

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

cndp

Commission particulière

du débat public
Roissy-Picardie

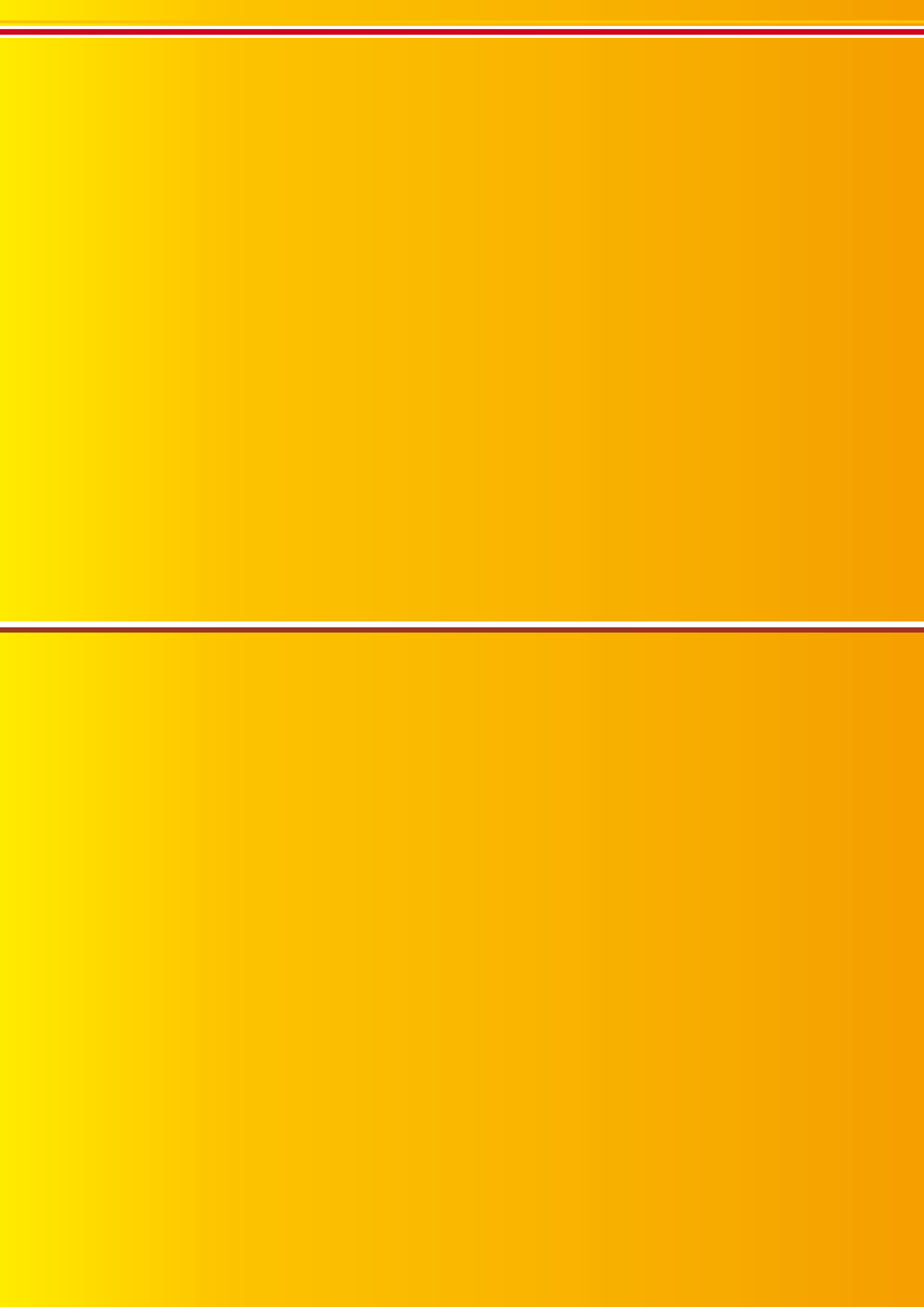


Compte rendu

du **débat public**

15 avril 2010 - 31 juillet 2010

23 septembre 2010



cndp
Commission particulière
du débat public
Roissy-Picardie

Compte rendu du **débat public** sur le PROJET de LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE

15 avril 2010 - 31 juillet 2010

établi par le Président de la Commission particulière
du débat public

23 septembre 2010

Conformément à l'article 7 alinéa V du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public, le président de la Commission particulière du débat public constituée pour le projet de liaison ferroviaire ROISSY-PICARDIE a établi le compte rendu suivant du débat public conduit entre le 15 avril et le 31 juillet 2010.

Sommaire

SOMMAIRE

INTRODUCTION 7

1^{ère} partie : l'organisation et le déroulement du débat..... 9

1 - La préparation du débat 10

L'installation de la Commission particulière du débat public 10

Les questions en débat et la préparation du dossier support 12

La sensibilisation des acteurs 12

La définition de l'aire du débat et l'organisation des réunions publiques 12

L'animation du site internet 14

La sensibilisation du public par la presse, la diffusion et l'affichage 15

Les relations avec la presse 15

800.000 dossiers envoyés à domicile 16

La campagne d'affichage 16

Un budget de 885 000 € 17

2 - Un débat suivi 18

2300 participants aux onze réunions publiques 18

809 avis et 367 questions 19

12 255 connexions au site internet 19

53 cahiers d'acteurs 19

De nouvelles associations 20

2^{ème} partie : les enseignements du débat 23

3 - Un projet impatiemment attendu en Picardie mais controversé en Val d'Oise 25

Un large soutien en Picardie 25

La réparation d'un tort 26

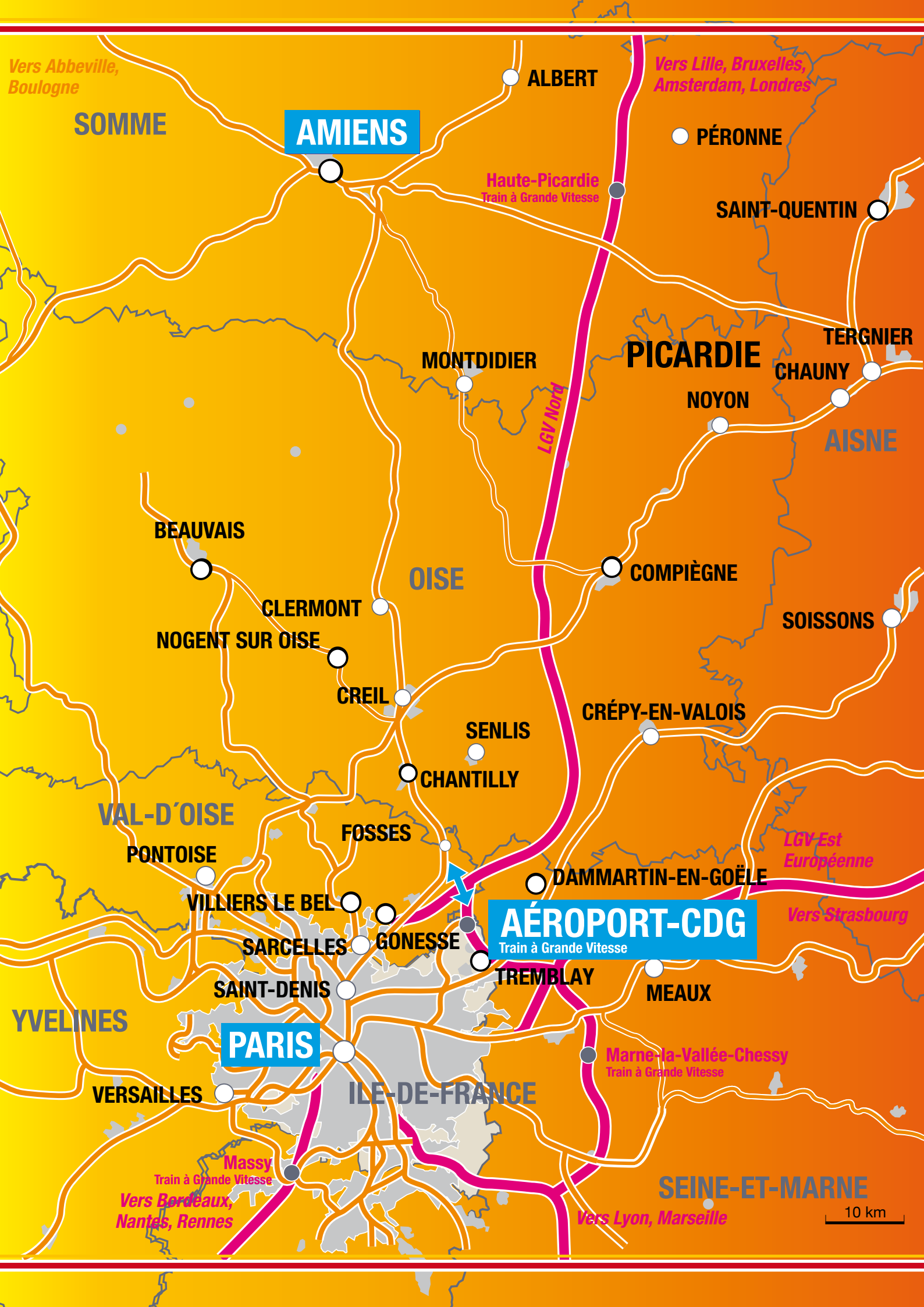
Un projet d'ouverture, outil majeur d'aménagement du territoire et d'emploi 26

Un projet de développement durable 29

Au-delà d'Amiens et de Creil 29

<i>Un projet accessible</i>	30
<i>« 2020, c'est trop long ! »</i>	30
<i>Le devenir de la gare de Haute Picardie</i>	31
<i>Quelques opinions négatives ou sceptiques</i>	32
Un projet controversé en Val d'Oise	33
<i>Une atteinte supplémentaire à l'environnement et au patrimoine</i>	33
<i>L'inquiétude des agriculteurs</i>	34
<i>Un sentiment d'injustice devant la situation relative des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse</i>	35
<i>Des propositions alternatives qui n'ont pas convaincu</i>	37
Pour la desserte durable de la plateforme de Roissy	38
<i>Des partis politiques</i>	38
<i>Des associations d'environnement et d'usagers</i>	39
<i>Des organismes représentatifs des employeurs</i>	39
4 - La double fonction (TGV, TER), souhaitée par les partisans du projet, impose des adaptations	40
<i>Une ligne suffisante pour TER et TGV</i>	40
<i>Adapter la gare de Roissy-CDG</i>	41
<i>Les transports internes à la plateforme aéroportuaire</i>	42
5 - Les couloirs de passage	43
<i>L'option centrale est soutenue par les tenants du projet, mais redoutée par ses riverains</i>	44
<i>L'option nord recueille surtout des critiques</i>	45
<i>L'option sud retient l'attention</i>	45
6 - Paroles d'usagers	46
<i>La qualité des services quotidiens</i>	47
<i>Le cas du RER D</i>	48
<i>L'accessibilité aux personnes handicapées</i>	49
<i>Les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne</i>	49
CONCLUSION	51
ANNEXES	53

Avertissement : les textes cités dans ce compte rendu (verbatim des réunions publiques, questions et réponses, avis et contributions, cahiers d'acteurs) figurent sur le site internet du débat public www.debatpublic-roissypicardie.org, qui restera ouvert au moins un an après le 31 juillet 2010, et sera archivé à la Commission nationale du débat public, 20 avenue de Ségur, 75007 Paris.



SOMME

AMIENS

ALBERT

Vers Lille, Bruxelles, Amsterdam, Londres

PÉRONNE

SAINT-QUENTIN

Haute-Picardie
Train à Grande Vitesse

MONTDIDIER

PICARDIE

TERGNIER

CHAUNY

NOYON

AISNE

LGV Nord

BEAUVAIS

OISE

COMPIÈGNE

SOISSONS

CLERMONT

NOGENT SUR OISE

CREIL

CRÉPY-EN-VALOIS

SENLIS

CHANTILLY

VAL-D'OISE

PONTOISE

FOSSES

LGV Est Européenne

DAMMARTIN-EN-GOËLE

Vers Strasbourg

AÉROPORT-CDG
Train à Grande Vitesse

VILLIERS LE BEL

SARCELLES

GONESSE

TREMBLAY

MEAUX

SAINT-DENIS

YVELINES

PARIS

ILE-DE-FRANCE

Marne-la-Vallée-Chessy
Train à Grande Vitesse

VERSAILLES

SEINE-ET-MARNE

Massy
Train à Grande Vitesse
Vers Bordeaux, Nantes, Rennes

Vers Lyon, Marseille

10 km

Introduction

Un débat public a été organisé, du 15 avril au 31 juillet 2010, sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie : il s'agit d'un barreau reliant le réseau des lignes à grande vitesse d'interconnexion à la ligne classique, construite au XIXème siècle entre Paris et Amiens par Creil (cf carte).

Ce barreau, long de 7 à 11 km selon les hypothèses de passage, entre le réseau d'interconnexion des LGV et un point compris entre Survilliers au nord et Louvres au sud, permettrait de faire circuler des TGV et d'autres trains entre la gare TGV de Roissy Charles de Gaulle et la Picardie.

Le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, avance que cette liaison permettrait d'ouvrir la Picardie et notamment Amiens, sur le réseau TGV français et européen (trajets de type Lyon-Roissy CDG-Creil-Amiens). Elle autoriserait aussi des liaisons régionales entre la plateforme aéroportuaire de Roissy, riche de 140.000 emplois, la Picardie (par exemple Creil, Chantilly, Compiègne, Beauvais) ainsi que le nord-est du Val d'Oise (arrêts à Survilliers ou Louvres).

Ce projet remonte à la décennie 90 : il a été inscrit pour la première fois au Schéma directeur de la Région Ile de France en 1994, sous la forme d'une liaison entre Creil et Roissy Charles de Gaulle. Deux ans plus tard, en 1996, l'Etat et le Conseil régional de Picardie décidaient de poursuivre les réflexions sur un scénario associant la liaison Creil-Roissy à un TGV entre Roissy, Creil et Amiens.

En 2007, cette liaison a été inscrite aux deux contrats de projets 2007-2013 de la Picardie et de l'Ile de France.

Par lettre du 6 juillet 2009 (cf annexe 1), le Président de Réseau Ferré de France, conformément à l'article L 121-8 du Code de l'Environnement, a saisi la Commission nationale du débat public.

Celle-ci s'est prononcée le 2 septembre 2009, en décidant l'organisation d'un débat public, en raison de l'intérêt national du projet, qui « tend à assurer le bon fonctionnement du réseau à grande vitesse, et à renforcer le pôle multimodal de Roissy », et de « son impact sur l'environnement, la zone concernée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux ».



1^{ère} partie

L'organisation et le déroulement du débat

1 - La préparation du débat

Le calendrier politique, marqué par les élections régionales des 14 et 21 mars 2010, s'est imposé au débat public : celui-ci ne pouvait commencer que 2 à 3 semaines après les élections, soit à la mi-avril, ce qui laissait à la Commission particulière et au maître d'ouvrage 6 mois pour préparer l'organisation et les outils du débat.

1-1 > L'installation de la Commission particulière du débat public

La Commission nationale du débat public, un mois après la décision de principe, le 7 octobre 2010, a désigné comme président de la Commission particulière Claude Bernet, inspecteur général honoraire de l'Agriculture, ancien directeur d'administration centrale, qui avait été président des CPDP relatives au contournement autoroutier de Toulouse (2007) et à la ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan (2008-2009).

Sur sa proposition, la CNDP a approuvé dans sa séance du 2 décembre, la composition suivante de la Commission particulière :



- **Emmanuel Droz**, avocat à Paris, ancien directeur du patrimoine d'un grand organisme d'HLM
- **Lamia Abdelnaby**, assistante médicale dans une compagnie d'assurance
- **Claude Bernet**, ancien inspecteur général de l'agriculture
- **Danièle Rousseau**, ancienne cadre dans le secteur du logement, présidente d'une association syndicale de quartier dans l'Essonne
- **Didier Corot**, paysagiste DPLG, membre de la Commission des sites du Var, ancien membre de la CPDP pour la LGV Provence Côte d'Azur

Aucun de ces cinq membres n'a d'intérêt lié au projet, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, au sens de l'article L 121-5 du Code de l'Environnement.

La CPDP s'est réunie chaque quinzaine, entre la mi-décembre et la mi-avril, avec un ordre du jour composé de deux sujets : le suivi de l'élaboration du dossier support du débat par le maître d'ouvrage et la préparation du débat par la Commission (analyse du contexte, notamment sur la base des entretiens conduits par le président de la CPDP avec 39 personnalités concernées, réflexion sur la problématique du débat, calendrier et organisation matérielle des réunions, préparation des documents, recherche d'experts, suivi des appels d'offres pour les prestataires).

D'avril à juillet, sauf rares exceptions, les membres de la CPDP ont assisté à toutes les réunions publiques, ainsi qu'à la séance de travail destinée, en marge de chaque réunion publique, à tirer les enseignements de la réunion précédente et à préparer la suivante. Ils se sont réunis à deux reprises pour préparer le présent compte rendu.

Deux membres de la Commission, Didier Corot et Emmanuel Droz, ont assuré la présidence de réunions publiques (Dammartin en Goële et Beauvais), afin de faire appel à des compétences diversifiées et de marquer la collégialité de la CPDP.

La CPDP a été opérationnelle dès le début décembre ; la secrétaire générale, Audrey Wu, qui avait l'expérience de quatre débats publics, dont deux en qualité de secrétaire générale, et son assistante, Marie-Laure Cuvelier, ont été embauchées à compter du 1^{er} décembre et ont assuré le fonctionnement de la CPDP dans des locaux adaptés situés à Roissy-Pôle, près de la station RER. La Commission a recruté en avril une seconde assistante, Laëtitia Joseph, pour traiter les nombreux courriers classiques et électroniques résultant de l'envoi d'une information sur le débat et le projet à plus de 800.000 foyers et entreprises.

A la demande de la CPDP, la direction régionale de RFF compétente pour le Nord-Pas de Calais et la Picardie a lancé, conformément à la réglementation s'appliquant à cet établissement public, deux appels d'offres, l'un pour la logistique du débat, notamment des réunions publiques, l'autre pour la communication, (conception des plans de communication et des documents de la Commission, relations avec la presse, affichage, etc).



Le premier n'a suscité qu'une seule offre, arrivée hors délais, en raison d'un dysfonctionnement de la Poste, et le marché correspondant a donc fait l'objet d'une négociation ; le second a en revanche suscité 4 candidatures, toutes de qualité, entre lesquelles la Commission a choisi la mieux disante en termes de coût.

On note que ces procédures n'ont pas permis la désignation des attributaires, et donc le lancement du travail de préparation matérielle du débat, avant le 3 février. Les deux entreprises retenues, CDV Evénements et CAMPARDOU Communication, ont su mobiliser leur solide expérience du débat public pour compenser ce retard.

1-2 > Les questions en débat et la préparation du dossier support

Pour initier la préparation du débat public, la Commission a précisé les questions qui devaient être posées face au projet :

- tout d'abord la question de principe : faut-il construire cette liaison, et pourquoi ?
- ensuite la question de la fonctionnalité de la ligne laissée ouverte par le maître d'ouvrage dans sa lettre de saisine : liaisons à grande vitesse seules ou liaisons à grande vitesse et liaisons régionales ?
- en troisième lieu, si la liaison est réalisée, par quel couloir de passage, et avec quelles précautions environnementales ?
- enfin, avec quelles incidences sur d'autres liaisons existantes ou en projet (le TGV Nord et son arrêt en gare de Haute Picardie, le projet de barreau de Gonesse, le projet de liaison à grande vitesse Paris-Londres par Amiens, CDG Express, la rénovation des RER B et D etc) ?

Après avoir précisé ces questions du débat, la CPDP a tenu, avec l'équipe projet de RFF, 8 réunions pour examiner le projet de dossier en préparation, en vue de le présenter à la Commission nationale du débat public dans sa séance du 3 mars. Le maître d'ouvrage, encouragé dans ce sens par la CPDP, a poursuivi deux objectifs : traiter le projet dans son contexte économique et social, rester constamment clair et lisible.

La CNDP a approuvé le dossier dans sa séance du 3 mars, en demandant que soit complétée la partie relative aux projets de transports situés dans l'environnement de Roissy-Picardie, avec un développement sur le projet de métro automatique Arc Express, qui fait l'objet d'un autre débat public organisé par la CNDP.

1-3 > La sensibilisation des acteurs

De novembre 2009 à mars 2010, le président de la CPDP a rencontré les préfets concernés, ainsi que 34 élus, présidents d'organismes consulaires, responsables d'associations, chefs de services, pour leur annoncer le débat et en décrire le déroulement, leur demander de préciser les attentes de leur collectivité ou institution, leur proposer de suggérer des thèmes ou des sites pour le débat, enfin appeler leur attention sur la pratique du cahier d'acteurs. Ces visites ont été suivies de l'envoi d'un questionnaire qui a suscité d'intéressantes réponses.

1-4 > La définition de l'aire du débat et l'organisation des réunions publiques

L'aire du débat doit être constituée par les territoires directement concernés par le projet, soit qu'ils en incluent le site, soient qu'ils bénéficient des services apportés par le projet.

A cet égard, il est apparu que l'aire du débat comportait dans ce cas la presque totalité de la Région de Picardie (l'ensemble de l'Oise et de la Somme, le couloir ouest de l'Aisne desservi par la ligne ferroviaire Chauny-Tergnier-Saint-Quentin) ainsi que l'est du Val d'Oise, dont les 24 communes sont associées en un syndicat d'organisation territoriale, le SIEVO (Syndicat Intercommunal d'études de l'Est du Val d'Oise). La Commission y a associé les abords nord (autour de Dammartin en Goële, en Seine-et-Marne) et sud (autour de Tremblay en France, en Seine Saint-Denis) de la plateforme aéroportuaire.

C'est dans cet espace que la Commission a préparé onze réunions publiques :

- en Picardie dans les villes et agglomérations susceptibles d'être desservies : Amiens, Creil, Compiègne, Saint-Quentin, Beauvais, Chantilly,
- dans l'est du Val d'Oise, à Gonesse, et dans chacune des deux communautés (Fosses, dans Roissy-Porte de France, et Villiers le Bel, dans Val de France)
- enfin à Dammartin en Goële et à Tremblay en France, secteurs limitrophes de la plateforme aéroportuaire.



Ces choix de localisation n'ont pas suscité de critiques durant le débat.

Le calendrier des réunions a été notifié début avril par lettre personnelle aux préfets, aux parlementaires, présidents de conseils régionaux et généraux, ainsi qu'aux maires des communes concernées.

Chaque réunion a été conçue pour traiter l'ensemble du dossier, afin de respecter les attentes du public, qui veut s'exprimer sur toute question qui l'intéresse. Cependant, la CPDP a annoncé qu'elle mettrait l'accent sur

les problématiques propres à certains sites, par exemple : les projets de développement local liés au TGV dans les agglomérations de Creil, Compiègne et Beauvais, la desserte de la Haute Picardie à Saint-Quentin, les couloirs de passage et la protection des espaces naturels à Fosses, les projets de développement et de transports en Ile de France. Ces questions ont été le plus souvent traitées soit par les représentants des collectivités locales, soit par des experts (notamment le directeur de l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France à Villiers le Bel, un expert du Parc naturel régional Oise Pays de France à Fosses, un architecte et un paysagiste conseils à Dammartin, et un écologue spécialiste de la biodiversité – trames verte et bleue – à Beauvais).

Enfin, les deux dernières réunions, à Gonesse le 30 juin et à Chantilly le 7 juillet, ont été consacrées à la synthèse des 10 premières semaines du débat, la Commission soumettant à la critique des participants ses premiers travaux en vue du compte rendu.

La procédure du débat public public a été peu souvent critiquée :

Cependant, un hebdomadaire internet du Val d'Oise, Roissy Mail, connu pour son franc-parler, s'est exprimé en ces termes, au lendemain de la quatrième réunion (Fosses) : « Un mot sur le « débat public ». C'est bien, lors de grands projets, de faire de l'information et de la concertation. Mais la procédure de la CNDP est longue, lourde, coûteuse et je dirais, un peu démagogique. Dans ce type de réunion, chacun, c'est comme l'auberge espagnole, vient avec sa tambouille ». Cela n'a pas empêché ce média de rendre compte régulièrement du débat pour informer ses lecteurs.

D'autre part, la réunion de Gonesse a été qualifiée de « parodie de débat public » dans le blog du Conseiller général de Goussainville, qui rendait compte néanmoins des positions importantes exposées lors de cette réunion.

De même, on lira la question n° 178, qui s'inquiète du retard que le débat provoquerait pour la réalisation du projet, tandis que l'avis 182 estime que « tout est joué d'avance », critique amère entendue plusieurs fois dans les réunions.

1-5 > L'animation du site internet

Comme il est de règle, la Commission a bénéficié du site type de débat public, défini par la CNDP, avec l'assistance de son prestataire ALEAUR. La Commission a disposé de la nouvelle configuration du site, permettant un accès plus direct et aisé aux 3 fonctions qui intéressent prioritairement le public : s'informer (sur le projet, sur le débat en cours, sur le débat public en général), poser une question, donner son avis.

La Commission a noté les améliorations apportées par ALEAUR au logiciel de traitement collaboratif des questions posées par le public et de leurs réponses : les besoins de la CPDP sont mieux pris en compte, aussi bien pour le traitement des procédures que pour l'élaboration des statistiques, mais il reste encore des progrès à faire pour assurer la convivialité du site ouvert au public.

La CPDP a réuni le 9 mars les institutions susceptibles de contribuer aux réponses adressées au public, c'est-à-dire, outre le maître d'ouvrage, les conseils régionaux des deux régions, les deux directions régionales chargées du développement durable et des transports, la SNCF, Aéroports de Paris. Toutes se sont montrées coopératives. Qu'elles en soient remerciées, comme le maître d'ouvrage, qui a répondu au plus grand nombre de questions en tenant les délais.

1-6 > La sensibilisation du public par la presse, la diffusion et l'affichage

Le projet, en raison de son caractère peu spectaculaire – linéaire court, et situé hors de la zone desservie – ne faisait l'objet d'une forte notoriété ni en Picardie ni en Ile de France : il était surtout connu des élus, moins du grand public, et encore, sous sa forme antérieure, dite « Creil-Roissy », à vocation exclusive de transport régional.

Ce défaut de notoriété faisait donc courir le risque de ne réunir que des publics clairsemés, et de limiter le débat public aux personnes et institutions prédisposées à le suivre (élus, spécialistes, etc).

Il fallait donc accroître la notoriété du projet auprès du grand public, ce qui a été entrepris en s'appuyant sur la presse locale, sur une campagne d'envoi à domicile d'une documentation simplifiée, et sur une campagne d'affichage ciblée à l'approche des réunions publiques.

• Les relations avec la presse



La Commission s'est attachée à développer la notoriété du débat public, en rencontrant les médias régionaux de Picardie et d'Ile de France dans le cadre de deux conférences de presse tenues le 15 avril. A l'approche des réunions publiques, la CPDP a rencontré les rédactions locales des quotidiens, notamment le Courrier picard, le Parisien, l'Aisne nouvelle, et des hebdomadaires (groupe du Bonhomme picard notamment). En Ile de France, la presse hebdomadaire par internet (Roissy Mail, VO News par exemple) est importante. Il en est résulté plus de 200 articles et sujets.

En Picardie, les médias audiovisuels, France 3, France Bleu, se sont intéressés au débat, en invitant le président à venir en parler à l'antenne, et en montrant les différentes réunions. En Ile de France, France 3 a réalisé un sujet important autour de la réunion de Fosses.

La presse a exposé le dossier technique du projet, et en a situé les enjeux à toutes les phases du débat : lancement, tenue des réunions publiques. Les mouvements d'opinion qui se sont manifestés en Picardie et en Val d'Oise – pétitions, positions des élus etc – ont contribué à initier puis à entretenir l'intérêt de la presse pour le sujet.

Il est clair que la densité des articles et sujets consacrés au débat a contribué à la participation aux réunions publiques.

• *800.000 dossiers envoyés à domicile*

Ainsi sensibilisés par les médias régionaux, les citoyens et les entreprises ont reçu dans leur boîte à lettres, durant la seconde semaine d'avril, une documentation de base, contenant la synthèse élaborée par le maître d'ouvrage (6 pages), et le premier numéro du « Journal du débat », édité par la CPDP, et contenant les indications pratiques pour participer au débat (calendrier des réunions publiques, adresses postale et internet, « carte T » permettant de recevoir le dossier complet, de s'abonner aux publications du débat, de poser une question ou d'émettre un avis en une dizaine de lignes).

Cette distribution a permis de servir 645.000 boîtes à lettres en Picardie et 156.000 en Ile de France, dont 87.000 en Val d'Oise. Le prestataire, filiale de La Poste, estime qu'une boîte aux lettres dessert en moyenne 2,5 personnes.

Il faut signaler que les personnes demandant la non distribution de la publicité (« Stop Pub ») ne sont pas desservies.

• *La campagne d'affichage*

Pendant le débat, la Commission a recouru à l'affichage commercial urbain, notamment sur le réseau publicitaire des gares et dans des points très visibles : elle a fait poser, aux entrées de villes, stations de bus, parkings publics, quais de gares, dans les semaines précédant les réunions, 400 affiches, auxquelles se sont ajoutées 3000 affiches de plus petites dimensions, diffusées via les mairies, les services publics et les commerces de proximité.

Certaines collectivités territoriales, notamment la Communauté d'agglomération d'Amiens, celle de



Creil et ses villes membres, les villes de Fosses, Compiègne, Beauvais, ont contribué à la notoriété du débat, soit en organisant une campagne d'affichage spécifique, sur leur propre thématique, soit en relayant l'information de la CPDP, par apposition d'affiches, organisations d'expositions dans les mairies, ou appels à la participation dans leurs périodiques, écrits ou informatisés.

1-6 > Un budget de 885 000 €

Un montant de 1 million € avait été prévu pour le débat, qui a été cofinancé par RFF, l'Etat, les Régions Picardie et Ile de France.

Un montant de 884.629 € a été engagé à la date du 6 août, dont près de 519.000 € pour l'information et l'expression du public, 164.000 € pour les réunions publiques et 201.000 € pour le fonctionnement de la CPDP (voir tableau détaillé en annexe).

Le coût du débat a suscité quelques messages critiques. Par exemple les questions n° 204, 233, 241. Quand les finances publiques sont si difficiles, faut-il investir des montants relativement importants dans le débat public ? La Commission a rappelé son souci d'économies, mais s'est attachée à montrer qu'il est impossible d'impliquer le public, comme l'exige la loi, sans distribution de documents, organisation de réunions publiques et gestion du courrier, qui constituent les principaux postes de dépenses.

2 - Un débat suivi

Le débat a été suivi, comme en témoignent plusieurs indicateurs :

2-1 > 2300 participants aux onze réunions publiques

Environ 2300 personnes ont assisté aux réunions publiques, dont 450 à Amiens, 350 à Nogent sur Oise (agglomération de Creil), 300 à Fosses, 200 à Gonesse, Chantilly, Villiers le Bel, Saint-Quentin et Compiègne, 80 à Dammartin et Tremblay.

Chaque réunion publique a permis à 15 à 25 personnes de prendre la parole (hors maître d'ouvrage et Commission, bien entendu). Les comptes rendus intégraux (verbatim) des réunions ont été publiés sur le site, dans un délai d'un mois après les réunions. Ils n'ont pas donné lieu, jusqu'ici, à critiques.

Lors de toutes ces réunions, RFF était représentée, soit par la directrice régionale Nord Pas de Calais Picardie, Mme Lucette Vanlaecke, soit par le directeur régional délégué d'Ile de France, M. Yves Jouanique, assistés par M. Pierre-Yves Biet, et M. Cedric Papin, responsables du projet, et par les spécialistes des questions traitées. La SNCF a été présente à presque toutes les réunions et s'est exprimée notamment à Nogent sur Oise, Chantilly, Saint-Quentin et Beauvais.

Le débat a eu ses « fidèles », militants favorables ou opposés au projet, creillois et amiénois pour les premiers, habitants de la Plaine de France pour les seconds, assistant à presque toutes les réunions. Il y a donc, à l'évidence, des double-comptes dans le chiffre cumulé de 2300 participants. La Commission, à partir de la quatrième réunion (Fosses) a indiqué qu'elle donnerait la parole en priorité aux intervenants qui ne s'étaient jamais exprimés, ce qui n'a pas suscité de problèmes.

Certaines des réunions (Nogent sur Oise, Villiers le Bel) ont été marquées par quelques tensions verbales entre partisans et opposants du projet, ou entre ces derniers et les représentants du maître d'ouvrage (Dammartin et Tremblay en France), mais l'écoute mutuelle a prévalu, et aucun incident ne s'est produit. Dans toutes les réunions, les participants, notamment les élus, franciliens comme picards, ont pris soin de rappeler qu'il ne fallait pas opposer des régions entre elles. A Gonesse, les opposants au projet se sont retirés avant la fin de la réunion, sans en gêner le déroulement.

Les maires qui ont accueilli le débat ont, comme le maire de Fosses le 20 avril, appelé à une vraie écoute et à une vraie concertation.

Enfin, la CPDP n'a pas enregistré de succès pour la formule expérimentale d'accueil-information, qui consistait à accueillir le public, dans l'après-midi précédant 6 des réunions publiques, afin de préparer au débat ceux qui le souhaitaient. Seules quelques personnes, à Nogent sur Oise, Beauvais et Chantilly, ont saisi cette opportunité. Elles ont demandé à être informées sur les hypothèses de services (TGV, TER), de passage (couloirs) et sur le bruit.

2-2 > 809 avis et 367 questions

La Commission a enregistré 809 avis, 46 contributions (hors cahiers d'acteurs), 367 questions et 1254 demandes d'abonnement aux publications (dossier complet, cahiers d'acteurs, journaux du débat, compte rendu et bilan final).

80% des questions et 85% des avis émanent de Picardie, qui était destinataire de 80% des dossiers d'information, tandis que 17% des questions et 15% des avis viennent d'Ile de France, destinataire de 20% des dossiers. Le taux de réponse est donc assez homogène entre les régions concernées.

64 % des questions et 55 % des avis ont été formulés au moyen de la carte T annexée au dossier distribué début mars, qui constitue, par sa gratuité et sa simplicité d'utilisation, un outil très démocratique du débat. 1353 cartes T ont été retournées à la Commission.

L'internet est la seconde source des questions (33%) et des avis (44%). On observe que les parts du courrier hors carte T ou du téléphone sont infimes.

Certains avis sont très élaborés, par une personne ou un groupe, d'autres sont très simples et très clairs. Très rares ont été les textes peu compréhensibles, et la Commission se réjouit de n'avoir eu à éliminer aucun texte pour un contenu illégal (injures etc).

2-3 > 12 255 connexions au site internet

12 255 connexions ont été enregistrées, tandis que 53 712 pages étaient ouvertes et 222.056 fichiers téléchargés.

2-4 > 53 cahiers d'acteurs

La Commission a reçu 53 cahiers d'acteurs (liste en annexe), dont :

- 21 émanant de collectivités territoriales ou de leurs groupements
- 5 de Parlementaires ou de partis politiques
- 10 de Chambres consulaires ou d'organisations représentant les entreprises
- 1 de l'Université
- 2 d'organisations syndicales ouvrières
- 2 d'établissements publics de l'Etat
- 12 d'associations



De plus, Réseau Ferré de France a demandé à la Commission de diffuser, à partir du 3 juin (réunion de Dammartin) un dossier d'information complémentaire de 8 pages apportant des réponses aux questions les plus fréquemment posées dans les premières semaines du débat (avis de RFF sur la faisabilité des propositions alternatives, avenir de la gare de Haute Picardie, mesures mises en œuvre pour le respect des territoires concernés, conséquences sur la gare TGV de Roissy).

12 collectivités locales ont fait parvenir à la Commission des délibérations.

2-5 > De nouvelles associations

Comme il est fréquent, le débat public a suscité la création de nouvelles associations, notamment, en Picardie TGV 2017, créée à l'initiative du MEDEF et en Val d'Oise l'association de défense des habitants de l'est du Val d'Oise (ADHEVO), qui a fait signer par près de 400 personnes, dont 266 habitants de Goussainville, une pétition pour le passage de la liaison par le barreau de Gonesse et l'ouverture d'un bus à énergie verte entre Goussainville et l'aéroport.



2^{ème} partie

Les enseignements du débat

Tout au long du débat, la Commission a rappelé les 4 questions autour desquelles il s'ordonne :

1 - faut-il, ou non, construire cette liaison, et pourquoi ?

2 - avec quelles fonctionnalités : trains à grande vitesse, trains régionaux, les deux ensemble ?

3 - par où passer (couloirs de passage) ? avec quels risques, environnementaux notamment, et avec quelles précautions ?

4 - avec quelles incidences sur d'autres projets ou lignes existantes ?

Toutes ces questions ont été traitées par le débat :



3 - Un projet impatientement attendu en Picardie, mais controversé en Val d'Oise

La question de principe a largement dominé le débat : la Picardie soutient très largement et quasi unanimement le projet, qui a été controversé en Val d'Oise, malgré l'évolution positive du barreau de Gonesse. A l'occasion du débat, des intervenants très différents (partis politiques, associations d'environnement et d'usagers, représentants des employeurs) ont soutenu une desserte durable de la plateforme aéroportuaire par les transports publics, qui passe à leurs yeux par la réalisation des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse.

3-1 > Un large soutien en Picardie

Dès la première réunion publique, le 22 avril, à Amiens, après une intervention du Préfet de Région rappelant « l'enjeu crucial » du projet et du débat, le Président du Conseil régional, le Maire d'Amiens, le Président du Conseil général, et plusieurs Parlementaires picards de toutes sensibilités ont affirmé devant une salle comble leur ferme volonté de faire aboutir le projet. Ils ont été soutenus par la majorité des intervenants, tandis que le Député de la IXème circonscription du Val d'Oise exposait avec les inconvénients du projet, ainsi que ses contre-propositions. Le relais de ces personnalités a été pris par des militants associatifs, des universitaires, des chefs d'entreprises, qui ont plaidé pour la pertinence et l'urgence du projet.

Une des interventions les plus marquantes de la réunion d'Amiens (cf verbatim sur le site du débat) a été celle d'une ressortissante chinoise, installée en Picardie, où elle travaille à accueillir des personnalités de son pays, et à faciliter les contacts en Chine, des chefs d'entreprises, chercheurs et universitaires picards. Saluant la formule du débat public, elle n'hésite pas à donner un avis enthousiaste, qui insiste sur la nécessaire ouverture d'une région riche de potentiels humains.

Le 29 avril, la réunion de Nogent sur Oise, dans l'agglomération de Creil, a fait apparaître la même volonté et la même mobilisation, avec beaucoup d'interventions venant du monde associatif, et des préoccupations concrètes d'usagers des transports.

Lors des réunions publiques qui ont suivi, à Compiègne, Saint-Quentin, Beauvais et Chantilly, tous les intervenants picards, élus, responsables associatifs ou citoyens, sont allés dans le même sens.

Environ 500 avis reçus des citoyens, essentiellement de Picardie, par courrier ou par internet appellent à la réalisation du projet. Sur quoi repose cette détermination ?

• *La réparation d'un tort*

Les Amiénois, et plus largement les Picards, n'ont pas oublié la décision de l'Etat, consistant à faire passer la ligne TGV Nord à 45 km à l'est d'Amiens, et à y construire, c'est leur perception et leur expression, « la gare des betteraves ».

Ils y ont vu le symbole d'une région condamnée à rester un lieu de passage, aujourd'hui zébrée d'autoroutes et de LGV sans arrêt, après avoir été, pendant des siècles, un théâtre meurtri des guerres européennes.

Pour beaucoup, et notamment pour ceux qui ont participé aux combats pour le TGV de 1985 (cf verbatim de la réunion d'Amiens), le projet Roissy-Picardie est vécu comme la réparation d'un tort causé à la Région et à sa ville-capitale.

• *Un projet d'ouverture, outil majeur d'aménagement du territoire et d'emploi*

Mais la volonté des Picards ne repose pas sur le passé : pour les élus comme pour les responsables économiques et les citoyens, le projet est vécu comme un espoir, à plusieurs titres :

Rappelons d'abord le contexte de crise économique dans lequel s'est déroulé le débat : crise des finances publiques européennes et de la monnaie, croissance faible, pesant notamment sur l'emploi et les industries de transformation, mouvements de délocalisation, avec leurs conséquences spectaculaires dans certaines villes. Dans cette ambiance, élus, citoyens, chefs d'entreprises, universitaires, accordent une priorité forte à tout ce qui peut relancer l'économie et faire progresser l'emploi.

Or, pour les participants au débat, ouvrir la Picardie sur le réseau TGV national et européen, c'est développer les aptitudes de la région à attirer de nouvelles activités économiques de qualité, ainsi que l'enseignement, la recherche et les fonctions tertiaires qui les accompagnent : la crise qui affecte notamment les industries sous-traitantes de l'automobile et les industries de biens de consommation renforce cette aspiration, non seulement à Amiens, mais à Compiègne, à Beauvais, à Saint-Quentin, à Creil.

A cet égard, on lira sur le site la motion adoptée le 7 mai à l'unanimité du Conseil régional de Picardie, qui commence ainsi :

« Au-delà de l'accès au réseau européen des trains à grande vitesse, le projet de barreau ferroviaire « Roissy-Picardie » permet d'ouvrir les villes picardes et notre développement à de nouveaux horizons. C'est un beau challenge qui doit rassembler l'ensemble des Picards sur une ambition commune, s'appuyant sur la richesse et la diversité des projets de nos territoires. La grande vitesse n'est pas à elle seule un outil de développement, c'est un moyen pour favoriser les échanges, c'est un bouleversement des distances, qui permet de rapprocher les grands pôles européens ».

C'est un message très proche qu'ont délivré les trois Préfets de la Région, de l'Oise et de l'Aisne, à Amiens, Beauvais, Chantilly et Saint-Quentin.

Les Conseils généraux de la Somme et de l'Oise ont pris position pour le projet, comme le montrent leurs cahiers d'acteurs, tandis que celui de l'Aisne adoptait une délibération. Le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise a fait de même.

A l'initiative du Député de la 11ème circonscription de la Somme, de nombreux Parlementaires, de toutes sensibilités, ont créé un comité de soutien et signé une contribution commune, appelant à une réalisation rapide du projet.



Le Conseil économique et social de Picardie « soutient avec détermination le projet TGV+TER » (cahier d'acteurs n° 8).

Plusieurs Partis politiques se sont officiellement prononcés en faveur du projet, notamment les Verts, le Parti communiste par la voix d'un représentant à la réunion de Beauvais (29 juin) et le Parti radical de gauche.

Un Conseiller régional appartenant au groupe du Front national s'est exprimé à maintes reprises lors des réunions publiques.

Les institutions universitaires et de recherche (Université Jules Verne, Ecole supérieure d'ingénieurs en électronique, Sup de Co, CROUS) ont pris une position commune dans le débat : « l'enseignement supérieur a la conviction que ce projet est une fantastique opportunité pour impulser une nouvelle dimension au rayonnement de l'enseignement et de la recherche amiénois ».

On lira aussi l'avis n° 616 émanant du directeur de Sup de Co Amiens, qui souligne « l'effet de levier » du projet : « L'importance de cette liaison est fondamentale pour le développement des espaces concernés : Roissy, l'Île de France et la Picardie. Elle représente un élément de synergie et de co-développement pour toutes les parties prenantes. Le lien entre un bassin d'emploi significatif et un pôle de ressources important est de nature à favoriser, dans les deux sens, le développement humain et économique. Le fait de renforcer les connexions entre les régions et le reste du monde est également déterminant pour le futur. En ce qui concerne l'enseignement supérieur, à l'heure où les échanges font partie de la quotidienneté, cette liaison est critique. Elle apportera une dimension supplémentaire à notre région, à ses étudiants et aux enseignants qui contribuent à l'édification des savoirs et des compétences. L'effet de levier d'une telle réalisation est sans limite comparé aux modestes investissements humain et environnemental qu'elle représente ».

L'argument économique est illustré par la contribution la plus originale, reçue des élèves du Lycée Robert de Luzarches, d'Amiens, et insérée sur le site du débat www.debatpublic-roissypicardie.org. C'est un film de 13 minutes montrant comment un cadre amiénois, après un voyage cauchemardesque jusqu'à Roissy, manque son avion pour le Maroc, avec peut-être de graves conséquences pour son emploi, en tout cas dans son mauvais rêve...

Plusieurs intervenants ont rappelé que la Picardie est en train de perdre d'importants volumes d'emplois dans les industries manufacturières – sous-traitantes de l'automobile notamment – et qu'elle doit absolument renforcer son attractivité dans les activités de haut de gamme, exigeant de bonnes liaisons européennes et internationales. Le TGV est clairement perçu comme une solution à cet impératif.

A cet égard, il faut noter l'engagement des Chambres de commerce et d'industrie d'Amiens, de Péronne et de l'Aisne, et de leur Chambre régionale.

On a retrouvé les mêmes préoccupations à Compiègne et Beauvais, récemment touchées par des sinistres industriels et décidées à faire valoir leurs atouts – l'Université technologique à Compiègne, notamment.

Cet argumentaire est au centre des cahiers d'acteurs de la Ville d'Amiens ou de la Chambre de commerce et d'industrie d'Amiens, ou encore de Compiègne, de Beauvais, de l'agglomération cantilienne et du Groupement des entreprises de la région de Creil.

Le tourisme n'est pas absent de l'argumentaire ; proche de territoires denses (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne rhénane, Ile de France, Nord-Pas de Calais), riche d'un patrimoine historique et paysager exceptionnel, la Picardie estime que ses liaisons actuelles ne sont pas à la hauteur de sa vocation touristique. C'est l'un des points développés par le cahier d'acteurs des commerçants d'Amiens Coeur de Somme.

Les nombreux citoyens qui s'expriment par messages à la Commission (courrier ou internet) motivent le plus souvent leur avis par l'ouverture économique de la région : ainsi, l'avis n° 16 émanant d'un chef d'entreprise amiénois : « Notre entreprise est l'un des acteurs majeurs du secteur de la relation client à l'international et présente sur le territoire national avec de nombreux sites de production en particulier à Amiens (750 emplois), Reims, Lyon, Carmaux, Poitiers et Rouen (4300 salariés, CA 115m€). Pour chacun de nos clients (grands comptes, donneurs d'ordres de tous secteurs de l'économie) la proximité des lieux de traitement des prestations à destination de leurs clients directs revêt une importance capitale dans la décision finale qui est faite au moment du choix d'un prestataire et du site de production ».

Beaucoup de jeunes chefs d'entreprises sont intervenus dans le débat, lors des réunions publiques – Amiens, Compiègne, Beauvais, Nogent sur Oise, Chantilly – ou par l'intermédiaire des organismes consulaires ou de clubs de dirigeants (voir cahiers d'acteurs n° 31, 32, 33).

Les organisations syndicales régionales CGT et CFDT ont produit des cahiers d'acteurs, qui soulignent les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du projet.

Dans l'Oise, département densément peuplé, et dont 30% des actifs travaillent en Ile de France, le projet est perçu comme ouvrant aux habitants de nouvelles perspectives liées à la plateforme de Roissy Charles de Gaulle, actuellement riche de 140.000 emplois.

Pour l'agglomération de Creil, nous disent ses élus, présents dans presque toutes les réunions, le projet comporte une double chance : les arrêts de TGV, d'une part, l'ouverture de liaisons régionales avec la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle, d'autre part. Or Creil a subi, au cours des dernières décennies, d'importants sinistres industriels – chimie, sidérurgie, machines outil, sous-traitants de l'automobile.

Plusieurs agglomérations picardes commencent à réfléchir à des projets d'aménagement liés à la réalisation du projet. C'est le cas, notamment de Creil, qui restructurerait son centre ville autour de sa gare, qui a toujours été un point fort de l'agglomération, et qui semble aujourd'hui en crise, sur le plan des accès, du fonctionnement et de la sécurité (cf verbatim de la réunion de Nogent sur Oise, ou cahiers d'acteurs de Creil et de l'association ADEROISE).

Le projet est soutenu par l'Association des Villes du Bassin parisien, dont la Présidente est Maire de Beauvais (voir sa contribution sur le site). Le Président du Conseil régional de Picardie rappelle qu'il l'a lui-même présenté l'an dernier à la Commission de l'Union européenne dans un document commun aux 8 régions du grand Bassin parisien.

On note que les Picards, et notamment les Amiénois (élus ou citoyens – cf 12 questions sur le site, dont n° 9, 52, 125) n'abandonnent pas pour autant le projet de TGV Paris-Londres par Amiens, inscrit en liste complémentaire dans la Loi Grenelle. Mais ils ont conscience que ce projet relève d'une échelle de temps différente.

Le projet Amiens Londres est cependant défendu par la Chambre interdépartementale de commerce Yvelines-Val d'Oise. Celle-ci dans son cahier d'acteurs, considère Roissy-Picardie comme une simple liaison régionale, et appelle à la réalisation du projet Paris ou Normandie-Amiens-Londres, qui passerait par Cergy (voir au 3-3).

• *Un projet de développement durable*

La plupart des cahiers d'acteurs établis en Picardie, tel celui de la Communauté de l'Aire cantilienne et du Pays du sud de l'Oise, insistent sur les effets de développement durable du projet : « Si le projet se voit conférer des enjeux économiques importants, il répond également à des considérations d'ordre écologique. En facilitant l'accès et en assurant des déplacements rapides aux voyageurs, il va permettre à un plus grand nombre de personnes d'utiliser les services ferroviaires. Il s'inscrit également dans un objectif de développement durable en proposant une alternative à l'utilisation du véhicule, et donc un remède à l'émission de gaz polluants. Il va par ailleurs favoriser le désengorgement des axes routiers aux abords de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, ce qui contribuera à une meilleure circulation ».

C'est également un axe fort du cahier d'acteurs édité par le Conseil général de l'Oise, qui fait du développement durable un fil rouge : « ce projet répond à un besoin de désengorgement routier et autoroutier du sud de l'Oise, et contribue ainsi à la réduction des nuisances et de l'effet de serre ».

De même, dans ses différentes interventions, notamment à la réunion de synthèse du 7 juillet à Chantilly, la SNCF a insisté sur un autre argument d'aménagement durable du territoire : la saturation à terme des gares TGV parisiennes impose de les desservir en assurant le développement de gares périphériques comme Roissy.

• *Au-delà d'Amiens et de Creil*

Certains participants demandent que le projet ne se limite pas à ses bornes affichées, mais serve à améliorer les liaisons au nord d'Amiens (Côte picarde, littoral du Pas de Calais) et de Creil (Beauvais, Chauny, Tergnier, Saint-Quentin).

La question n° 22 par exemple, évoque des liaisons TGV au-delà d'Amiens, vers Abbeville et Boulogne. Le maître d'ouvrage y paraît ouvert : « le prolongement de trains TGV au-delà d'Amiens vers Abbeville et Boulogne est techniquement conditionné à l'électrification du tronçon Amiens - Rang du Fliers (première gare de la ligne, située dans la Région Nord Pas de Calais). RFF précise que des études préliminaires à cette électrification ont été réalisées entre 2004 et 2006. La poursuite des études opérationnelles pourrait débuter en 2010 avec le démarrage des études d'avant projet.

La réalisation de l'électrification de cet axe – dont le coût est estimé entre 180 et 200 M€ – est envisageable à un horizon d'une dizaine d'années, délai compatible avec celui du projet Roissy-Picardie. Le prolongement de certaines missions au-delà d'Amiens sera décidé par l'entreprise ferroviaire, en fonction de la clientèle potentielle dont celle à caractère touristique, non négligeable sur ce secteur ».

La Commission a reçu des cahiers d'acteurs émanant des élus du littoral et du nord de la Somme, notamment les députés de la III^{ème} (Saint Valery sur Somme) et de la IV^{ème} circonscription (Abbeville) de la Somme, tous soulignant l'enjeu d'une liaison TGV vers Amiens pour promouvoir la vocation touristique du littoral picard.

Dans son cahier d'acteurs, la CGT développe la même idée : la pleine réussite du projet suppose l'électrification d'Amiens Abbeville Rüe.

On lira notamment l'avis n° 753, qui évoque la desserte du littoral Nord : « Je pense que ce barreau de quelques petits kilomètres va pouvoir, s'il est emprunté de manière intense, rendre de grands services en matière de désenclavement et de mise en valeur des villes de la Côte d'Opale. Il ne faut pas raisonner de façon étriquée et limiter l'attrait – indéniable – que présente ce barreau à la seule région Picardie. Il faut dès à présent envisager une desserte Paris-Boulogne sur Mer – liaison qui peut être prolongée vers Calais et Dunkerque – assurée par un matériel bimode, en attendant l'électrification Amiens-Boulogne. A Roissy, des correspondances commodes et bien étudiées permettront aux résidents de la Côte d'Opale et aux touristes anglais de se rendre dans le sud de la France sans changement de gare à Paris. A un horizon plus lointain, des TGV Dunkerque-Calais Fréthun-Boulogne-Amiens-Roissy vers Marseille ou Perpignan doivent d'ores et déjà être prévus. »

De même, à la question n° 33, émanant d'un Beauvaisien, le maître d'ouvrage répond en rappelant le calendrier de l'électrification de Creil-Beauvais : « L'une des clés du projet Roissy-Picardie consiste à s'appuyer sur le réseau ferré picard existant pour diffuser « l'effet grande vitesse » en valorisant la situation des étoiles ferroviaires, notamment celle de Creil, à partir desquelles un large territoire régional peut être desservi grâce à un système de correspondances efficaces. Le Beauvaisien, en particulier, sera desservi par la ligne Creil-Beauvais. La modernisation de la ligne Creil-Beauvais est le projet le plus important du CPER 2007-2013 en Picardie (investissement de 63 M€). Il s'agit, grâce à des travaux sur la signalisation et au doublement de la voie sur certaines portions, de proposer jusqu'à 20 allers-retours par jour contre 14 actuellement et d'assurer ainsi de bonnes correspondances à Creil à l'horizon 2014 ».

Au-delà de Saint-Quentin, la Thiérache, dans la question n° 272 par exemple, a rappelé qu'elle a elle aussi des besoins de liaisons rapides. RFF a répondu que « tous les territoires desservis par la ligne Creil-Chauny-Tergnier-St-Quentin-Busigny pourront bénéficier d'un meilleur accès au TGV et à Roissy grâce aux synergies qui pourront être mises en place entre le réseau TER, Intercités et les TGV et TER en gare de Creil. ».

• *Un projet accessible*

Plusieurs partisans du projet ont souligné la relative modestie de son coût, comparée aux services rendus en Picardie, ou aux coûts des projets à long linéaire de TGV. Le Vice président du Conseil général de l'Oise, président du Syndicat mixte des transports de ce département (SMTCO), a illustré avec humour cette idée dans une formule inspirée d'un célèbre aphorisme américain : « un petit barreau pour RFF, un grand pas pour la Picardie ».

• « 2020, c'est trop long ! »

Les espoirs économiques et sociaux placés dans le projet conduisent les Picards à revendiquer fermement son accélération.

« Pourquoi faut-il 10 ans pour construire 7 kilomètres de ligne ? ».

C'est la question que le Président du Conseil général de la Somme a posée, non sans humour, mais avec fermeté, à Amiens le 22 avril, bientôt suivi par de nombreux intervenants (24 avis et questions, certaines véhémentes, sur le site.)

Cette impatience a été rappelée par le Président du Conseil régional de Picardie lors des nombreuses réunions publiques auxquelles il a assisté.

On lira, à titre d'exemple, la question n° 102 d'un habitant de Crèvecœur le Grand, au nord de Beauvais, à laquelle RFF répond : « Pour Roissy-Picardie, RFF estime que la mise en service de la ligne nouvelle peut être envisagée à horizon 2020. Il s'agit d'une échéance prudente qui doit permettre de garantir la réussite du projet. RFF aura toutefois le souci, tout au long de ce processus, de l'optimisation du planning de conception et de réalisation dans le respect de la qualité des études et des concertations ».

A la réunion d'Amiens (22 avril, verbatim p 40), la directrice régionale de RFF a concédé, que, si 2020 est un délai « prudent », il faudra, si le projet est confirmé, essayer de faire plus vite. Le calendrier éventuel du projet a été détaillé à la réunion de Dammartin :

- 2011-2015 : études d'avant-projet sommaire, puis d'avant projet détaillé et enquête publique
- 2015-2020 : DUP, acquisitions foncières, travaux.

On note enfin qu'une association regroupant les milieux économiques de la Somme s'est créée sous le nom de « TGV 2017 », ce qui est un programme en soi, et a déposé un cahier d'acteurs.

• *Le devenir de la gare de Haute Picardie*



Au cours du débat, les habitants de la Haute Picardie (Ouest de l'Aisne, notamment Saint-Quentin, Chauny, Tergnier, et une partie de l'est de la Somme), ont fait part de leur attachement aux services d'ores et déjà rendus par la gare TGV de Haute Picardie. Ils l'ont démontré par leurs questions, et à la réunion publique organisée le 10 juin à Saint-Quentin.

Près de 70 messages sont parvenus à la Commission, s'inquiétant du devenir de la desserte de la Haute Picardie par la gare d'Ablaincourt-Pressoir. On lira, par exemple l'avis n° 192 : « Je suis formellement opposé au projet car la gare TGV Haute Picardie va perdre 50% de son trafic ».

Dès la réunion d'Amiens, le Président du Conseil général de la Somme avait dit : « Je ne voudrais pas que le débat amène à déshabiller Paul pour habiller Pierre, nous serons ainsi particulièrement attentifs à la gare TGV de Haute-Picardie, car des craintes légitimes peuvent se faire entendre du côté de l'Est de la Somme et du côté de nos voisins de l'Aisne. Or, cette gare TGV Picardie, la seule existante actuellement sur notre territoire régional, a son sens ».

La Commission a reçu une lettre écrite le 8 juin par la Conférence de Pays du Saint-Quentinois : elle soutient « ce projet à fort potentiel, dans un esprit de solidarité picarde et de cohérence territoriale », mais souhaite obtenir des garanties sur le maintien des dessertes actuelles de la gare de Haute Picardie, ainsi que le maintien de la desserte actuelle de la gare de Saint-Quentin.

On lira le cahier d'acteurs du Pays de Santerre Haute Somme, qui est une illustration de l'attachement que les habitants de Haute Picardie portent à leur gare TGV.

La SNCF et RFF se sont attachés à rassurer, en montrant que la croissance du trafic total permettait d'assurer le maintien des services de Haute Picardie, en ajoutant qu'il y aurait un intérêt à jouer une complémentarité d'horaires entre le nouveau service et la desserte de la gare TGV Haute-Picardie.

• *Quelques opinions négatives ou sceptiques*

En décalage avec cette ambiance de mobilisation en Picardie, on trouve dans les messages adressés à la Commission, plus qu'en réunion publique, quelques questions ou avis exprimant une opposition ou au moins un grand scepticisme à l'égard du projet.

Ces avis défavorables d'origine picarde – une quarantaine au total – sont en premier lieu fondés sur le coût, jugé élevé, de l'infrastructure : ainsi, un habitant de Meru (Oise) demande (question n° 20) : « qui devra payer la facture ? », tandis que les avis n° 6, 47, 76, 256, 373, 385 stigmatisent le prix du projet ou affirment son inutilité. Les gains de temps notamment sont jugés insuffisants au regard des dépenses et des « saignées dans l'environnement ». La question n° 252 reproche au projet de favoriser l'avion et donc l'émission de CO².

Certains intervenants, par exemple les auteurs de la question n° 202 (habitante de Beauvais) et de l'avis n° 778, habitant de Compiègne, regrettent que le projet ne soit pas mis en perspective avec celui du réseau de transport du Grand Paris.

Dans les derniers jours du débat, ROSO, qui est le Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise a déposé un cahier d'acteurs qui propose « un TER commun Ile de France Picardie », sans fonction de grande vitesse, qui serait élaboré dans le souci primordial de la qualité environnementale. Cette position avait également été présentée à la réunion de Beauvais (29 juin).

On l'a retrouvée aussi chez un participant à la réunion de Chantilly, qui demande que l'infrastructure soit réalisée, mais réservée au TER, à l'exclusion du TGV dont il ne ressent pas la nécessité.

3-2 > Un projet controversé en Val d'Oise



Ce projet presque unanimement soutenu en Picardie est néanmoins controversé dans l'est du Val d'Oise, au nord et au sud de la plateforme aéroportuaire.

En témoignent la lettre adressée le 26 octobre 2009 par le Président de la Communauté de communes Roissy Porte de France au Président de la CNDP, la motion unanime adoptée avant le débat par les 24 communes du Syndicat intercommunal d'études et de programmation de l'Est du Val d'Oise (SIEVO, 3 décembre 2009), le cahier d'acteurs de ce syndicat intercommunal, ceux du Député de la IXème circonscription (Gonesse Roissy Fosses), et les interventions des maires, de

responsables associatifs et de citoyens dans les réunions publiques d'Amiens, et de Nogent sur Oise, Villiers le Bel, Fosses, Dammartin, Tremblay et Gonesse.

Cette opposition se fonde sur deux arguments très différents, dont l'un, relatif au projet de barreau de Gonesse, a connu une évolution importante durant le quatrième mois du débat public.

• Une atteinte supplémentaire à l'environnement et au patrimoine

Les maires des communes concernées par les couloirs de passage (à dominante rurale, comme Villeron, commune tout particulièrement mobilisée, Vémars, Survilliers, Saint Witz, Louvres, Epiais, Fontenay en Parisis), ainsi que le Président de la Communauté de communes Roissy Portes de France, ont exprimé leur refus du projet lors de la réunion publique de Fosses (20 mai).

Leur principal argument est la surabondance des équipements publics de transports déjà implantés sur leur territoire (aéroport, bien sûr, mais aussi autoroutes A1 et N104, LGV Nord, ligne classique doublée par le RER D, lignes à haute tension, dépôt de carburants aéronautiques). Pour eux, les nuisances ferroviaires, autoroutières et aéroportuaires se conjuguent sur un territoire que ses élus voudraient désormais consacrer à un habitat de qualité résidentielle, bénéficiant de sa situation géographique, et à des activités économiques non polluantes, ainsi qu'à une agriculture qui entretient l'espace naturel.

A la réunion publique de Fosses notamment, des représentants des associations archéologiques et des citoyens ont évoqué les sites exceptionnels que la Plaine de France a hérités du Haut Moyen-Age, et dont certains se situent dans les couloirs de passage envisagés. RFF a répondu qu'elle respecterait bien entendu toutes les dispositions protectrices des sites historiques et archéologiques, mais, sur le moment en tout cas, ses arguments n'ont pas convaincu.

On retrouvera ces positions dans les avis n° 461 (un habitant de Goussainville), 467 (Saint Witz), 76 (Coye la Forêt), 256 (Chantilly), qui citent les risques pour les exploitations agricoles, le patrimoine bâti et architectural, la biodiversité.

Nombre de citoyens de Villeron et des communes voisines ont fait part de leur opposition au projet en écrivant à la Commission (pétition de 148 signatures, sur 700 habitants, et une soixantaine de messages sur le site, y compris dans les derniers jours du débat public). De même, une pétition a été lancée auprès des habitants de Saint Witz par le Collectif de défense des paysages d'Ile de France et de Picardie.

On note que la perspective d'un ou deux arrêts desservant les habitants de ce secteur, à Survilliers Fosses et à Louvres, ne modifie en rien cette perception du projet.

Cette opposition n'a pas faibli durant le débat : si le projet doit être poursuivi, le maître d'ouvrage aura la tâche difficile de convaincre les habitants concernés de l'existence de dispositifs aptes à réduire les inconvénients redoutés du passage de la ligne.

• *L'inquiétude des agriculteurs*

Les agriculteurs de la Plaine de France ont exprimé leur position dans le cahier d'acteurs établi en commun par la Chambre interdépartementale d'Agriculture Val d'Oise-Yvelines-Essonnes et par la Fédération des Syndicats d'exploitants agricoles d'Ile de France (FNSEA).



Comme l'a rappelé à Fosses le Vice président de la Chambre interdépartementale d'agriculture, la région concernée dispose d'un potentiel agricole important, avec 138 exploitations produisant, sur 16.000 hectares, 100.000 tonnes de céréales et 180.000 tonnes de betteraves.

En liaison avec la Chambre d'agriculture, la Commission a organisé, le 9 juin à la Mairie de Louvres, une réunion à laquelle ont été invités tous les agriculteurs du secteur concerné par le projet. Une douzaine étaient présents.

Ils ont exprimé, courtoisement mais fermement, leur lassitude devant la multiplication des projets consommateurs d'espace agricole ; voies ferrées, routes, urbanisation, zones industrielles, agricoles et commerciales ; le même jour, la Gazette du Val d'Oise publiait un article intitulé : « l'overdose », estimant à 200.000 m² les surfaces commerciales envisagées dans le département – dont deux projets considérables à Roissy en France et à Gonesse.

Même si le projet ne demande que 70 à 100 hectares, il créera des difficultés à quelques exploitations, et les agriculteurs sont sceptiques sur la faisabilité locale des méthodes d'aménagement foncier avancées par RFF : la tension foncière générale sur ces terres de grande qualité rend en effet difficile le dégagement des surfaces disponibles pour des échanges.

De plus, les agriculteurs redoutent les promesses non tenues, en matière d'aménagement foncier par exemple, et le souvenir des travaux de la LGV Nord, ainsi que son exploitation (présence de nuisibles) ne sont, de leur point de vue, pas rassurants.

• *Un sentiment d'injustice devant la situation relative des deux projets Roissy-Picardie et barreau de Gonesse*

Un second motif de protestation, d'origine différente, a mobilisé l'est du Val d'Oise.

Le projet de liaison Roissy-Picardie faciliterait à l'évidence les liaisons quotidiennes entre la plateforme aéroportuaire, riche de 140.000 emplois de tous types, et le sud de l'Oise, notamment l'agglomération de Creil. Or, les Valdoisiens désireux de s'employer à Roissy CDG rencontrent actuellement la même difficulté que les Creillois : aucune liaison ferroviaire ne les relie à la zone aéroportuaire ; ils doivent recourir à la voiture, avec ses encombrements, et son coût de plus en plus lourd, aux bus, longs et chers, ou au train, en passant par Paris-gare du Nord, ce qui est long et pénible. Ils ont le sentiment d'être injustement coupés de l'accès à Roissy alors qu'ils subissent à plein le bruit des avions.

Or il existe, depuis longtemps là aussi, un projet de liaison ferroviaire, le barreau de Gonesse, devant relier Sarcelles, Villiers le Bel et Gonesse au RER B, c'est-à-dire à Roissy.

En découvrant, à l'automne 2009, le projet Roissy-Picardie mis au débat public, c'est-à-dire relancé, sans que rien de semblable n'advienne au barreau de Gonesse, l'est du Val d'Oise a éprouvé un véritable sentiment d'abandon, traduit lors de la réunion de Villiers le Bel par le député-maire de Sarcelles et le maire de Villiers le Bel, président de la communauté d'agglomération Val de France, et de nombreux participants.

Citons le député maire de Sarcelles : « Cela fait exactement treize ans que les premières réunions ont eu lieu, treize ans que RFF a été saisi, que la SNCF a été saisie, que le STIF a été saisi, pour affirmer que : la priorité pour l'Est du Val-d'Oise, c'est le barreau de Gonesse. Il y a, ici, dans ces territoires 30 % de chômeurs chez les moins de 25 ans ».

Des citoyens disent la même chose, tel l'auteur de l'avis n° 632 : « Je suis totalement opposé à ce projet qui n'apporte absolument rien aux territoires traversés. Si l'intérêt est d'offrir des emplois à des populations, je suis absolument favorable à cette idée mais il faut prioriser les populations les plus proches de l'aéroport qui supportent au quotidien les nuisances ».

Le Président du Conseil général du Val d'Oise a édité dès les premiers jours du débat un cahier d'acteurs dans lequel il affirme sa volonté de faire aboutir le projet de barreau de Gonesse.

Le collectif « Vivre et venir travailler à Roissy », dans son cahier d'acteurs, demande que priorité soit donnée au barreau de Gonesse », élément d'un plan d'urgence de transport public adapté aux besoins des salariés de Roissy.

Le barreau de Gonesse, dont le coût prévisionnel semble avoisiner celui du projet en débat public, est considéré comme indispensable au désenclavement de Sarcelles et du Val de France, mais aussi comme une condition du développement économique du Triangle de Gonesse, vaste zone à vocation d'activités économiques située entre les aérodromes du Bourget et de Roissy.

Or, certains craignent que la réalisation de Roissy-Picardie détourne les moyens financiers nécessaires au barreau de Gonesse.

Lors de la réunion de Villiers le Bel, la Commission avait invité M. Hervé Dupont directeur général de l'Établissement public d'aménagement Plaine de France et M. Bruno Dicciani, responsable mobilité de la Direction régionale de l'Équipement d'Ile de France (direction de l'Etat), pour traiter des projets de développement économique intéressant l'est du Val d'Oise et des besoins de transports qu'ils entraînent, notamment en ce qui concerne la liaison entre Val de France et Roissy via Gonesse. Le Directeur Général de Plaine de France s'est attaché à démontrer que la réalisation de grands projets d'activités économiques sur le Triangle de Gonesse justifierait plus encore le projet de barreau.

Dans ce sens, une évolution importante est intervenue en fin de débat, avec la position exprimée à Gonesse le 30 juin par le Vice président chargé des transports de la Région Ile de France, qui a défini un calendrier rapproché pour la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse (2017) et a rappelé que la Région Ile de France en faisait sa priorité. Il a indiqué que, « si le barreau de Gonesse constituait évidemment la première priorité de la Région Ile de France, le projet Roissy-Picardie est un projet important auquel la Région Ile de France est attachée ».

Cette position a été rappelée par le cahier d'acteurs déposé par la Région Ile de France, qui se conclut ainsi : « La Région s'engage résolument et restera vigilante sur la réalisation rapide de ces deux projets non concurrents, barreau de Gonesse et liaison Picardie-Roissy ».

Dans les derniers jours du débat public, il est donc apparu que les deux régions Ile de France et Picardie, autorités organisatrices des transports régionaux, étaient d'accord sur la double priorité à accorder aux deux projets barreau de Gonesse et Roissy-Picardie.

Mais bien évidemment, cet événement ne pouvait en aucune façon atténuer l'inquiétude des riverains potentiels du projet.



• *Des propositions alternatives qui n'ont pas convaincu*

Reconnaissant que se posent des problèmes d'accès des Picards au TGV, d'une part, et à la plateforme aéroportuaire, d'autre part, le Député de la IXème circonscription du Val d'Oise a développé, dès la réunion d'ouverture à Amiens, puis dans son cahier d'acteurs, des propositions pour résoudre ces questions :

- la liaison TGV entre Roissy et Amiens serait établie par la ligne actuelle TGV Nord, avec embranchement à Chaulnes (à l'est d'Amiens) sur la voie existante, électrifiée à cette fin
- la liaison TER entre le sud de l'Oise et Roissy emprunterait le barreau de Gonesse, adapté à cette fonction, et prolongé jusqu'à Roissy.

Pour ce Parlementaire, l'intérêt de ses propositions est à la fois environnemental (préservation de l'espace concerné par le passage) et financier (un seul barreau à deux fins, dans un contexte de rareté des ressources budgétaires).

Ces propositions alternatives ne semblent pas avoir convaincu les Picards, pas plus d'ailleurs que le maître d'ouvrage.

S'agissant du passage par Chaulnes, le Président du Conseil régional de Picardie a répondu, lors de la réunion du Compiègne (27 mai), et dans le quotidien l'Union du même jour, qu'il s'agit « d'une fausse bonne idée », d'une part en raison de son coût, d'autre part parce qu'elle ne dessert ni Creil et le sud de l'Oise, ni Beauvais, Compiègne et Saint-Quentin.

De plus, RFF signale que, loin de créer des capacités supplémentaires pour l'avenir, cette solution contribuerait à terme à la saturation de la ligne TGV Nord entre Roissy et Chaulnes.

Sur l'utilisation du barreau de Gonesse pour répondre aux besoins de transports vers CDG des habitants du sud de l'Oise, RFF répond que le trajet Creil-Roissy par le barreau de Gonesse durerait de l'ordre de 45 minutes, et qu'il ne serait guère concurrentiel face à l'automobile, et que l'exploitation d'une ligne accueillant les TER du nord et du sud de la plateforme, ainsi que les TGV de Picardie créerait des problèmes de saturation.

Pour le gestionnaire des infrastructures (RFF) comme pour l'exploitant (SNCF), il n'est pas possible de faire transiter par une seule ligne l'ensemble des besoins de transport régional afférents au nord et au sud de la plateforme aéroportuaire.

Dans une lettre adressée à la Commission le 28 juillet et publiée sur le site, le Président d'Amiens Métropole a également rejeté ces propositions, pour les mêmes raisons, tandis que le maire de Creil déposait une contribution mettant en garde contre « les fausses bonnes idées ».

3-3 > Pour la desserte durable de la plateforme de Roissy

Dans le cadre du débat public, plusieurs intervenants franciliens et picards, d'horizons très différents, se sont accordés sur l'idée que, dans une perspective de moyen terme, la plateforme, riche, avec ses aires d'activité périphériques, de 140.000 emplois, et qui va se développer encore, doit être reliée à son environnement par des transports collectifs durables et de qualité.

Cet environnement comprend le sud – c'est-à-dire notamment le Val d'Oise – et le nord – notamment le sud de l'Oise et la Picardie en général : toutes ces positions ont la caractéristique de soutenir à la fois le barreau ferroviaire de Gonesse et le projet de liaison Roissy-Picardie.

Successivement, ce sont des partis politiques (Verts et radicaux de gauche, puis ensemble des Partis de gauche), puis des associations de défense de l'environnement et des usagers des transports, puis des institutions représentant les entreprises, qui ont pris position en ce sens.

• Des partis politiques

Les Verts de Picardie et d'Ile de France, dans une déclaration commune, publiée avant le débat, ont affirmé que les deux projets étaient également nécessaires.

A la réunion de lancement, le 22 avril à Amiens, un représentant des Verts du Val d'Oise, conseiller municipal de Domont, a exprimé une position nuancée, pour lui, le projet pose beaucoup de questions, mais il ne peut être rejeté *a priori*.

A la même réunion, ainsi que lors de plusieurs autres, notamment Chantilly, le Vice président du Conseil régional de Picardie issu de la liste Europe Ecologie a fait part de son soutien au projet.

Cette position a été exprimée dans un cahier d'acteurs commun aux Verts de Picardie et du Val d'Oise (numéro 15) : il faut, pour eux, réaliser les deux infrastructures, au nom du développement durable et des droits des usagers à des transports publics de qualité. De plus, la liaison TGV est soutenue parce qu'elle se situe dans la politique du report modal (de l'avion et de la voiture vers le train).

Cette position est toujours accompagnée d'un avertissement sur la prévention des risques environnementaux, notamment dans le choix à opérer sur le couloir de passage.

Les Radicaux de gauche des deux régions ont pris une position semblable, ainsi, l'hebdomadaire internet VO News du 2 mai écrit : « Alors que de nombreux élus de l'est du Val d'Oise se sont prononcés contre la réalisation d'une liaison ferroviaire entre Creil (Oise) et l'aéroport de Roissy craignant qu'elle perturbe la construction du barreau de Gonesse entre les lignes B et D du RER, le Parti radical de gauche rejoint la position des Verts sur ce dossier ». « Les problèmes d'accès au pôle d'emploi de Roissy pour les habitants de Picardie comme pour les habitants du Val d'Oise exigent que soient réalisés conjointement le barreau de Gonesse et la liaison Roissy-Picardie » indique la présidente de la fédération PRG 95. Les fédérations des départements intéressés, y compris le Val d'Oise, ont adressé à la Commission un cahier d'acteurs en ce sens.

Enfin, le 15 juillet, l'ensemble des Partis de gauche du Val d'Oise (le Mouvement républicain et citoyen, le PCF, le PRG, le PS, les Verts) publiait un communiqué commun soutenant les deux projets barreau de Gonesse et Roissy-Picardie, au nom de l'emploi, du développement durable et de la qualité des transports publics.

• *Des associations d'environnement et d'usagers*

Des associations de défense de l'environnement et des usagers sont allées dans le même sens, notamment :

- Ile de France Environnement, membre de France Nature Environnement, et représentant 370 associations franciliennes de défense de l'environnement, dans son cahier d'acteurs
- LUTECE, association d'usagers des transports de l'étoile de Creil, membre de la FNAUT, qui s'est exprimée à Nogent sur Oise et à Amiens, et qui a réalisé un cahier d'acteurs
- le Mouvement national de lutte pour l'environnement (branches Picardie et Val d'Oise), qui d'ailleurs appelle à plus de transparence de la part du maître d'ouvrage, dans les études économiques notamment, et qui s'est exprimé tant à la réunion de Tremblay en France que dans un cahier d'acteurs.

Certains intervenants demandent sur le site que le projet ait : « le moins d'impacts possibles sur l'environnement aux meilleurs prix, le surcoût et les déficits à exclure » (avis n° 247, émanant d'un habitant de Talmas, Somme).

D'autres (ex avis n° 184, d'une habitante de Bury dans l'Oise, et contribution des élus communistes de Creil, figurant à l'avis n° 203) conditionnent leur adhésion au projet à la réalité de l'économie d'émission de carbone, par le report modal, ou à « l'amélioration du fonctionnement des opérateurs, y compris dans le domaine du dialogue social ».

• *Des organismes représentatifs des employeurs*

En juillet, deux organismes représentatifs des employeurs du Val d'Oise, la Chambre de commerce interdépartementale Yvelines Val d'Oise, ainsi que l'ARDIES (association pour le développement des infrastructures en Val d'Oise, issue des entreprises) se sont déclarés favorables aux deux projets, parce que les personnels employés à Roissy doivent trouver des solutions de transport autres que la voiture. C'est ainsi que la CCI de Versailles écrit dans son cahier d'acteurs : « Penser le développement de Roissy sans la Picardie est un non sens ».

4 - La double fonction (TGV, TER), souhaitée par les partisans du projet, impose des adaptations

La seconde question du débat, après celle du principe, était celle de la fonctionnalité de la ligne, deux hypothèses étant présentées par le maître d'ouvrage : réservation aux seuls TGV, ou association entre TGV et liaisons de type train régional desservant la plateforme de Roissy.

Ce débat a été tranché facilement par le public comme par les élus et les associations : il n'est pas question de réserver le barreau aux seuls trains à grande vitesse. Seuls se sont exprimés dans ce sens :

- le Conseil économique et social d'Ile de France, pour des raisons tenant à la capacité de la gare de Roissy.
- La CCI de Versailles (voir plus haut), qui semble considérer que la priorité au transport régional doit emporter cette conséquence, quitte à reporter le TGV picard à la liaison Paris ou Normandie Londres par Amiens et Cergy.

Tous les autres intervenants associent TGV et TER, comme l'a demandé à la réunion de Nogent sur Oise la déléguée régionale de la Fédération nationale des usagers des transports : « Ce que je veux signaler en tant que FNAUT Picardie, c'est que nous soutenons le projet Ligne Grande Vitesse plus TER, cadencé toute la journée, puisque seule cette solution répond aux besoins de l'ensemble des usagers picards, et qu'elle va dans le sens des déplacements durables ».

Mais le débat n'a pas manqué de soulever, à propos de la double fonctionnalité, des questions techniques importantes :

- la ligne classique aura-t-elle une capacité suffisante pour admettre ce surcroît de circulation ?
- la gare de Roissy aura-t-elle une capacité suffisante pour accueillir les passagers nombreux des trains régionaux ?
- comment seront organisés les transports publics internes à la zone aéroportuaire de Roissy ?

Le public attend du maître d'ouvrage que des adaptations soient réalisées sur ces 3 points, avant la mise en service éventuelle de la liaison nouvelle.

• Une ligne suffisante pour TER et TGV

Le public n'est pas indifférent aux charges supplémentaires que ce nouveau trafic, surtout s'il est à la fois composé de TGV et de TER, ferait peser sur le réseau existant.

L'actualité ferroviaire a manifestement inspiré la question n° 36 : « Avec du trafic supplémentaire, les infrastructures ne vont-elles pas s'user plus et occasionner plus de retards qu'actuellement ? ».

De même, la commune de Précý sur Oise a adressé à la Commission une contribution solidement argumentée (cahier d'acteurs n° 34) dans laquelle elle expose non seulement son soutien au projet, mais aussi les exigences techniques qui affecteront la ligne classique.

Il était assez prévisible que la même question fût posée dans l'agglomération de Creil, qui porte une solide tradition cheminote. Elle l'a été par le Conseiller général du canton de Montataire, favorable

au projet et à sa double fin, et qui s'interroge sur la nécessité, à terme, d'une troisième voie entre Chantilly et Creil. De même, la question n° 113 demande quelles dispositions seront prises pour supporter l'intensification du trafic entre Creil et Orry-la-Ville.

RFF ne s'est pas montré fermé sur ce point, en tout cas pour l'avenir, soulignant par ailleurs d'autres points sensibles (Orry/Chantilly).

Sur la cohabitation technique entre TGV et TER, RFF a répondu en soulignant que le nombre de trains autres que les TGV serait limité à deux par heure en heure de pointe, et un aux autres heures.

• Adapter la gare de Roissy CDG

Dans son projet, le maître d'ouvrage a prévu un aménagement de la gare de Roissy-TGV, en utilisant l'espace des voies centrales.

Aéroports de Paris écrit dans son cahier d'acteurs : « La préservation de la capacité d'intermodalité de cette gare, du réseau à grande vitesse interconnecté et le développement de liaisons Transmanche sont des objectifs prioritaires pour Aéroports de Paris ». Or, sur la possibilité de faire accéder des TER en gare de Roissy TGV, il appelle à la prudence : si la gare TGV lui paraît



pouvoir supporter le trafic TER de Picardie, au rythme d'un train par heure et deux aux heures de pointe, il s'inquiète du raccordement éventuel et ultérieur d'autres liaisons régionales à cette gare. RFF a répondu sur ce point dans son document complémentaire.

De même, quelques avis, tels les n° 161, 233, 603, ne sont pas favorables à la double fin, vraisemblablement par scepticisme sur la capacité technique à faire cohabiter des trains différents. On lira aussi l'avis n° 30, émanant d'un habitant de l'Aisne : « la gare TGV, RER B de Roissy 2 n'est pas extensible. Même en mettant à quai les 2 voies rapides, l'arrivée du TGV Amiens et des TER risque de l'engorger. La gare de Roissy 2 n'est en rien équipée pour gérer des flux importants de personnes venant travailler sur la plateforme en heure de pointe ; de plus elle est complètement décentrée par rapport aux zones d'entretien et de fret. Il faudrait prévoir de nouveaux modes de transport et de desserte intérieure à la zone aéroportuaire pour acheminer les salariés ».

Le cahier d'acteurs de la SNCF évoque précisément les aménagements nécessaires : « Dans la perspective de cette mixité des circulations, l'accès à la gare TGV de Roissy Charles de Gaulle doit être repensé. Les quatre voies à quai actuelles ne suffisent pas, les TER ayant besoin d'une gare terminus pour ne pas perturber les circulations traversantes.

Transformer les deux voies centrales dites « passantes » en voies à quai est nécessaire mais pas suffisant, car il faut en outre éviter les cisaillements lorsqu'un TER arrivé à Roissy repart vers la Picardie. Ceci n'est possible qu'à condition d'installer des appareils de voie à l'intérieur du périmètre de la gare pour passer d'une voie à l'autre sans gêner les circulations TGV ».

• *Les transports internes à la plateforme aéroportuaire*

Nombreux sont les participants qui s'interrogent sur les transports internes à la plateforme aéroportuaire : comment les voyageurs quotidiens déposés en gare de Roissy CDG poursuivraient-ils jusqu'à leur entreprise ? On lira sur ce sujet le cahier d'acteurs du Collectif Vivre et venir travailler à Roissy et dans ses environs. C'est une question qui se pose aujourd'hui avec le RER B, et qui se posera à l'autre projet de liaison, celui du barreau de Gonesse.

Dans son cahier d'acteurs, ADP écrit que CDG VAL permet d'accéder à environ 65% des emplois de la plateforme de Roissy. Pour les autres zones (zone de fret, zone technique, zone d'entretien), il existe une importante gare routière à Roissypôle offrant plus de 30 lignes de bus irrigant la plateforme ou les communes extérieures.

D'autre part, les voyageurs arrivant par les services Roissy-Picardie en gare Aéroport CDG TGV pourront emprunter en correspondance le RER B pour se rendre sur les sites qu'il dessert (Parc des expositions, Aulnay...). Aéroports de Paris est demandeur d'une gare supplémentaire en zone de fret qui concentre d'ores et déjà 20% des emplois de la plateforme et qui est amenée à se développer fortement ainsi que la zone avoisinante : développement d'activités commerciales, projet « Aéroville », extension du Parc des Expositions, zones d'activités sur les communes de Tremblay en France, développements sur Roissy-en-France... Cette gare supplémentaire pourrait ainsi assurer un accès facilité entre le pôle d'échange de CDG2 et la zone de fret.

Des études vont être engagées cet été par le Syndicat des Transports d'Ile de France afin de voir quelles sont les améliorations qui pourraient être apportées aux transports à plus long terme.

On notera que le débat public a donné lieu à des propositions novatrices de transport local, notamment celle d'ADHEVO (ligne de bus Gonesse Roissy à bio-énergie) et celle des Verts d'Ile de France et de Picardie (pistes cyclables comme à Lyon Satolas).

La Commission avait invité à la réunion de Dammartin en Goële MM. Jean Pierre Clarac et Patrick Duguet, respectivement architecte paysagiste et architecte urbaniste, travaillant depuis plusieurs années sur l'évolution des espaces entourant l'aéroport : ils ont apporté la démonstration d'une nécessaire prise en compte, en termes d'urbanisme et de paysages, de l'évolution économique et sociale très rapide de la plateforme. Les suites de la mission confiée à M. Jacques Dermagne, Président du Conseil économique, social et environnemental, constitueront à cet égard un cadre intéressant le projet de liaison en débat public.

5 - Les couloirs de passage

La troisième question posée au débat public était celle de l'insertion de la ligne sur le territoire, et des précautions à prendre pour prévenir les risques environnementaux.

RFF propose en effet, entre la ligne d'interconnexion TGV et la ligne classique, trois options de passage, couloirs larges de 500 à 1500 mètres environ :

- option nord, de 11 km, globalement parallèle à l'autoroute A1
- option centrale, 6 km
- option sud, 7 km, globalement parallèle à la limite nord de l'aéroport

En Picardie, le débat sur les couloirs de passage a évidemment été dépassionné : le public se prononce en fonction du coût des options, et des résultats qu'elles présentent en matière de temps de trajet et de moindre consommation d'espace naturel et agricole.

En Val d'Oise au contraire, l'opposition de principe au projet s'accompagne logiquement d'un rejet de toutes les options de passage.

Le Préfet du Val d'Oise, dans sa contribution a fait établir une synthèse des points sensibles présents sur les couloirs de passage.

Des citoyens s'interrogent, tel l'auteur de la question n° 17, sur l'impact des décisions géographiques sur la faune, la flore, le bruit, le patrimoine : cette inquiétude prend en Val d'Oise un tour vif ; au cours des réunions de Villiers le Bel, Fosses et Gonesse, toutes les options ont été critiquées, ce qui est cohérent avec la position de principe décrite plus haut.

Le maître d'ouvrage a développé, à la réunion de Fosses, et dans son dossier d'information complémentaire, la politique d'évaluation et de protection de l'environnement appliquée sur l'ensemble des projets ferroviaires conduits par RFF, qui serait donc mise en oeuvre ici comme ailleurs si le projet est réalisé.

Dans son document complémentaire, édité le 2 juin, RFF précise que « la bonne insertion de la ligne nouvelle dans les territoires a été prise en compte dès les premières études. Cela s'est traduit dans la définition des options de passage, en recherchant un principe de couloir commun avec des infrastructures routières existantes (A1 pour l'option nord, Francilienne D104 pour l'option sud), et en limitant le linéaire à réaliser pour l'option centrale. À ce stade très amont dans le processus, RFF a identifié les principaux enjeux des différentes options de passage. ». Il décrit ensuite le processus itératif qui devrait être mis en oeuvre pour la poursuite des études d'insertion environnementale.

La Commission a d'ailleurs invité à la réunion de Fosses M. Jean Luc Hercent, expert appartenant au Parc naturel régional, qui, à titre personnel, a rappelé les règles issues du Grenelle de l'Environnement concernant la protection de cheminements animaliers (trames verte et bleue) qui pourraient s'appliquer en l'occurrence. M. Vincent Vignon, spécialiste de la biodiversité, directeur associé de l'Office de génie écologique, a fait, lors de la réunion publique de Beauvais le 29 juin, une démonstration sur photographies des problèmes de protection de la continuité des milieux naturels.

En juin, la Commission a été saisie d'une demande des Verts tendant à organiser une visite sur place des couloirs de passage. Elle a renoncé à le faire en raison des difficultés matérielles d'approche de sites qui ne sont pas toujours reliés à des chemins praticables par un groupe de visiteurs en car.

• *L'option centrale est soutenue par les tenants du projet, mais redoutée par ses riverains*

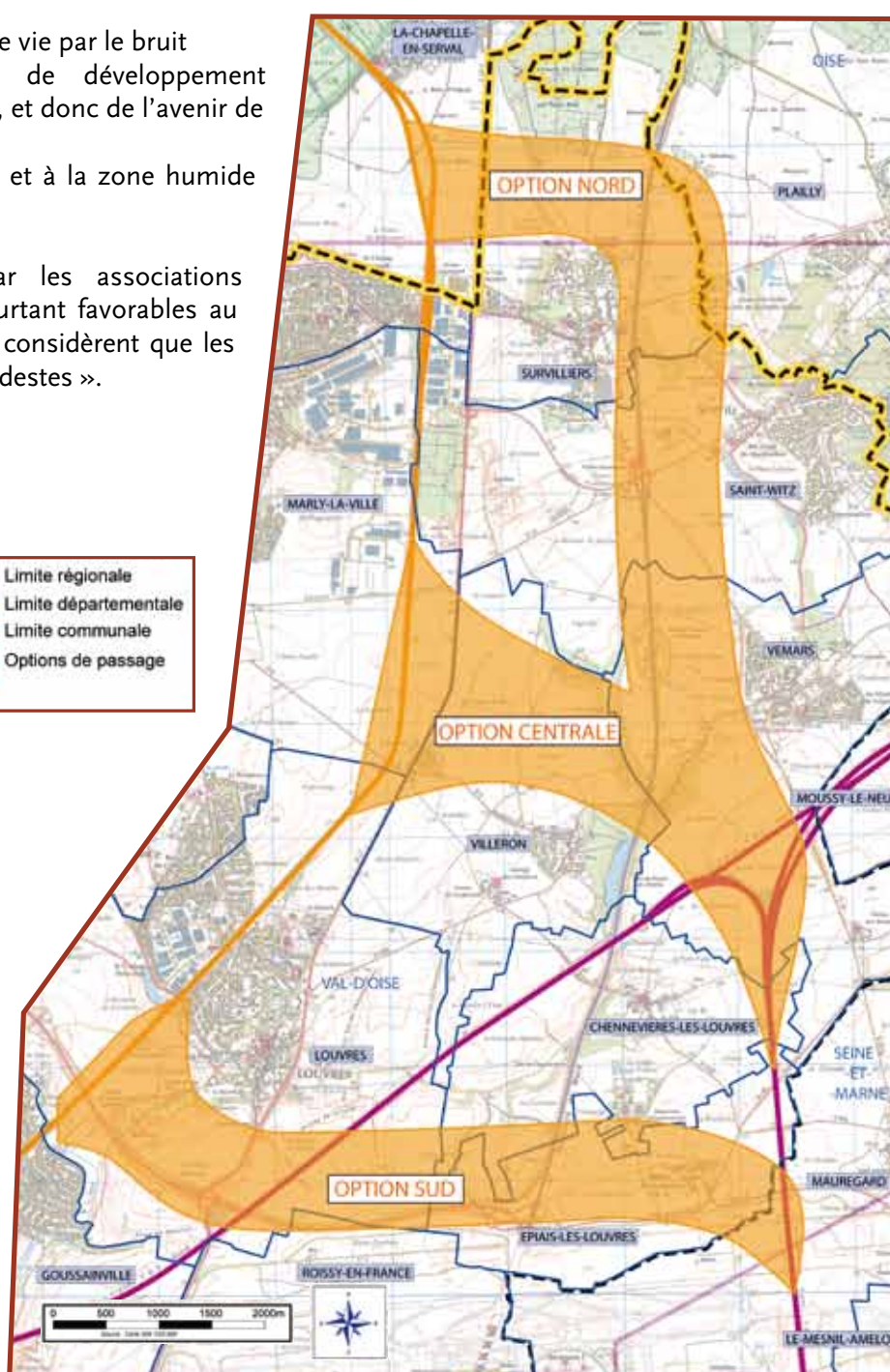
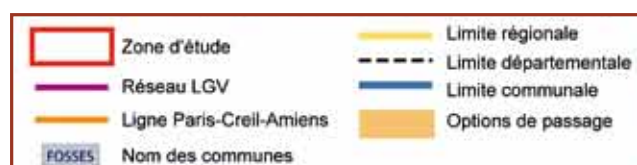
Une centaine de messages se prononcent en faveur de l'option centrale proposée par RFF. Elle présente aux yeux du public l'avantage d'être la plus courte et la moins chère, cumulant en quelque sorte les atouts environnementaux et économiques. Cet aspect ne sera sans doute pas indifférent à la Région Picardie qui devrait participer au financement du projet, s'il est décidé de le poursuivre.

De plus, l'option centrale permettrait un arrêt des trains régionaux à Survilliers-Fosses, utile pour les habitants du nord-est du Val d'Oise travaillant à Roissy.

Elle est au contraire fermement rejetée par beaucoup de Val d'oisiens, élus et habitants de Villeron et Vémars, notamment, qui y voient les risques suivants :

- dégradation de leur cadre de vie par le bruit
- blocage des possibilités de développement résidentiel autour de Villeron, et donc de l'avenir de la commune
- atteintes au cadre forestier et à la zone humide situés à l'est de Villeron

Elle est également critiquée par les associations d'environnement franciliennes, pourtant favorables au projet (cahier d'acteurs n° 42), qui considèrent que les enjeux de paysage « ne sont pas modestes ».



• *L'option nord recueille surtout des critiques*

L'option nord a été critiquée par nombre d'élus Valdoisiens comme irréaliste dans la mesure où des activités économiques se sont récemment installées dans le couloir de passage. De plus elle ne permet aucun arrêt en Val d'Oise.

Dans sa contribution au débat public, le Parc naturel régional rappelle que le couloir nord est susceptible d'affecter une zone de passage de grand gibier.

Enfin, beaucoup d'intervenants ont souligné son absence totale de bénéfice pour la Plaine de France, dans la mesure où elle ne comporte aucun arrêt des TER.

• *L'option sud retient l'attention*

L'option sud a été soutenue au fil du débat par de plus en plus d'intervenants, par exemple l'auteur de l'avis n° 101, habitante de Louvres, qui écrit : « L'option nord et centrale nuisent à des zones qui étaient peu touchées jusqu'à présent. L'option sud a le mérite de jouxter des voies de communication déjà existantes ce qui limite les nuisances ».

Dans son cahier d'acteurs, Ile de France Environnement écarte les options nord et centrale, en raison de leur sensibilité environnementale, et se prononce pour la poursuite des études sur l'option sud : « Le tracé ferroviaire devrait selon nous suivre le plus près possible la Francilienne et son prolongement à l'est de l'A1 pour éviter un effet de coupure supplémentaire. Par ailleurs, pour le passage devant le village d'Epiais les-Louvres, il sera nécessaire que la ligne du TGV soit mise en tranchée couverte. Toutes les conditions d'intégration paysagères et environnementales, en particulier phoniques, devront être prises ».

Surtout, lors de la réunion de Gonesse (30 juin), le Vice président du Conseil régional d'Ile de France chargé des transports a demandé que RFF ne néglige pas cette option, qui a le mérite de transiter par des territoires déjà affectés par des équipements publics.

Le président du Syndicat agricole de la Plaine de France s'est interrogé dans une question sur la possibilité matérielle d'insérer une ligne ferroviaire dans le couloir sud, à proximité de la départementale 104, de la limite de l'aéroport, et des réservoirs de kérosène rigoureusement protégés par un périmètre de sécurité. RFF a maintenu son opinion sur la faisabilité de cette option, en répondant : « Si les études devaient être poursuivies, le principe général de limitation des incidences sur les zones habitées constituerait un axe fort pour la définition des tracés possibles et la définition des mesures constructives adaptées (passage en déblais, modelé paysager, tranchée couverte par exemple)... Il est enfin rappelé que l'option sud couvre une petite partie de la plateforme aéroportuaire et que les modalités de jonction entre la ligne nouvelle et ligne d'interconnexion seraient étudiées sur l'ensemble de l'espace couvert par l'option de passage ».

6 - Paroles d'usagers

Pour d'assez nombreux intervenants, picards ou franciliens, le débat a été l'occasion d'exposer le point de vue des usagers sur des sujets connexes, qui présentent une interaction avec le projet.

Pour l'essentiel, ils demandent que la réalisation de projets nouveaux ne s'accompagne pas de la dégradation de services acquis ou du différé de projets d'amélioration très attendus. A cet égard, le maître d'ouvrage a dû répondre, dans l'Oise et en Val d'Oise, à de nombreuses questions reflétant une véritable exaspération devant la situation du RER D.

Enfin, les habitants du Valois et du Soissonnais demandent à bénéficier, eux aussi, de liaisons ferroviaires avec la plateforme de Roissy.



• La qualité des services quotidiens

Beaucoup d'usagers (une centaine sur l'internet) demandent au maître d'ouvrage, et à la SNCF, de veiller au respect des horaires et au bon fonctionnement des gares, celles d'Amiens et de Creil notamment.

La question n° 290, par exemple, traduit cette préoccupation : « La création de nouveaux trains entre Creil et Roissy ne risque-t-elle pas de supprimer une partie de l'offre actuelle (suppression d'un certain nombre de trains entre Creil et Paris) ? Le projet est un atout pour notre région, encore faut-il ne pas réduire le nombre de trains pour se rendre à Paris quotidiennement ! ».

A cette question, le maître d'ouvrage répond qu'il n'est pas question de dégrader, mais au contraire d'améliorer les services existants en éloignant les risques de saturation des réseaux.

D'autres, ainsi l'auteur de la question n° 324, conseillent de commencer par restaurer les anciens services ferroviaires : « Votre projet, oui, pourquoi pas. Mais ne serait-il pas plus intéressant d'aménager le réseau existant en réaménageant bon nombre de gares et de lignes abandonnées ? ».

Citons encore la question n° 173, d'une habitante de Nogent sur Oise ; « On parle des atouts de l'étoile ferroviaire creilloise : des gares ont été fermées, supprimées ; des trains, des arrêts supprimés ; des lignes ont été supprimées. Ma question : y aura t-il un redéploiement de cette « étoile » (reconstruction de lignes, réouverture de gare, d'arrêts.) ? » / « Le TGV ne va t-il pas rouler au détriment des grandes lignes, des TER ? ».

Les liaisons classiques entre Paris, Creil et Amiens, ainsi qu'avec Beauvais, sont souvent citées. Ainsi, l'auteur de la question n° 35 et un intervenant à la réunion d'Amiens demandent « quels seront les avantages de ce projet pour les utilisateurs quotidiens du trajet direct Amiens-Paris ? », le maître d'ouvrage répond en citant les améliorations en cours, et en indiquant que le projet permettrait de détourner une partie du trafic actuellement supporté par la ligne classique.

Il ajoute que l'effet des lignes TGV est toujours de relancer l'activité des lignes régionales qui leur apporte des usagers : « L'une des clés du projet Roissy-Picardie consiste à s'appuyer sur le réseau ferré qui dessert la Picardie pour diffuser « l'effet grande vitesse » en valorisant les situations d'étoile ferroviaire d'Amiens et de Creil à partir desquelles un large territoire régional peut être desservi grâce à un système de correspondances efficaces. »

Ainsi, outre Creil et Amiens qui seront desservis par des TGV, les villes grandes, moyennes ou petites faisant partie du réseau TER (dense en Picardie) bénéficieront du projet grâce aux correspondances adaptées qui pourront être mises en place.

« Ce sera le cas des treize gares comprises entre Creil et Amiens. De plus, cette diffusion de l'effet grande vitesse peut s'appuyer sur un service TER de plus en plus attractif. Entre 2002 et 2008, l'offre TER mise en place par la Région Picardie s'est accrue de 20% et la fréquentation des TER a augmenté de 38% ».

On observe que le vice-président de la Région Picardie, chargé des transports, a été présent à presque toutes les réunions, et a répondu à de nombreuses questions portant sur le TER Picardie.

• Le cas du RER D

C'est une véritable exaspération que la Commission a constaté, notamment à Fosses et à Dammartin en Goële, sur le fonctionnement des RER D et B. Certains participants en concluent qu'il ne faut pas entreprendre de lignes nouvelles avant d'avoir amélioré le RER.

Ainsi, à Fosses, une habitante dit : « Ne serait-il pas plus judicieux avant d'entreprendre de tels travaux ; de faire que le RER D fonctionne mieux, comme il fonctionnait avant. Le changement récent a rallongé les temps de transport, et même fait perdre leur emploi à certains. Beaucoup de gens se débrouillent comme ils peuvent, en prenant des jours de congé, et les conditions de voyage sont vraiment déplorables. Effectivement, si vous prenez le RER, quelque soit l'heure, on se croirait un jour de grève, et il n'y a pratiquement aucun RER à l'heure ».

Pour l'association SaDur, qui fédère des usagers du RER D sur l'ensemble de son parcours, et s'est exprimée dans un cahier d'acteurs, la priorité est l'amélioration de cette liaison.

RFF a rappelé à Dammartin que le STIF, autorité responsable du RER (qui n'a assisté à aucune réunion, sans donner aucune explication), avait, dans le cadre du contrat de projets, engagé sur la ligne D un premier programme de travaux de 120 millions €, avec un objectif de mise en service en 2013, pour améliorer la capacité et la régularité ; mais seuls des résultats concrets (régularité, confort) pourraient changer la perception du public.





• *L'accessibilité aux personnes handicapées*

Au cours de plusieurs réunions, notamment à Nogent sur Oise et à Saint-Quentin, ainsi que dans des messages, des participants, s'exprimant parfois au nom d'associations d'utilisateurs handicapés ont rappelé les insuffisances de l'accès des personnes handicapées au train, comme d'ailleurs au métro parisien.

• *Les liaisons entre Roissy, le Valois et l'Aisne*

Plusieurs questions (ex n° 4, 7, 64, verbatim de la réunion de Dammartin) évoquent la nécessité de relier l'Aisne (axe Paris Laon Hirson, Soissonnais) à Roissy CDG. Le Président de la Communauté de communes du Pays de Valois a dressé une contribution pour développer cette position, que le Conseiller général de Crépy en Valois a traité à la réunion de Compiègne.

A la question n° 286, qui porte sur le même sujet, le maître d'ouvrage fait une réponse ouverte : « le contrat de projets (nouvelle appellation des contrats de plan) 2007-2013 de Picardie prévoit la réalisation d'études relatives à l'amélioration de l'accès ferroviaire de l'Aisne (axe Paris-Soissons-Laon en particulier) à Roissy et de manière générale à la grande vitesse. Plus largement et au-delà de l'Aisne, cette étude pourrait prendre en compte l'accès à Roissy depuis les différents territoires desservis par la ligne Paris-Laon, y compris dans l'Oise voire dans la Seine-et-Marne. L'idée d'un raccordement entre la ligne Paris-Soissons-Laon et la LGV d'interconnexion au sud de l'aéroport pourra faire partie des scénarios dont la faisabilité sera étudiée ».

CONCLUSION

Comme il a été souligné dans le débat, son coût (255 millions € hors taxes, aux conditions de 2008, avec le linéaire de l'option centrale) fait de la liaison Roissy-Picardie un objectif accessible.

Les conclusions du débat public sont claires : la demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale. D'autre part, la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le nord (Picardie) comme depuis le sud (Val d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée. Cependant, le projet reste controversé dans l'est du Val d'Oise, malgré les progrès très récents du projet de barreau de Gonesse, qui ne peuvent d'ailleurs atténuer l'inquiétude des riverains.

Conformément à la loi, il reviendra au maître d'ouvrage, sous l'égide de l'Etat, de formuler ses orientations sur les suites à donner au projet dans les 3 mois après la publication du bilan et du compte rendu du débat public, c'est-à-dire avant la fin décembre.

S'il décide de poursuivre le projet, la concertation devra se concentrer notamment sur les tracés possibles, pour maîtriser le bruit, et occuper le moins possible d'espace naturel. De ce point de vue, le débat public a fait avancer la connaissance des problèmes et des positions.

Au terme de sa mission, la Commission particulière du débat public tient à remercier tous ceux qui se sont engagés à ses côtés pour le bon déroulement de ce débat : ses propres collaboratrices et collaborateurs, les entreprises prestataires de services, les élus et les équipes municipales qui ont accueilli les réunions publiques, les journalistes qui leur ont fait un large écho, et bien sûr tous les participants qui, en réunions, comme sur l'internet et par courrier, ont exprimé clairement leur opinion.



Annexes

Lettre de saisine de la CNDP	55
Liste des réunions publiques	57
Liste des cahiers d'acteurs	58
Tableau budgétaire	61



LETTRE DE SAISINE DE LA CNDP



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le Président

Paris, le - 3 JUIL, 2009

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission Nationale du
Débat Public
Commission Nationale du Débat Public
6 rue du Général Camou
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Conformément à l'article L.121-8 du code de l'Environnement, j'ai l'honneur de saisir la Commission nationale du débat public du projet de « liaison ferroviaire Roissy-Picardie ».

Ce projet consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle reliant les territoires desservis par la ligne conventionnelle Paris-Creil-Amiens au réseau de lignes à grande vitesse français au niveau de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Longue de quelques kilomètres seulement, cette liaison revêt un intérêt majeur aux échelles nationale et interrégionale : elle a pour ambition de permettre le développement du transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et de garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy.

Inscrit aux contrats de projets Etat-Régions 2007-2013 en Ile-de-France et en Picardie, ainsi qu'au schéma directeur de la Région Ile-de-France, le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie relève d'une vision cohérente et complémentaire avec les orientations du réseau de transport Paris Région Capitale.

Le dossier de saisine qui vous est adressé présente les principaux résultats des pré-études fonctionnelles conduites par RFF sur ce projet, en relation étroite avec l'Etat, les régions Ile-de-France et Picardie, le STIF et Aéroports de Paris.

Le questionnement central abordé dans ce dossier concerne le type de service à développer à travers ce projet. Deux scénarios sont ainsi présentés : le premier prévoit uniquement des circulations de trains à grande vitesse, et le second envisage également des circulations de trains régionaux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Hubert du MESNIL

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Établissement public national à caractère industriel et commercial
92 avenue de France - 75648 Paris Cedex 13
Tél. 33 (0)1 53 94 30 60 - Fax 33 (0)1 53 94 38 09
RCS Paris B 412 280 737 - SIRET 412 280 737 00310 - NAF 5221Z
www.rff.fr



CALENDRIER DES RÉUNIONS PUBLIQUES

DATE	VILLE	THÉMATIQUES	EXPERTS INVITÉS PAR LA CPDP
jeudi 22 avril	AMIENS Mégacité	<i>Réunion de lancement</i>	
jeudi 29 avril	NOGENT SUR OISE Château des Rochers	<i>L'aménagement du site ferroviaire de Creil</i>	
mardi 4 mai	VILLIERS LE BEL Salle Marcel Pagnol	<i>Transports et projets de développement dans l'Est du Val d'Oise</i>	- Hervé DUPONT, Directeur général EPA Plaine de France - Bruno DICCIANI, Chargé de mission Mobilité DREIF
jeudi 20 mai	FOSESSE Espace Germinal	<i>Les couloirs de passage envisagés Les espaces naturels</i>	- Jean-Luc HERCENT, Chargé de mission Patrimoine naturel, PNR Oise Pays de France
jeudi 27 mai	COMPIEGNE Salle St Nicolas	<i>Transports et projets de développement compiégnois</i>	
jeudi 3 juin	DAMMARTIN-EN-GOËLE Salle de la Communauté de Communes	<i>Aménagement et paysage autour de la plateforme de Roissy</i>	- Patrick DUGUET, Architecte DPLG, géographe urbaniste - Jean-Pierre CLARAC, Paysagiste, Atelier Clarac
jeudi 10 juin	SAINT-QUENTIN CCI de l'Aisne	<i>La desserte de la Haute Picardie</i>	- Jean-François PAIX, Directeur adjoint à la Direction voyage France-Europe, SNCF
jeudi 24 juin	TREMBLAY EN FRANCE Parc du Château de la Queue	<i>Le système de transports autour de la plateforme de Roissy</i>	- Bruno MAINGON, Directeur adjoint, Délégation de l'aménagement et des programmes, ADP
mardi 29 juin	BEAUVAIS Amphithéâtre Pré Martinet	<i>Les espaces naturels</i>	- Vincent VIGNON, Directeur associé, Office de Génie Ecologique
mercredi 30 juin	GONESSE Salle Jacques Brel	<i>Réunion de synthèse</i>	
mercredi 7 juillet	CHANTILLY Espace Bouteiller	<i>Réunion de synthèse</i>	

LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS

Collectivités territoriales ou groupements

- Conseil régional d'Ile-de-France
- Conseil régional de Picardie
- Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France
- Conseil Economique et Social de Picardie
- Conseil général de l'Oise
- Conseil général de la Somme
- Conseil général du Val d'Oise
- Association du Pays de Compiègne, Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne, Ville de Compiègne
- Association du Pays de Santerre Haute Somme
- Communauté de Communes de l'Aire Cantilienne
- Communauté de Communes de Haute Picardie
- Communauté d'agglomération du Beauvaisis et Ville de Beauvais
- Communauté de l'agglomération creilloise
- Conseil de Développement de la Communauté de l'agglomération creilloise
- Ville d'Amiens
- Ville de Creil
- Ville de Nogent-sur-Oise
- Ville de Précý sur Oise
- SIEVO - Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour le Développement de l'Est du Val d'Oise
- Syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois
- SMTCO - Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise

Parlementaires et partis politiques

- Les Verts d'Ile de France et de Picardie
- Comité de soutien des parlementaires pour le barreau Roissy-Picardie
- Motion des élus nationaux, départementaux et communaux représentant les habitants des cantons littoraux de la Somme
- PRG 60 - Fédérations du Parti Radical de Gauche de l'Oise, de la Somme, de l'Aisne et du Val-d'Oise
- Yannick PATERNOTTE, Député du Val d'Oise

Chambres consulaires ou organisations représentant les entreprises

- Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Picardie
- Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne
- Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Péronne
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise
- Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile de France
- Club de Dirigeants
- Club Hôtelier du Grand Amiens
- GEPE - Groupement des Entreprises de Péronne et Environs
- GEREC - Groupement des Entreprises de la région de Creil et du Sud de l'Oise

Etablissements de l'Etat

- SNCF - Société Nationale des Chemins de Fer français
- ADP - Aéroports de Paris

Organisations syndicales ouvrières

- Comité régional CGT Picardie
- Union Régionale Interprofessionnelle de Picardie et Comité Régional des Transports et de l'Équipement CFDT Picardie

Associations

- ADEROISE - Association pour le développement de la rivière Oise
- ADHEVO - Association de Défense des Habitants de l'Est du Val d'Oise
- ARDIES 95 - Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité
- Association TGV 2017
- Cœur de Somme - Fédération des associations de commerçants et artisans
- Collectif « Vivre et venir travailler à Roissy et ses alentours »
- IDFE - Ile-de-France Environnement
- LUTECE - Association des usagers des transports de l'Etoile de Creil et Environs
- MNLE 93 et ALEP - Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, réseau Homme&Nature, Association de Lutte pour l'Environnement en Picardie
- OLV - Oise-la-Vallée
- ROSO – Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise
- SADUR - Association SaDur a pour but de représenter et de défendre les usagers de la ligne D du RER

Université

- CROUS, ESIEE Amiens, lycée Saint Rémi, Groupe Sup de Co et Université de Picardie Jules Verne



TABLEAU BUDGÉTAIRE

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP	
<i>Information et expression du public</i>	
Conception des outils de communication	83 705 €
Impression des outils CPDP	149 152 €
Distribution	128 976 €
Opérations d'information	97 832 €
Relations presse	39 695 €
Site Internet	19 536 €
Sous-total	518 896 €

<i>Réunions publiques</i>	
Organisation des réunions publiques	163 895 €
Sous-total	163 895 €

<i>Fonctionnement de la CPDP</i>	
Installation matérielle et fonctionnement	201 838 €
Sous-total	201 838 €

Total	884 629 €
--------------	------------------

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CNDP	
Indemnités	25 114 €
Frais de déplacements	11 811 €
Total	36 925 €





cndp
Commission nationale
du débat public

INFORMATIONS :

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS

Tél. : 01.42.19.20.26 - Fax : 01.42.19.17.90

contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr