 HLM. Donc, on connaît, j' ai habité dans ces HLM, donc je sais ce que c' est que le bruit, et actuellement la base est base défense Nord et abritent les deux mirages qui tournent en permanence au-dessus de la France, au-dessus de la capitale pour la protéger d' un avion kamikaze. Donc, on connaît. Je voudrais aborder le problème de l' environnement, et répondre aux deux personnes qui ont parlé de ce problème. Une petite anecdote. Lundi, j' ai signé avec le Conservatoire régional des espèces naturelles sensibles une convention pour protéger tout un pan de ce qu' on appelle la garenne, où dessus on a trouvé une pelouse glacière avec 5 plantes très rares en France. Alors, ce n' est pas en signant cette convention et en détruisant des sites environnementaux chez vous que je vais être cohérent. Et, je pense qu' une de mes qualités, c' est la cohérence. Et donc, là-dessus, moi je suis prêt à discuter, mais c' est à vous de voir au niveau des tracés. Donc, je ne pense pas qu' il ne faut nous opposer sur la protection de l' environnement, bien au contraire, nous pouvons qu' on a d' autres domaines pour travailler ensemble. Mon premier acte, quand je suis devenu Maire en 2008, c' est de ressortir un vieux dossier de restauration du château Charles V de Creil. Et si je le restaure, je ne vais pas détruire vos sites archéologiques ou détériorer vos monuments historiques. Là encore, j' essaie de faire preuve de cohérence, et je souhaite travailler, je l' ai déjà dit à Villiers-le-Bel, quand je répondais à mon ami et camarade Pupponi. Nous avons besoin des emplois de Roissy, oui, tout comme vous. Mais, pour nous, le TGV, je dirais que c' est un label, un label de proximité. C' est un label de qualité, c' est un label de modernité, et c' est avec ce label que nous voulons nous développer économiquement. Nous avons été depuis 1970 touchés par les restructurations industrielles, que les travailleurs de chez nous n' ont pas voulues. Nous les avons subies, et nous les subissons encore. On a fermé, en 1996, une boîte chaussant 4 600 emplois. Dernièrement, vous avez vu que Conti a fermé. Et donc, on veut se servir de ce label gare TGV pour développer industriellement, économiquement et touristiquement notre région, parce que c' est là que nous pouvons créer des emplois. Vivre et travailler à Creil ou en Picardie, c' est cela que nous voulons. Les gens qui font 40

ou 50 minutes pour aller chercher un travail, c' est ignoble... c' est ignoble ! Mais nous avons aussi nous des trains, et des gens qui descendent sur Paris, ils descendent sur Roissy parce qu' ils ne peuvent pas trouver d' emploi sur le bassin creillois ou à Beauvais ou à Compiègne. Mais, et je sais bien, c' est bien pour cela qu' il ne faut pas nous opposer, comme le disait le Maire de Fosses... Ne nous opposons pas, laissez-nous le barreau TGV pour nous développer, et travaillons ensemble aussi sur ce barreau, mais travaillons aussi ensemble, et je l' avais déjà dit aussi à Amiens et à Villiers-le-Bel, dites-nous comment on peut vous aider pour avoir le barreau de Gonesse ? Moi, je suis prêt à relever mes manches pour travailler avec vous. Ne nous opposons pas, et si vous voulez, pourquoi le TGV ? Le TGV, le directeur de la SNCF l' a dit, je le redis, va désenclaver la Picardie, Amiens bien sûr, Creil aussi. Mais si... Excusez-moi, je vous ai flatté, maintenant je vous tape dessus. Mais si la SNCF prend le pari contraire de celui qu' elle a pris jusqu' à maintenant, en supprimant l' arrêt des trains Intercités à Creil, si on remet en place cet arrêt, c' est toute la Picardie qui est irriguée par ce barreau, puisque les trains de Compiègne, les trains Intercités qui vont à Amiens, qui vont à Saint-Quentin vont pouvoir s' arrêter, et donc ces Picards pourront aller prendre le train... pourront aller prendre l' avion à Roissy, mais les gens de l' extérieur pourront venir en Picardie plus facilement, et au moment où la Région est en train d' investir dans des trains qui pourront circuler avec l' électricité ou le fioul, et pourront rouler, je veux dire, partout, Beauvais va pouvoir avoir des TER Beauvais-Creil-Roissy, et nous avons toutes les grandes métropoles de Picardie reliées à Roissy, et c' est cela qui fera notre développement économique et... excusez-moi, je vais terminer sur une boutade mais ne m' en voulez pas... et on ne vous embêtera plus avec les emplois sur Roissy.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Monsieur ?

Jean Marc SERGENT

Oui ! Monsieur le Président, chers collègues ! Voilà ! Je suis Président de l' Association de défense des paysages du Val-d' Oise, mais je ne développerai pas sur cette question avec les techniciens qui sont là, parce que ce qu' ils nous ont présenté, ce sont des généralités, des cartes avec des points dessus, cela ne vaut rien. Nous discuterons quand vous viendrez sur le terrain. Les Maires vous ont reproché de ne pas aller sur les questions politiques avec eux et de territoire, et moi, je vous reproche la même chose, vous nous avez présenté des documents généraux, et je suis aussi Président d' un centre de recherche international, vous méritez d' être viré, parce que c' est du... cela ne vaut rien du tout votre travail. (Applaudissements) Alors, je suis ensuite élu et habitant à Saint-Witz. Mes voisins, ils habitaient à Amiens avant, ils sont venus habiter à Saint-Witz pour pouvoir travailler à l' aéroport et dans les emplois de la région parisienne. Donc, votre projet, le numéro 1, que vous avez ressorti des placards, parce que j' ai aussi été fonctionnaire à l' administration centrale du ministère de l' Agriculture, quand un dossier était refusé par un ministre, son cabinet, j' ai vu mes collègues, comment ils faisaient, ils rangeaient le dossier sur une étagère, et ils attendaient le ministre

suivant et ressortaient la même chose à peine réchauffée. Donc, mes voisins, votre tracé numéro 1, ce n' est pas pour défendre le problème de Saint-Witz-Survilliers, ce n' est pas cela le problème, c' est la mauvaise qualité du travail qui a été fait. Mes voisins, le TGV, d' après votre tracé, va passer chez eux. Simplement, vous ne le savez pas parce que votre vieille carte n' indique pas les quartiers nouveaux de Saint-Witz. Et voilà ce que nous voulons donner en pâture. Alors, je comprends les difficultés de la Picardie... d' ailleurs, ce n' est pas la Picardie, c' est Amiens et Creil... et j' admire le dévouement du Maire de Creil, et nous l' admirons tous. Ce n' est pas la Picardie, parce que le projet alternatif de monsieur le Député passe par Beauvais directement, il irrigue Creil, il revient après à Amiens, et ce projet a le mérite de récompenser une ville qui n' a pas détruit son aéroport et, au contraire, le fait vivre, alors qu' Amiens a refusé l' aéroport grâce à l' aide de son Maire, à l' époque ministre des Transports ; qu' Amiens, au XIX<sup>e</sup> siècle, a refusé d' avoir un train qui passe dans la ville. Donc, quand vous allez à Amiens, vous rentrez à la gare, puis après cela repart en reculant. Pourquoi ? Parce que, à Amiens, depuis des siècles maintenant, on veut bien les avantages du progrès, mais pas les inconvénients que nous on connaît, puisqu' on a les avions, et on a surtout beaucoup trop d' infrastructures. Il y a déjà trop d' infrastructures dans cette région, et il faudrait donc que les gens d' Amiens collaborent un peu avec... Nous avons bien vu ici des élus qui étaient très positifs, qui veulent trouver des solutions, et il serait souhaitable que les technocrates s' asseyent sur leur dossier qui est un peu vieillot, et repartent à zéro, et qu' ils trouvent les solutions. On leur demande de trouver des solutions, alors on ne leur demande pas de sortir des vieux dossiers poussiéreux. Alors, le dernier point, puisque, de toute façon, une infrastructure, c' est catastrophique pour l' environnement. Tout ce que vous avez raconté, c' est du blabla, c' est catastrophique pour l' environnement ! Ce qu' on va faire là, entre Vémars et Villeron, puisque c' est là où vous voulez le faire passer, parce que sinon, vous passez sur la maison de ma mère, vous passez sur ma maison, et cetera, qu' importe ! Qu' importe cela ! Alors, c' est catastrophique. Donc, il faudrait quand même qu' il y ait des enjeux. Or, je n' irai pas plus... je n' irai pas développer, ce n' est pas l' heure, vous dites qu' on n' en est qu' au début... on n' en est vraiment qu' au début, je vais rester sur les enjeux ! Il faudrait donc que les Picards qu' ils soient en fait, que des Amiénois qui ne veulent pas faire passer le train par Beauvais... Attendez, laissez-moi finir sur les enjeux. Il y a trente ans... attendez, écoutez bien... il y a trente ans, j' allais au ministère de l' Agriculture, je travaillais dans l' administration centrale, et j' avais... à l' époque, la SNCF faisait des tickets pas chers, des abonnements, et tous les matins, j' habitais Arras, et j' allais à Paris... donc, c' est un peu comme les Amiénois qui veulent faire pareil. Donc, j' habitais Arras, j' allais à Paris, et je montais dans des trains d' affaires, il y a des hommes d' affaires, cela partait de Roubaix, Lille, et cetera, mais c' était plein, parce qu' entre la Région Nord-Pas-de-Calais, avant qu' on mette la ligne TGV, de 4 millions d' habitants et Paris, il y avait dans les deux sens du travail, enfin de la circulation pour des gens qui travaillaient. Et derrière le Nord-Pas-de-Calais de 4 millions d' habitants, il y a la Belgique, il y a la Hollande, il y a un bout de l' Allemagne, et maintenant avec ce TGV qu' on a pour l' instant, on a aussi l' Angleterre, la Grande-Bretagne, il y a un million de gens derrière cette ligne. Et qu' est-ce qu' il y a derrière le cul-de-sac, le nouveau cul-de-sac qu' on nous propose et où on va rentrer en reculant dans la gare pour pouvoir ressortir la Gare d' Amiens ?

Qu' est-ce qu' on nous propose ? On nous propose un enjeu mondial qui va faire mourir nos drapeaux et on nous propose d' irriguer une région de 150 000 habitants. Autour d' Amiens, il y a 150 000 habitants. Et le projet du député qui va aussi à Amiens... le projet du député qui va aussi à Amiens, ils n' en veulent pas. Et cela irriguerait là une ville qui s' appelle Beauvais, et qui a eu le courage de mettre un aéroport qui nous soulage un petit peu.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Alors, je crois... de toute façon, vous commencez à vous énerver un peu, et je crois qu' il faudrait arrêter là, parce qu' en plus, la démonstration, elle est quand même parfaitement claire. Alors, il y a la dame de tout à l' heure, mais, comme dit ma femme, on a attendu 700 ans, et donc voilà. Alors, allez-y, madame ! Prenez un micro. Non, non, prenez un micro. On ne vous enregistre pas, c' est illégal. Oui, oui. Comme vous êtes tous en train de préparer des contentieux. Oui. Moi, je vous précise. Madame, allez-y !

Rose-Lise STABLO

Voilà ! J' ai posé une question sur les tarifs. Est-ce que les habitants de l' Est du Val-d' Oise devront payer une surtaxe, un tarif supplémentaire, et cetera, ou est-ce que la carte orange suffira pour utiliser ces trains ? Et personne n' a répondu. Ce n' est peut-être pas la question ? Ou alors, cela ne concerne pas les usagers de l' Est ?

Claude BERNET

RFF répond là-dessus, sur les affaires de tarifs ? Vous avez fait des réponses écrites sur les tarifs, Monsieur Biet.

Pierre-Yves BIET

Oui, la question du tarif est directement liée au service, et donc aux opérateurs de transport et aussi aux autorités organisatrices également. Donc, en l' occurrence, la Région Picardie, en ce qui concerne les TER... et les TER qui pourraient circuler sur ce projet dans l' hypothèse de scénario-ci, et le STIF pour ce qui concerne les transports parisiens. Donc, peut-être que les représentants des régions, en particulier de la Région Picardie, sans trop dire un mot, je pense que, sans parler à leur place, vous avez entendu que l' horizon de mise en service de cette liaison a été 2020, mais c' est vrai que la précision, les modalités des services ferroviaires qui seront mis en place, leur tarification, bien entendu, relèvent de décisions qui vraisemblablement sont remplies bien plus tard dans la suite du projet. Je voudrais apporter deux, trois précisions, quand même rappeler que les options de passage, telles qu' elles nous sont présentées dans le dossier du débat public, sont, vous avez vu, des bandes d' une largeur moyenne de 1 000 à 1 500 mètres. Evidemment, il ne s' agit pas de tracé, la ligne ferroviaire ne va pas emprunter l' ensemble de la bande. Il s' agit, comme on l' a indiqué tout à l' heure, que c' est un projet, et c' est un processus, qui fait l' objet de plusieurs

étapes où les études s' affinent progressivement à la lumière des différentes collectes d' informations, mais aussi de la concertation qui est menée à chacune des étapes. Et j' en profite pour redire et pour confirmer qu' en octobre de l' année dernière, nous avons proposé, nous avons sollicité des entretiens auprès de chacun des Maires, et que la solution qui avait été alors proposée, c' était une réunion globale, et après tout nous nous étions dits, c' est vrai qu' il n' y a pas de raison d' aller voir plus un Maire qu' un autre, puisqu' il s' agissait de l' ensemble des options de passage. Mais peu importe, ce que je veux dire par-là c' est que, dans les étapes ultérieures du projet, si à l' issue du débat, RFF décide de le poursuivre, il y aura effectivement ces différentes étapes de concertation sur la base d' études, sur les différents aspects que j' ai indiqués, et ce n' est pas un hasard si j' ai commencé tout à l' heure par le volet agricole, mais il y a aussi les autres volets qui concernent les populations, le volet acoustique qui a été évoqué, et l' ensemble des volets d' intégration paysagère et préservation des milieux naturels. Progressivement, les études s' affinent, mais les décisions qui sont amenées à être prises s' affinent à la lumière aussi des concertations qui seront mises en place avec l' ensemble des élus, mais aussi des acteurs économiques, et j' intègre bien les acteurs économiques, Monsieur Fossille, l' agriculture, bien entendu, en particulier en Plaine de France, mais partout, et puis les acteurs associatifs des différents territoires... donc cet élément qui me semblait important d' évoquer.

#### Claude BERNET

Bien ! Alors, deux dernières interventions, peut-être. Madame, au micro numéro 1, puis Monsieur Paternotte, il conclura, il aime bien conclure, et il conclut très bien. Voilà ! Allez ! Madame ?

#### LEGRAND

Bonjour ! Je suis Madame Legrand. Il faut m' excuser... Je n' ai pas la locution de mes prédécesseurs, et non plus je n' ai rien contre les Picards. Moi, je vais vous parler simplement côté utilisateur RER D. Donc, je ne vois pas plus loin que le bout de mon nez. Alors, je pense qu' il y a beaucoup plus de personnes qui vont à Paris par ce RER sur toute la ligne que le nombre de personnes qui vont travailler à Roissy. Et ces personnes qui vont travailler à Roissy ont en grande partie des heures décalées. Donc, je vais reprendre pour répondre aussi un petit peu avec Madame Sablo, je suis de son avis avec elle. Alors, je vous avait écrit quelque chose sur le coupon-réponse que je vais vous lire. « Ne serait-il pas plus judicieux avant d' entreprendre de tels travaux n' apportant rien aux Franciliens sauf les nuisances, destruction de l' environnement, et cetera, avant de faire que le RER de la ligne D fonctionne beaucoup mieux, il faudrait mieux remettre en D12 avec omnibus. Ce changement a entraîné, si vous vous rappelez pour les personnes qui étaient présentes lors de la discussion, il y a quand même des gens qui avaient perdu leur emploi en passant de D8, avec le passage en D8, les temps de transport sont rallongés, donc beaucoup de gens se débrouillent comme ils peuvent, comme des jours de congé, pour pallier à cela, pour pouvoir partir plus tôt de leur bureau. Et les conditions de voyage sont vraiment déplorables ». Donc, je vais reprendre quelque chose qui avait été dit lors de ces réunions. Quelqu' un avait dit que les boîtes de conserve sont mieux transportées que les humains. Effectivement, si vous prenez le RER à l' heure

actuelle, quelle que soit l' heure, on se croirait jour de grève, on est serré comme je ne sais pas. Vous, messieurs, je pense que... on n' est pas à la même enseigne. Je pense que vous êtes dans vos voitures et, nous, nous sommes comment ? Comme des sardines dans ce petit RER. En plus, pour répondre à deux petites questions, il y a un monsieur... Oui. Vous aviez dit que le RER roulait très bien, tout cela, qu' il n' y avait pas de problème mais comment pouvez-vous parler de mixité des trains alors que tous les jours, il n' y a pratiquement aucun RER à l' heure. Effectivement, la SNCF, pour elle, deux ou trois minutes n' est pas considéré comme un retard. Par contre, deux ou trois minutes à la Gare du Nord, cela fait deux ou trois minutes qu' on soit à Fosses, Louvres, et cetera. Et que voit-on devant nous ? Notre bus s' en va, bien sûr, et nous attendons 20 minutes le suivant. Conclusion après, il faut se débrouiller pour que quelqu' un aille chercher nos enfants en garderie. Et aussi, je voulais répondre... Vous avez parlé qu' il va y avoir des travaux à la SNCF sur la ligne D. Effectivement, vous avez mis deux ans pour passer de D12 en D8 et, maintenant, vous nous dites qu' il faut trois ans pour passer de D8 en D12. Je ne comprends pas puisque je pense que les horaires sont un peu déjà... sont rangés quelque part comme disait Monsieur par rapport au Ministère, donc je pense que les horaires sont dans les tiroirs. Et comment pensez-vous que les gens vont encore attendre trois ans pour voyager dans ces conditions-là ? Et puis aussi, j' espère que dans votre étude, vous penserez à faire bien l' étude de faisabilité, de prendre tout en compte, c' est-à-dire les arrêts, les descentes, et cetera ; ne pas faire votre comptage non plus puisque lors de cette réunion, tout allait bien mais le comptage avait été fait un mercredi à 16 heures. Donc, je pense que là, malheureusement, il n' y a pas beaucoup d' usagers, il faut comprendre que, par rapport à vous, à tout ce que vous nous proposez, nous, déjà, on galère tous les jours. Quand j' entends les gens de Creil qui disent : « Oui, 40, 50 minutes, c' est long. » Nous, on met en moyenne trois heures aller-retour pour aller travailler parce qu' il ne faut pas oublier qu' arrivé à la Gare du Nord, on n' est pas sur notre lieu de travail, nous avons encore des fois un, deux, trois métros à prendre, des bus. Donc, je pense qu' il faudrait prendre tout cela en compte et les usagers, je pense que s' ils voient ces barreaux se faire, je pense qu' ils vont être très en colère et peut-être très mal réagir. Donc, ne nous oubliez pas !

(Applaudissements)

Patrick DEZOBRY

Oui. Monsieur le Président, merci. Monsieur présaindoute gentiment me laisser parler deux minutes. Je suis Patrick Dezobry, agriculteur à Villiers-le-Sec. Je suis Président du Syndicat agricole du Pays de France et Président des Propriétés agricoles du Nord Paris. Je vais juste compléter ce que Monsieur Fossier a présenté tout à l' heure. D' abord, nous n' avons aucune présomption en matière de transport, nous nous sommes éclairés de tous les documents de RFF, nous avons beaucoup écouté nos élus locaux qui travaillent depuis de très longues années sur le secteur, ils nous ont beaucoup éclairé. Nous, l' espace est précieux, vous le savez, nous ne cherchons pas... Madame Greneau parlait de plus-value foncière. Malheureusement, les indemnités RFF ne permettent pas de faire des plus-values pour les agriculteurs sans compter les inconvénients que nous comptons

comme, par exemple, nous admirons bien sûr la technologie de RFF, mais nous avons encore autour des lignes RER D du TGV des centaines d'hectares qui sont mangés par les lapins provenant des voies SNCF. Alors, très bien le progrès, mais il y a une négligence absolument inadmissible, alors que ADP a réussi à maîtriser le problème depuis plus de dix ans. Donc, avant tout projet, nous voudrions déjà que ce qui est en place fonctionne, ensuite les projets eux-mêmes. Le projet Roissy-Picardie aurait été intégré, cela, je répète ce qui a été dit au... on aurait intégré le Barreau de Gonesse. Moi, j'en entends parler depuis une vingtaine d'années sans être politique actif. Donc, il aurait été bien que ce projet soit présenté. Autre défaut, votre projet ne montre pas l'évolution à venir. Ce Barreau de Gonesse, on peut l'imaginer... ce Barreau de Roissy-Picardie, on peut l'imaginer se prolonger. Cela manque de vue d'ensemble. Je pense que nos élus locaux ont largement montré des vues d'ensemble. C'est ce que nous, agriculteurs, dénonçons souvent ; on nous présente une fraction de projet. Nous ne sommes jamais hostiles aux infrastructures, ce qu'on veut c'est comprendre, qu'on nous explique. Nous comptons sur les techniciens de la RFF là en particulier. Quand le Conseiller général du Val-d'Oise nous a dit : « On doit relier Cergy à Roissy », on vous dit OK ! On va trouver le meilleur tracé possible. Donc, nous sommes prêts à travailler mais nous devons résoudre tous les problèmes. Vous présentez trois projets avec une préférence pour le numéro 2 central. Le projet Nord, apparemment, la zone industrielle sera perturbée. Le projet Sud fait abstraction d'Epiais-lès-Louvres qui, au sud, va être l'espace entre l'aéroport et Epiais va être comblé par la francilienne et, au nord, Epiais est limité dans la mesure où il y a la zone de protection des bacs qui empêche tout passage. Donc, on a l'impression qu'on nous montre deux mauvais projets pour passer celui qu'on veut et en plus sans intégrer le Barreau de Gonesse dont on parle depuis 20 ans et nos élus l'ont démontré. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Merci. Voilà ! Monsieur Paternotte, exprimez-vous !

Yanick PATERNOTTE

Monsieur le Président, je sens un peu de malaise dans votre propos.

Claude BERNET

Pas du tout !

Yanick PATERNOTTE : Comme vous l'avez ressenti avec moi, monsieur le Président, mesdames, messieurs de la Commission, il y a ce soir, comme dans d'autres lieux, à la fois du malaise et des ambiguïtés. Malaise parce que cela a été dit par quelques intervenants, en particulier par un de vos collègues du Ministère de l'Agriculture, a l'impression que c'est un vieux dossier qu'on recycle et qu'on a ressorti. Je l'ai écrit, ce dossier date de 20 ans. Cela fait 20 ans qu'on a ce projet. Le Barreau de Gonesse, c'est vrai, est un peu plus jeune, il n'a que 17, 18 ans, mais voilà deux

dossiers, deux serpents de mer qu' on nous ressort de temps en temps et qui sont réchauffés. Malaise parce que, cela a été dit par mes collègues maires, sur le terrain, on n' a pas cherché forcément à concerter, à trouver d' autres solutions que celle qu' on avait imaginée et le sentiment que cela donne, c' est qu' on veut passer de toute manière sur le tracé 2. Malaise parce que dans le rapport fait par RFF, on voit bien dans l' évolution du dossier qu' à partir de 99, on répond, et c' est écrit en toute lettre en bas de la page 11, on répond à une demande picarde plus importante que la recherche de mutualisation. Malaise parce qu' on vit dans un secteur où la priorité du moment, c' est l' investissement pour remettre à niveau le RER D. Et on nous a dit tout à l' heure, Monsieur Leboeuf nous l' a expliqué, 120 millions d' euros, on a du mal à les trouver. Et là, on voit très bien que si on veut faire un jour les deux barreaux, il faudra trouver plus de 500 millions d' euros. Comment peut-on faire pour garantir qu' on pourra mobiliser plus de 500 millions d' euros, alors qu' au-delà de 120 millions, on va faire des études pour voir, c' est-à-dire qu' on ne sait pas comment on va les trouver ? Malaise parce qu' on le sent bien, le Barreau de Gonesse, faute d' avoir fait le débat public et je sais que ce n' est pas de votre faute, c' est la faute du STIF qui n' a pas préparé le dossier, qui n' a pas demandé à la Commission du débat public un débat synchrone. Faute de faire ce débat, sur le Barreau Picard, en même temps que le Barreau de Gonesse, le sentiment des uns et des autres, et le mien en particulier, c' est que le barreau est plombé. Le Barreau de Gonesse est plombé parce que, si vous prenez le passage 2, Monsieur Biet et que demain, dans un souci de concertation, de système gagnant-gagnant, vous nous proposez un débranchement venant du Sud, ce serait quasiment réaliser le même système à partir du moment où vous faites passer du TER-GV. D' ailleurs, tout à l' heure, moi, j' étais très mal à l' aise dans vos démonstrations, parce que vous dites à plusieurs moments... le verbatim de vos propos tout à l' heure, il sera extraordinaire. Vous nous dites : « C' est difficile de mélanger des missions TGV et TER » et pourtant la solution que vous avez retenue, c' est l' émission TER-GV. Vous nous dites : « On ne pouvait pas passer par le Barreau de Gonesse parce qu' on ne peut pas mélanger du RER du TGV, mais vous n' étudiez pas le débranchement de Paris-Creil comme solution pour accéder au barreau de Gonesse. Donc moi, je suis sur ma fin et je suis d' autant plus mal à l' aise, parce qu' il y a une ambiguïté qui traîne derrière tout cela. Au même moment où on ressort ce dossier, on a adopté, je l' ai déjà dit à deux réunions précédentes, dans le Grenelle, on a cristallisé la LGV Londres-Paris par Amiens qui serait une priorité nationale. J' ai mis un petit document aujourd' hui en concertation, Monsieur le Président, je vous l' avais promis d' ailleurs à Amiens, dans lequel j' ai ressorti les fuseaux d' étude de RFF sur Londres-Paris par Amiens, quand on voit mon cher collègue de Creil que à termes, peut-être, que TGV ne passera plus à Creil. Et donc, je me demande quelle est l' idée, l' arrière pensée ? Quelle est l' étape suivante pour reprendre un des propos tout à l' heure ? On commence par un petit bout, c' est un petit peu comme quand on mange du boursin avec du pain, on nous fait un petit barreau et est-ce que demain, ce sera l' arrivée de Londres à Amiens à travers le PNR ? Au même moment, on lance la concertation... enfin, en tout cas, on donne une lettre de mission au Préfet du Port que j' ai rencontré hier longuement sur le TGV normand, dont l' un des objectifs c' est d' arriver en Roissy en passant par Cergy. Très bien, c' est ce que je souhaite, sauf qu' on est tenté de penser qu' en arrivant par la francilienne par le Nord, on se

branche sur le Barreau qu' on est en train de concocter. Donc tout cela, tout cela me met mal à l' aise, tout cela, je dirais, crée des ambiguïtés qui ne sont pas propices à un débat serein, faute d' être a priori transparent et faute d' avoir été bien monté par le dossier préalable de RFF. Malaise parce que, faute d' avoir voulu grouper les deux débats, vous n' enlèverez pas l' idée des Val-d' Oisiens et des gens de Seine-Saint-Denis que le Barreau de Gonesse se traduira à termes par des bus à haut niveau de service. Quoi qu' en disent les uns et les autres avec, je le pense, franchise, quand on nous dit « Cela sera fait pour 2017 », on connaît les procédures et je les défie d' arriver à le faire pour 2017, surtout qu' on n' est pas en souterrain. Mais en tout état de cause, faute d' argent, et ce n' est pas RFF qui va me démentir, je l' ai déjà dit à Amiens, on connaît les comptes de RFF, on connaît les difficultés du budget de l' Etat, on connaît aujourd' hui... Aujourd' hui même, une réunion a dit que les dotations des collectivités, qui sont les financeurs par subsidiarité des infrastructures neuves, allaient renier les dotations vers les collectivités, donc on ne nous trouvera pas l' argent. Personne ne sera responsable. Mais on n' aura pas les moyens de faire les deux infrastructures à quelques kilomètres. Donc, moi, je plaide, encore une fois Monsieur le Président devant vous, pour des solutions gagnantes-gagnantes. Je plaide pour des solutions de mutualisation de l' argent public, car nous sommes tous citoyens élus redevables de l' argent public et des comptes de la Nation. Je plaide pour des solutions qui ne soient pas méprisantes ni pour les uns ni pour les autres, car aujourd' hui, l' une des ambiguïtés, c' est que c' est un Barreau picard qui se crée dans le Val-d' Oise et si on prend le premier corridor, on ne s' arrête nulle part, en Val-d' Oise, si, dans la Gare TGV. Je voudrais rappeler ici quelques propositions que j' ai pu faire en particulier à la réunion d' Amiens. Le dossier pose trois objectifs dans la synthèse présentée dans le document qui est en distribution à l' entrée. Trois objectifs. Accéder pour les Picards aux avions, une bonne idée et d' ailleurs comme cela a été évoqué, il y avait d' autres solutions pour accéder plus rapidement aux avions les plus proches mais bon, en venant les prendre à Roissy. Ensuite, on dit accédons au réseau TGV national et européen. Et troisième option, c' est le document de synthèse, de quatre pages... de six pages, pardon, de RFF. Troisième option est de permettre aux Picards d' accéder aux emplois. Donc, moi, je vous redis ici devant les habitants majorité de ma circonscription, de notre circonscription, qu' à la réponse Amiens-TGV, je propose, et c' est le sens du document que je vous ai emmené aujourd' hui, d' électrifier la branche Amiens-Chaulnes-Tergnier, parce qu' avec 83 millions d' euros, vous vous rebranchez sur la LGV Nord. Et tant que ce n' est pas saturé, vous avez un temps de parcours de 40 minutes et non pas de 55 minutes. Et cela, c' est une solution qui, ensuite, devrait permettre d' aller plus loin lorsque la LGV Londres-Paris par Amiens sera en débat et peut-être en construction un jour. Deuxième remarque, pour l' accès à l' emploi, je l' ai dit et je le répète, cela a été dit d' ailleurs fort bien par plusieurs intervenants, ce n' est pas quand on habite Creil ou Compiègne en arrivant dans la Gare TGV qu' on accède à l' emploi. D' abord, si vous empruntez aujourd' hui un faisceau TGV, c' est fermé la nuit, ce n' est pas accessible et quand vous arrivez dans la gare, vous ne tombez pas sur tous les emplois de la plate-forme, puisque tous les habitants du secteur le savent. Il n' y a pas de capillarité suffisante pour accéder aux 100 000 emplois de la plate-forme qui sont dispersés, diffus et qui ne sont pas dans la gare en majorité puisqu' il y a... aller, dans l' environnement de la gare à pied ou avec les bus,

17 000 emplois d' après les études que j' ai demandées. Alors, quel est le but si ce n' est pas accédé à tous les emplois ? Est-ce que le Barreau de Gonesse permet d' accéder aux emplois ? Moi, je prétends que oui parce qu' en faisant un débranchement nord, pas forcément de la ligne D du RER et cela sera ma prochaine contribution, Monsieur le Président, mais à partir les sillons de Paris-Creil, on peut desservir plusieurs gares, on peut permettre aux Picards d' accéder à tous les emplois, de la Patte-d' Oie, de pardon du Triangle de Gonesse, de la zone frêt, de Roissypole, de Roissy-CDG. On peut permettre aux gens de Seine Saint-Denis du Nord, du Val-d' Oise d' accéder à tous les emplois et peut-être on pourrait permettre, avec un arrêt de l' arrivée de Paris-Creil, je l' avais proposé il y a plus d' un an à RFF lorsque nous étions rencontrés pour la ligne D, si on arrivait à faire un arrêt à Fosses ou à Louvres de Paris-Creil, on pourrait permettre aux Picards d' accéder aujourd' hui, pas dans 15 ans ou dans 20 ans, d' accéder aujourd' hui grâce au système de transport de la communauté aux emplois de Roissy et on pourrait permettre aux habitants de Fosses, Fontenay et Louvres de prendre des Paris-Creil qui en s' arrêtant les amèneraient à Paris Intramuros. Demain, le métro automatique permettrait également aux Picards en descendant à la Gare du Triangle de Gonesse d' aller sur tous les pôles d' emploi de l' Ile-de-France. Ce matin, et j' en finirais par là, ce matin, j' étais à la Commission mixte paritaire, parlementaire, Sénat, Assemblée sur le projet du Grand Paris et donc j' étais un des membres en tant qu' orateur du groupe. Un des amendements que nous avons adopté, pour faire consensus, cela a été de mettre dans la loi que le débat public sur Arc Express, projet de la région, et la rocade du métro automatique, projet du Gouvernement, se fassent en même temps. Moi, je pense que si ceux qui nous gouvernent avaient pris soin de faire que le débat du Barreau de Gonesse et du Barreau de Picardie soit fait ce soir en même temps, nous aurions évacué beaucoup d' ambiguïté et, sans doute, une bonne part du malaise qui nous anime tous. Merci.

(Applaudissements)

Claude BERNET

Bien ! Je crois que nous allons conclure là parce qu' il est 11 heures et demi et il y a des gens qui s' en vont et donc je vous remercie de votre attention. Prochaine réunion à Compiègne dans huit jours, mais il y aura des réunions, je vous le rappelle, à Dammartin-en-Goele et à Tremblay-en-France, c' est-à-dire pas très loin d' ici.