

## EDITORIAL

### De Grenelle à Kyoto... par la Francilienne et l'A16 !

Ce 11ème « Voies Libres » donne à l'ARDIES Val d'Oise l'occasion de diffuser ses « cahiers d'acteur » (ci-joints), contributions de l'association aux deux débats publics sur les projets de prolongements de la Francilienne (du 08/03 au 08/07/06) et de l'A16 (du 11/09 au 24/11/07).

Ces documents résument les arguments des entreprises en faveur de la continuité des deux autoroutes par des tracés préférentiels; ils restent d'actualité dans l'attente des enquêtes publiques préalables aux DUP (Déclarations d'Utilité Publiques) attendues pour 2009 (francilienne) et 2010 (A16).

Le temps des débats et de la rédaction des cahiers a retardé la publication du présent bulletin, mais il a également permis le recul nécessaire à une meilleure appréciation des évolutions survenues dans la conduite des politiques d'aménagement.

Ce domaine a connu d'importantes mutations sous l'effet d'une dynamique décentralisatrice qui a renforcé la concertation institutionnelle et multiplié les intercommunalités; une place centrale a été officiellement concédée au **Développement Durable** qui pose la conformité environnementale comme condition des grands projets d'équipement, au premier rang desquels les infrastructures routières.

La nouvelle donne entretient une effervescence réformatrice attestée par les orientations (15/02/07) du projet de **SDRIF** (Schéma d'Aménagement de la Région Ile-de-France) et les conclusions

du **GRENELLE de l'ENVIRONNEMENT** (sept-oct 2007); l'aggiornamento progressif des services de l'Etat s'est poursuivi par des étapes spectaculaires comme le transfert des routes nationales aux Départements (janv. 2006), la fusion expérimentale des DDE et DDAF en **DDEA** (Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture) et la création hautement significative du **MEDAD** devenu **MEEDAT** (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire).

Cette réaction en chaîne d'adaptations enregistre les avancées conjuguées de la construction européenne et de la mondialisation; la succession de conférences internationales de la fin 2007 (Vienne, Bali, New-York) a montré à cet égard une parenté certaine entre débats franciliens et grandes controverses du cycle de Tokyo; les thèmes de base étant les mêmes, les polémiques affichent partout un air de famille !

**20 kms de Francilienne et 10 kms d'A16 ne sont plus seulement des liaisons locales mais les axes témoins d'un dilemme planétaire sur la façon de concilier croissance économique et protection du capital naturel**; voilà finalement le message de ces dernières années marquées par la vigueur du débat public; le rythme et l'intensité des controverses touchant le climat, la pollution ou la pénurie des ressources confèrent sans nul doute à cette récente période un rôle décisif dans la prise en compte des grands enjeux économiques des prochaines décennies.

L'évidence de ce constat justifiait amplement la publication de ce 11ème Voies

Libres; l'Ardies espère que ses quelques aperçus recevront le meilleur accueil.

**Claude d'Ornano**  
*Président de l'ARDIES Val d'Oise*

## SOMMAIRE

- P.1 De Grenelle à Kyoto... par la francilienne et l'A16 !
- P.2 Enquête publique sur le projet de SDRIF
- P. 2 MEGA LUTECE
- P. 3 A104... c'est parti !
- P. 4 A16... une autoroute résolument verte
- P. 5 Mise en sécurité de la RD14... un projet rondement mené
- P. 6 La déviation d'Arthies dans la dernière ligne droite
- P. 6 Le Conseil général fait le point pour l'Ardies
- P. 7 Pour une «lutte d'acclimatation»
- P. 7 Ferroutage du Luxembourg à Perpignan... principe de réalité et châteaux en Espagne
- P. 8 CAREX vise le podium olympique en 2012 à Londres

## ENQUETE PUBLIQUE sur le projet de SDRIF

Observations de l'ARDIES Val d'Oise déposées le 16 novembre 2007 en sous-préfecture de Pontoise par Monsieur Michel Calomne Président d'honneur de l'ardies Val d'oise .

### 1 - Un projet insuffisant et partial

L'ARDIES Val d'Oise a pris connaissance du projet élaboré par la Conseil Régional. Si ce document met l'accent sur le rôle mondial de l'Ile-de-France et revendique un développement polycentrique de la région, il ne met pas les moyens en adéquation avec ses ambitions. Ainsi, à titre d'exemple, il limite au niveau actuel le trafic de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle (décision qui est d'ailleurs hors de sa compétence) et, en se fondant sur la densification de l'agglomération centrale, bride l'expansion des pôles urbains périphériques, particulièrement ceux situés à l'ouest de la région.

Si le logement, notamment à caractère social, est l'objet de toutes les attentions du projet de SDRIF, celui-ci réduit l'offre de territoires urbanisables et sous-estime les moyens de transport pour y accéder ! Mais surtout, le projet ignore totalement les besoins des entreprises en matière immobilière. Or, les disponibilités foncières proposées aux entreprises sont un facteur essentiel dans leur stratégie de développement, avec pour corollaire un accroissement de l'emploi. Il faut souligner en outre que le parc immobilier tertiaire est souvent ancien et que son besoin de renouvellement et de modernisation est patent.

Notre association ne s'appesantira pas sur les remarques faites par l'Etat dans son « Avis sur le projet de SDRIF » de septembre 2007 quant aux « nombreuses illégalités

internes et ambiguïtés affectant sa force juridique ». Leur liste met en évidence les incohérences d'un projet qui s'avère défavorable au monde économique.

### 2 - Des besoins en transport délibérément ignorés

La Région a pris le parti de favoriser systématiquement les transports en commun. Si ceux-ci sont adaptés aux zones d'habitat ou d'activité denses situées vers le centre de l'agglomération parisienne (relations radiales), ils sont notoirement inadaptés pour le trafic de banlieue à banlieue (rocades) qui est assuré presque intégralement par la route. Prétendre substituer à ce type de circulation, des transports en commun dont la réalisation est longue et coûteuse et dont la rentabilité est très aléatoire, est un leurre. Cette position est incompatible avec les besoins présents et futurs des entreprises et de leurs employés.

Certes, six projets autoroutiers et de voies rapides figurent sur la carte de destination générale du SDRIF, mais il est précisé en légende : « projets d'infrastructure (...) dont la maîtrise d'ouvrage relève de l'Etat (...) ne recevant pas l'adhésion de la Région », ce qui laisse supposer que le Conseil Régional s'opposera à la volonté de l'Etat et des collectivités locales qui, dans leur grande majorité, les ont approuvés.

Trois de ces projets, à savoir le bouclage de la Francilienne à l'ouest (A 104), le prolongement de l'A 12 et l'aménagement de la RN 13 ont été approuvés par décisions ministérielles, après débats publics, et un quatrième (le raccordement de l'A 16 à la Francilienne dans le Val d'Oise), fait actuellement l'objet d'un débat public d'où il ressort un très large

consensus pour sa réalisation. Il n'est pas indifférent de noter que ces quatre projets d'infrastructures sont tous situés dans le Val d'Oise et les Yvelines.

Pour les entreprises, un maillage routier moderne, offrant des moyens de communication rapides et sûrs est un préalable indispensable à leur maintien et à leur développement. A l'heure actuelle, à cause d'un réseau saturé, inadapté à une économie moderne, les entreprises du Val d'Oise supportent des coûts d'exploitation qui entravent l'expansion, ou simplement le maintien de leurs activités. Elles ne sont pas les seules à souffrir: leurs salariés connaissent sur les trajets domicile-travail des embouteillages quasi permanents, et les riverains des voiries actuelles subissent pollution et nuisances sonores.

L'achèvement du réseau routier destiné à structurer l'ouest francilien n'est pas seulement une condition indispensable à la mobilité économique ; il est aussi la clé d'un environnement reconquis : allègement du trafic sur les voies existantes et diminution de la pollution en centre ville, amélioration des conditions de circulation des transports en commun par cars et autobus, requalification de la voirie locale pour davantage de sécurité.

**Les objectifs généraux du SDRIF sont intrinsèquement contredits par le refus de prendre en considération les indispensables investissements routiers ; pour ce motif comme pour ceux exposés plus haut, le projet de SDRIF est, en l'état actuel, inacceptable pour les entreprises du Val d'Oise.**

Michel Calomne  
Président d'honneur de l'ARDIES Val d'Oise

## MEGA LUTECE...

« Grand Paris » ou « Paris-Métropole » désigneraient sans doute plus avantageusement l'entité connue sous le nom passe-partout d' « agglomération parisienne ».

Le découpage territorial actuel de l'Ile-de-France résulte de la balkanisation des Départements de la Seine et de la Seine-et-Oise (1960) ; ces deux anciens Départements ont été remplacés par les 7 Départements franciliens actuels auxquels s'ajoutent la Région et une multitude d'intercommunalités et autres syndicats mixtes, sans compter l'Etat omniprésent ; l'ensemble constitue un « millefeuille » bureaucratique qui ne permet plus de réagir efficacement aux stimulations

de l'économie ; les retards s'accumulent notamment dans le domaine des infrastructures et des transports qui sont le socle de l'attractivité régionale.

Cette situation ne convient pas à un contexte de compétition qui met en concurrence les grandes métropoles européennes pour la captation des investissements mondiaux ; Paris et son bouclier urbain jouissent encore d'un préjugé favorable mais l'écart comparatif se creuse avec d'autres capitales ; il est vital de simplifier les circuits de décision pour redonner du souffle à une Région qui se remet difficilement de l'effondrement de ses industries traditionnelles. Le cœur du dispositif territorial est Paris,

centre inamovible de toute expansion passée, présente et future ; le Paris du XIX ème siècle avait intégré les communes limitrophes pour s'agrandir ; l'idée est donc venue d'un retour en arrière par la fusion en un seul « Grand Paris » des trois Départements de petite couronne et de la Capitale ; ce nouvel ensemble reconstituerait approximativement le Département de la Seine en alignant 6,3 millions de « parisiens » sur 762 km2 ; il se situerait entre Madrid (607 km2 pour 3,1 M.hab) et Berlin (892 km2 pour 3,4 M.hab) mais avec une densité deux fois plus forte.

Une deuxième solution irait plus loin ; elle consisterait à faire entrer la frange densifiable de la grande couronne (et donc Roissy

et Cergy) dans l'aire d'un Grand Paris qui coïnciderait avec l'extension la plus large de la zone urbaine francilienne ; ce territoire regrouperait alors 8,2 millions d'habitants sur 1635 km2, soit approximativement le niveau du Grand Londres (7,5 millions d'habitants sur 1579 km2) ce qui placerait les deux métropoles dans une même catégorie.

Mais l'inconvénient de ces options est de bouleverser l'architecture institutionnelle édiflée à la naissance des Villes Nouvelles ; **Il paraît aujourd'hui difficile de créer une super métropole par l'annexion pure et simple de collectivités locales confortées par les lois de décentralisation ; Paris ne peut indéfiniment absorber ses banlieues ; en dépit de sa simplicité la substitution d'un Grand Paris aux quatre (ou sept) Départements franciliens est donc loin de faire l'unanimité ; une solution moins radicale paraît a priori préférable pour**

décorseter l'agglomération francilienne .

Il s'agit en définitive de faciliter la symbiose fonctionnelle déjà amorcée par différents domaines techniques (énergie, eau, déchets, transports...etc) entre le noyau dense (Paris intra muros) et ses extensions périphériques ; le principe pourrait être généralisé et rationalisé ; la prise en charge d'équipements et de services communs serait alors assurée par un réseau d'intercommunalités éventuellement fédérées dans une structure unique (Communauté Urbaine, Autorité, Syndicat, Agence, Office...etc).

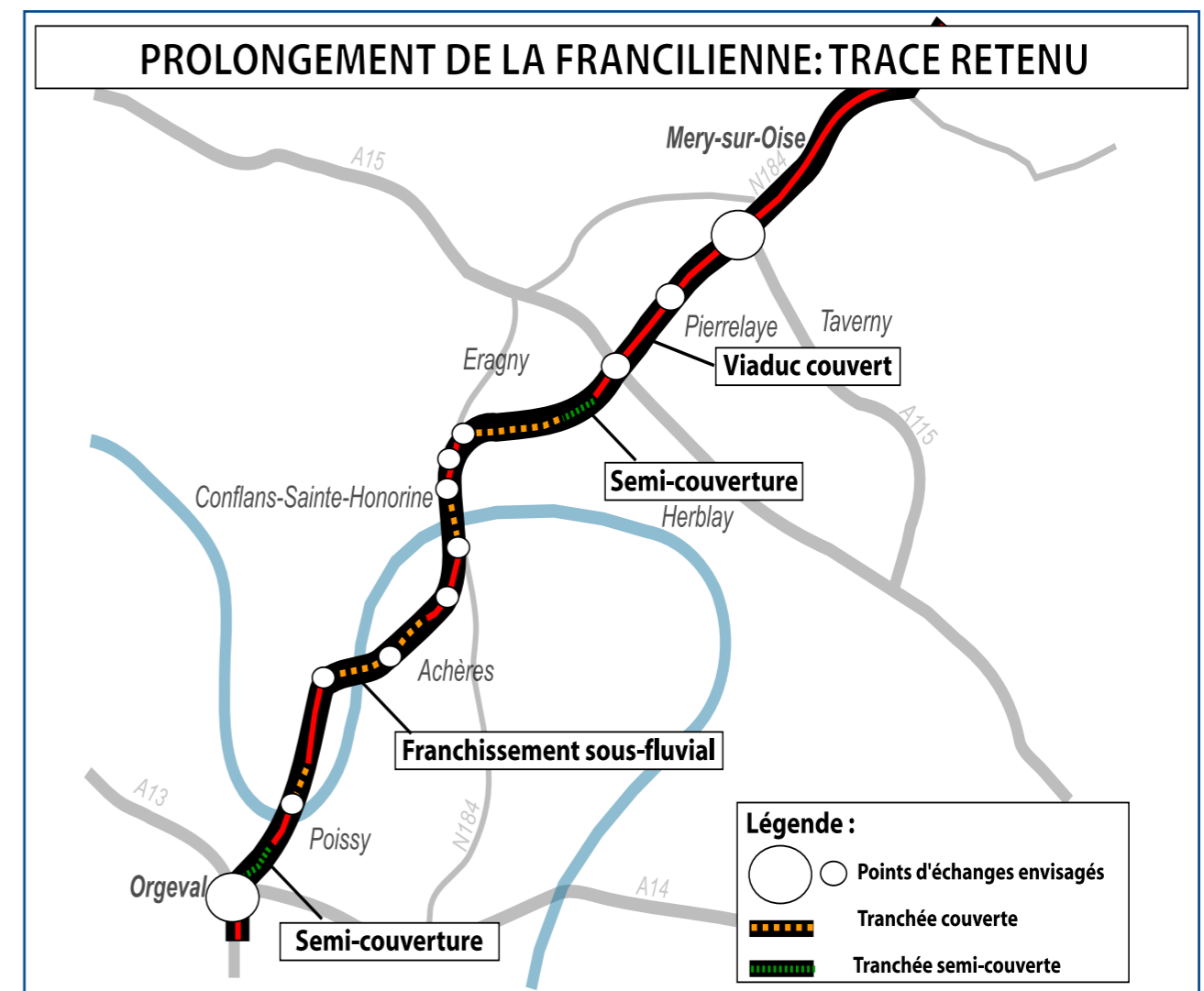
Cette perspective conduirait évidemment à rogner les compétences dévolues aux collectivités actuellement en place ; ce qui soulève des questions délicates au point d'avoir suscité la création d'un secrétariat d'Etat chargé du « Développement de la Région Capitale » ; ce nom est tout

un programme ; il évoque expressément des priorités économiques dans le cadre régional ; à ce stade il n'est donc fait aucune mention de réforme institutionnelle ; l'urgence est visiblement ailleurs.

**Elle est de finaliser le nouveau Sdrif suspendu au règlement des divergences qui opposent l'Etat et la Région sur plusieurs projets décisifs au premier rang desquels la densification urbaine et les transports ; le prolongement de la Francilienne et celui de l'A16 se trouvent en première ligne dans le débat, avec d'autres opérations (CDG express, La Défense, OIN Massy-Saclay...etc) indispensables au renouveau de la Région ...et à la consistance d'un authentique Grand Paris .**

## ACTUALITES

### A104... c'est parti !



**Le débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne (A 104) de Méry/Oise à Orgeval (22km), organisé par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) du 08/03 au 08/07/2006 a rempli les salles ; entre les chahuts des séances inaugurales et de clôture vingt-sept réunions de proximité programmées par le président de la Cpdp-francilienne (M. Jean BERGOUIGNOUX) n'ont toutefois pas permis de dégager un compromis sur l'un des cinq tracés proposés par la Direction de l'Équipement de l'Île de France (DREIF) représentée par M. Eric DEBARLE.**

Le cahier d'acteur de l'ARDIES résume les arguments de l'association en faveur du prolongement par le tracé rouge (voir plan) également soutenu par la CCIV, le MEDEF, l'ARDIES Yvelines, le Comité PROFILE (associations de riverains de la RN 184), les municipalités de CERGY, POISSY et SAINT-GERMAIN ; ce groupe se heurta tout au long du débat à la vive opposition d'une coalition d'élus et d'associations (COPRA) qui sut imposer deux discours, l'un contre tout tracé et l'autre pour un sixième tracé non prévu par le maître d'ouvrage.

Après examen des thèses adverses, le ministre des transports (Monsieur Perben) a finalement refusé le tracé rouge dans sa section centrale (1/3 du parcours) pour se prononcer sans ambiguïté en faveur du tracé vert (rouge aux 2/3) ; cette solution évite le

nord de la boucle de Chanteloup pour passer par Conflans Sainte Honorine et Achères en doublant le parcours des RN184 et RD30 avant de traverser la Seine (en sous fluvial).

Aussitôt connu (le 24/11/06) cet arbitrage a fait l'unanimité du monde économique ; l'Ardies Val d'Oise s'y est ralliée d'autant plus facilement qu'elle était par avance convaincue de sa pertinence pour l'avoir envisagé comme solution alternative ; l'association n'en avait pas publiquement défendu l'idée ; elle s'estimait en effet mal placée pour prendre une initiative qui revenait d'abord aux élus pourvu qu'ils s'entendent, ce qui fut proprement impossible.

Dans ces conditions l'Ardies préféra rester sur son tracé de précaution, le tracé rouge (ex rive-droite ou tracé historique) ; cette position avait du moins le mérite de la cohérence (l'association était depuis toujours la championne du tracé rouge d'origine) sans exclure pour autant une variante ministérielle rigoureusement indéchiffrable pendant toute la durée du débat public.

Mais ces péripéties appartiennent au passé ; **désormais le tracé de l'Ardies c'est le tracé vert ou tracé Perben** ; ce tracé présente une fonctionnalité égale à celle du tracé rouge avec en plus l'avantage d'une meilleure desserte du futur port d'Achères qui doit concrétiser la renaissance du transport fluvial (canal Seine Nord) ; cette perspective rapportée aux impératifs de transport durable a sans doute infléchi la décision du ministre.

Celle-ci ne laisse rien au hasard ; des directives explicites amendent en effet le tracé prévu par des travaux additionnels destinés à garantir sa bonne insertion environnementale ; le responsable du projet à la Dreif, Monsieur Eric Debarle, est venu en préciser le détail devant l'Assemblée de l'Ardies et à confirmé le respect du calendrier des opérations lors d'un récent entretien avec les Ardies ; ses propos convaincants ont chaque fois balayé les questions qui pouvaient se poser sur la faisabilité du tracé retenu par le Ministre ; le recalibrage du pont de Conflans, les terrains inondables de la plaine d'Achères ou le franchissement de la Seine en sous fluvial ne sont nullement des obstacles pour l'ingénierie routière du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Le seul véritable danger serait de priver les usagers d'une infrastructure capable de résoudre durablement la crise des transports franciliens ; ce risque ne sera définitivement écarté qu'avec une DUT (Déclaration d'Utilité Publique) en bonne et due forme ; cette formalité décisive est attendue pour 2009/2010 sur la base d'un tracé encore amélioré (une solution a été trouvée pour éloigner le tracé de la RD 30) ; en attendant le débat continue ; il entrera dans sa phase finale lors de l'enquête publique (fin 2008) ; **l'ARDIES Val d'Oise invite d'ores et déjà les entreprises à soutenir massivement le tracé Perben**, le tracé de l'attractivité francilienne et de l'emploi.

## A16... une autoroute résolument verte...

**Sollicitée par le Conseil Régional de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) a organisé du 11/09 au 24/11/07 un débat public sur le prolongement de l'autoroute A16 de l'Isle-Adam à la Francilienne ; le débat, présidé par madame Claude BREVAN, s'est déroulé sur la base d'objectifs consignés dans le dossier de synthèse de la DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France), représentée par M. Jérémie NEGRE ; les réunions ne donnèrent pas lieu aux débordements qui émaillèrent le débat sur le prolongement de la Francilienne.**

En 2006 le Conseil Régional était soigneusement resté à l'écart de ce précédent débat ; mais le projet de SDRIF (Schéma d'Aménagement Régional d'Île de France) était alors en gestation et la Région sans texte de référence pour agir à l'époque ; ses orientations ont depuis été rendues publiques justifiant rétrospectivement son silence passé et son initiative auprès de la CNDP.

Le maître d'ouvrage proposait quatre tracés ; l'un à l'ouest de Maffliers et Montsoul (tracé D-violet) par aménagement de la RN 184 (qui « prolonge » déjà l'A16 jusqu'à la Francilienne par la forêt de l'Isle Adam), et les trois autres à l'est de ces communes, à travers la plaine de France avec raccordement à la Croix Verte (tracés B-jaune et C-bleu) et à l'est d'Attainville (tracés A-rouge et C-bleu).

L'opinion majoritaire recusa d'emblée le tracé D-violet pour éviter l'élargissement de la RN184 au détriment de la forêt et parce que ce tracé ne remplirait pas les objectifs voulus de contournement de Maffliers/Montsoul ; le débat se focalisa donc logiquement sur les trois tracés (A-rouge, B-jaune et C-bleu) situés à l'est de ces communes sans départager pour autant les adeptes du tracé B et ceux des tracés A et C ; les premiers comptaient parmi eux le CONSEIL REGIONAL et les seconds de nombreux élus, la CCI et l'ARDIES ; les agriculteurs restant isolés sur leur position favorable au tracé D-violet (par la forêt !).

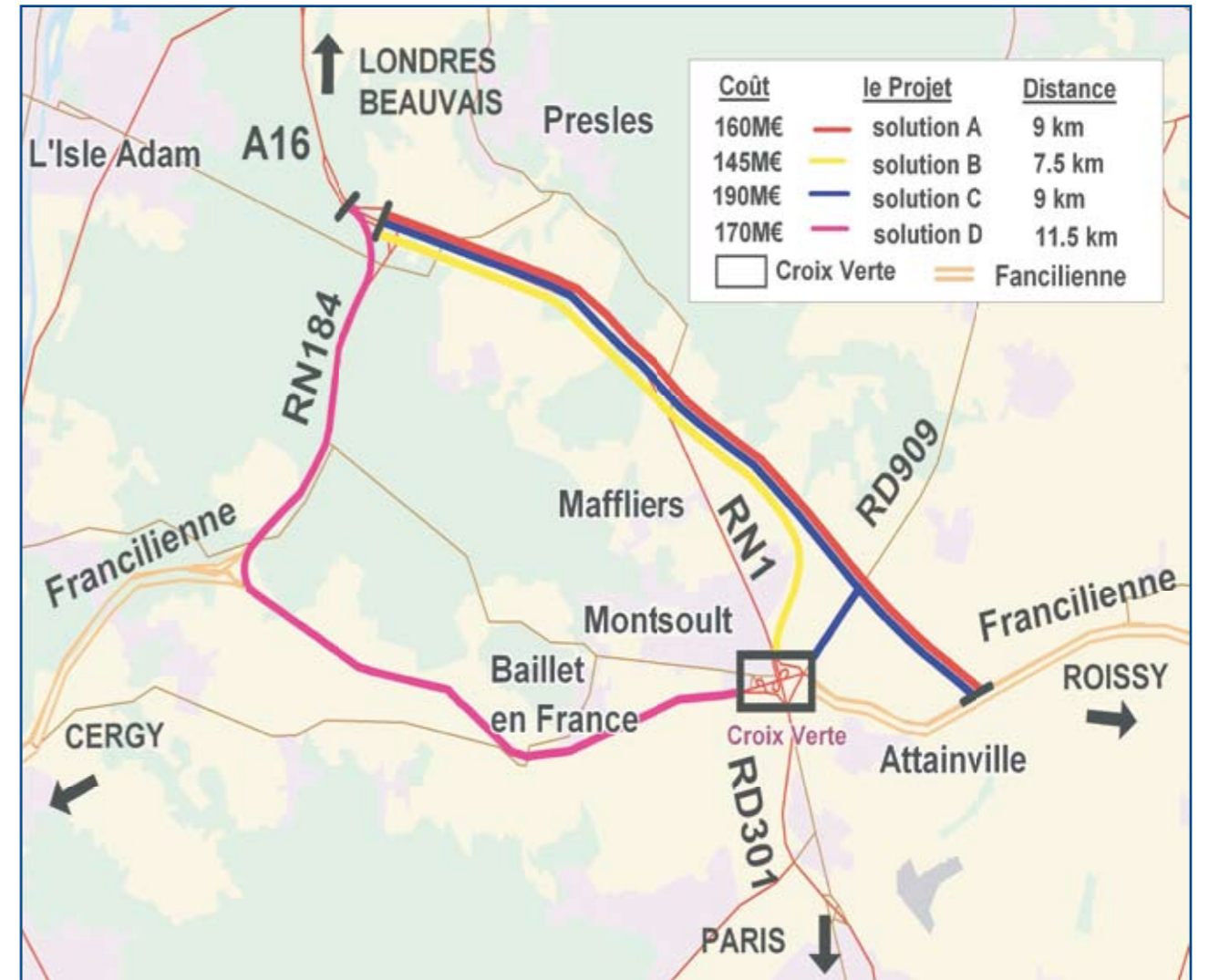
L'engagement de la Région en faveur du tracé B marque une rupture avec sa position antérieure clairement exprimée dans son projet de Sdrif qui dénonce sans équivoque le programme routier de l'Etat en Ile-de-France ; L'Ardies ne peut que se réjouir de ce revirement qui proclame haut et fort l'hygiène d'une autoroute comme solution de nuisances emblématiques ; il était heureux que la plus-value environnementale d'un telle infrastructure ait été reconnue au seuil d'un Grenelle de l'Environnement qui devait selon certains disqualifier les autoroutes par un coup d'arrêt général !

Le débat public sur l'A16 a révélé une dimension spécifique de l'aménagement régional en Ile de France ; celle de la protection indispensable de l'espace agricole en tant que lieu d'une ressource naturelle valorisée

par sa double rentabilité économique et environnementale ; l'Ardies souscrit bien évidemment à la nécessité de protéger un secteur non délocalisable qui se signale par ses performances au moment où les besoins alimentaires explosent ; mais l'attractivité économique de la Région Capitale ne peut se réduire à sa composante agricole.

Il est bien entendu souhaitable de limiter l'extension urbaine à l'est de Maffliers et Montsoul mais le contournement de ces communes ne doit pas contraindre le passage d'un axe structurant destiné à faciliter les liaisons intra régionales ; **l'Ardies ne peut soutenir un tracé B-jaune contraire aux objectifs bien compris du Développement Durable francilien** ; le prolongement de l'A16 doit répondre aux impératifs d'aménagement posés par le Sdrif lui même qui prône un polycentrisme densificateur dans la mouvance du Grand Paris.

Le déploiement d'activités à l'est (Roissy ; EPA de la plaine de France), l'intensification des échanges avec l'Oise et le nord du pays imposent la création de dessertes routières rationnellement déployées en périphérie ; les tendances lourdes du trafic actuel indiquent clairement la solution du futur ; celle-ci doit privilégier la solution de prolongement à l'est (d'Attainville) ; l'Ardies aurait pu se cantonner au tracé A-rouge mais elle a jugé préférable d'aller jusqu'au bout de sa logique en faveur du maillage routier le plus



durable et donc le plus complet.

L'association s'est donc prononcée pour le tracé C-bleu qui draine plus efficacement l'ensemble des flux directionnels en préservant au mieux la possibilité d'un développement autochtone (installation éventuelle d'une zone

d'activités à la Croix Verte) ; l'association admettra bien sûr le tracé A-rouge largement équivalent et elle se contentera faute de mieux du tracé B-jaune si celui-ci devait avoir la préférence du ministre ; mais elle souligne qu'un tel choix ne répondrait pas à toutes les exigences d'équipement d'une Région d'envergure

mondiale ; la solution B préconisée par la Région confond la fixation d'un FUIR (Front Urbain d'Intérêt Régional) avec la logique d'une liaison structurante ; elle est un compromis d'autrefois et non une projection résolue sur les besoins potentiels de l'avenir francilien.

## Mise en sécurité de la RD 14... un projet rondement mené

**Le 28 juin 2007 Monsieur Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, a inauguré la mise en service de la section de RD 14 (anciennement RN 14) aménagée en 2x2 voies entre La Villeneuve-Saint Martin et Magny en Vexin (17 kms) avec 5 carrefours dénivelés, 2 passages spécifiques pour circulations douces et 9,5 kms de voies agricoles.**

La RD 14 prolonge l'autoroute A15 ; elle supporte un trafic important qui décroît de la sortie de Cergy (45000 véhicules) à St Clair-sur-Epte (15000 véhicules), l'essentiel étant absorbé entre ces deux communes par la RD 43 (bifurcation de Dieppe vers le nord) et la RD 28 (direction des Mureaux vers le sud). Cette route était jusqu'ici particulièrement

dangereuse (surtout entre La Villeneuve-St Martin et la RD 43) à cause de 8 carrefours à niveau et d'un système à trois voies avec crèneaux de dépassement à l'origine de nombreux accidents mortels (5 tués/an en moyenne).

La mise en sécurité de la RD 14 ne pouvait être plus longtemps différée ; une procédure accélérée a donc été décidée pour financer hors contrat de plan cette opération de 57,13 millions d'euros ; le Conseil Régional et le Conseil Général ont assumé chacun 42 % du montant des travaux, l'Etat prenant à sa charge 16 % du total.

La déclaration d'utilité publique obtenue (décembre 2003), les travaux effectifs ont pu

commencer fin 2005 pour une durée prévue de trois ans ; la date de l'inauguration montre que les objectifs ont été atteints en avance sur ce calendrier ; ce qui n'est pas sans importance compte tenu de la départementalisation des routes nationales intervenue en cours de chantier (1er janvier 2006).

Le transfert de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat au Département du Val d'Oise a semble-t-il dynamisé le phasage des travaux autorisant la mise à disposition du premier tronçon (La Villeneuve-St Martin / Vigny) dès l'automne 2006.

La déviation de Cléry a été ouverte au premier trimestre 2007 et le dernier tronçon Cléry/Magny-en-Vexin au début du second

## Pour une « lutte d'acclimatation »

La « lutte contre le réchauffement climatique » n'aura pas lieu... parce qu'elle est impossible ! le réchauffement du climat ne dépend pas des activités humaines (anthropiques) comme le suggère insidieusement cette expression cautionnée par des scientifiques onusiens; la formule est un abus de langage ; d'autres scientifiques (plus nombreux) ont déjà démontré par leurs travaux que l'histoire du climat était une suite de réchauffements et de glaciations depuis l'aube des temps (-4,55 Ga) ; les ères climatiques se sont succédées en dehors de toute présence humaine !

Leur alternance s'est accompagnée de mouvements sismiques, de régressions ou transgressions marines, et d'extinctions massives d'espèces (la plus connue celle des dinosaures il y a 65 Ma) ; quelques savants ont fait avancer la connaissance de ces turbulences par des thèses sur le rayonnement du soleil, les oscillations du globe, les effervescences du magma (volcanisme) ou la tectonique des plaques ; mais aucune ne donne vraiment l'explication de bouleversements continus attestés par la nature des sols et le témoignage des fossiles.

Les activités humaines d'apparition très récentes (à peine nées à l'échelle des temps) sont un produit du climat et non la cause de ses variations ; les effets anthropiques

s'ajoutent sans doute aux phénomènes naturels mais en proportion incertaine, et en tous cas infimissime, comparée au jeu colossal des forces cosmo-telluriques; mieux vaut se rendre à l'évidence, la lutte contre le réchauffement climatique est un combat perdu d'avance si on prend à la lettre cette formule forgée comme un slogan.

Les choses s'apprécient différemment si la lutte en cause est envisagée comme prévention des maladies du progrès (pollution chimique, atteintes à l'intégrité du milieu...etc); la lutte « contre » le réchauffement devient alors une lutte « pour » l'adaptation ou lutte d'acclimatation durable fondée sur un savoir expérimental vérifiable; à cette condition le taux de CO2, peut alors jouer un rôle ; non comme marqueur du réchauffement d'origine anthropique (impossible à distinguer du réchauffement cyclique naturel), mais comme mesure du contrôle des rejets artificiels de CO2 (produits par les machines).

Ces émissions nocives enregistrent en effet la quantité d'énergie utilisée par le système productif ; il est donc théoriquement possible de lier leur diminution à une réglementation externe ; d'où la décision de mettre en vente des quotas/carbone pour encadrer le droit de polluer; le mécanisme repose sur l'idée simple que les agents économiques investiront dans des installations agréées pour éviter de payer

des droits dissuasifs; cette surtaxe déguisée disparaissant d'elle-même après mise aux normes de l'appareil de production.

L'utilité paradoxale du marché de la tonne/carbonate suppose un accord universel sans quoi il est une ligne maginot vouée à l'échec ; son succès dépend à ce jour de l'issue des négociations planétaires engagées sur le sujet ; une entente rapide paraissant difficile le Grenelle de l'Environnement a établi la feuille de route des actions à mener pour parer au plus pressé ; les initiatives visent en priorité les sphères captives du transport et de l'habitat ; elles consacrent en fin de compte la victoire du principe de précaution et le grand retour de l'esprit d'épargne.

Ainsi le climat sur lequel les lois n'ont pas de prise devient l'allié du développement durable dans la perspective de consommations étroitement corrélées aux pentes démographiques ; la population du globe se dirige tranquillement vers les 9 Mds et l'on attend environ 1 Md de voitures en 2030 ; ce ne sera certainement pas la fin des autoroutes mais ce sera assurément le véritable enjeu de Kyoto 2 ; la question climatique est finalement celle de la gestion mondiale des ressources non renouvelables, de la stabilité démographique et de l'équilibre mondial des échanges ...on s'en doutait...

## Ferroulage du Luxembourg à Perpignan...

*principe de réalité et châteaux en Espagne*

Après un an d'exploitation l'« autoroute ferroviaire » de Battembourg (Luxembourg) au Boulou (près de Perpignan) déçoit les attentes ; ce premier maillon de 1044 kms du réseau qui doit permettre à des poids lourds de traverser la France sur des trains spéciaux (wagons surbaissés Modalohr) n'a pas atteint les objectifs espérés à l'époque de son inauguration le 29 mars 2007.

L'équilibre d'exploitation de la ligne exigeait un taux de remplissage de 60 % alors que ce dernier stagne autour de 35% un an après cette date ; les résultats ne sont visiblement pas au rendez-vous avec actuellement un seul aller nocturne (de 18h à 06h du mat.) dans chaque sens par deux navettes réduites à 20 camions (en fait des remorques sans chauffeurs); c'est peu au regard d'une capacité globale de 80 camions par rame et de la possibilité de multiplier quotidiennement les convois.

La société exploitante LORRY-RAIL\* justifie ce démarrage difficile par le lancement tardif de la ligne (en septembre 2007, soit à peine sept mois d'activité depuis l'inauguration), des grèves à la SNCF et une série de contretemps techniques comme l'obligation

d'aménager en catastrophe les wagons pour répondre à la puissance (100 km/h) des vents latéraux languedociens !

Ces explications n'ont pas convaincu la profession routière qui dénonce la tarification de 900 euros par remorque (90 centimes/km) jugée supérieure au coût de la route descendu selon les transporteurs à 650 euros environ sous la pression des nouvelles conditions de concurrence.

En outre les professionnels soulignent que le ferroulage les oblige à revoir leur organisation dans un contexte de rentabilité incertaine pour beaucoup d'entre eux et pour des volumes transportés encore résiduels par rapport aux réalités globales du transport de marchandises (80% par la route); que représentent en effet 20 ou même 40 camions / jour quand on sait que plus de 11 000 poids lourds empruntent quotidiennement l'ex RN 7 et que ce trafic doit encore augmenter au gré de la croissance des besoins mondiaux !

Ces arguments ont-ils porté puisque le 1er Mai dernier LORRY-RAIL a fait un geste en ramenant son prix d'appel à 750 euros avec pour conséquence

immédiate un taux de remplissage plus conforme aux attentes (50%).

L'augmentation continue du coût des carburants tend de toute façon à favoriser le ferroulage, surtout si le prix du baril de pétrole continue d'augmenter ; ce contexte ne peut qu'accélérer le développement de cette alternative de transport.

L'objectif de Lorry-rail est de doubler la fréquence en 2009 et de remplir 10 trains par jour (soit 800 camions/jour) à partir de 2012 ; ces quantités substantielles feront sans doute apparaître le ferroulage pour ce qu'il est potentiellement, un délestage utile, un atout futur de l'intermodalité, mais certainement pas un mode de substitution ajustable à volonté comme semblait l'imaginer dans les débats ceux qui s'opposent à l'empire naturel de la route.

En définitive le ferroulage pourra constituer un appoint sur de longues distances ; 700 kms minimum sauf cas de franchissement d'obstacle comme la liaison alpine de 175 kms entre Aiton (Savoie) et Odossano (Italie) ; la formule convient bien à des perspectives de transports

semestre de la même année ; pendant toute la durée des travaux une logistique efficace a permis de maintenir la continuité d'un trafic nécessairement réduit à une voie dans chaque sens (avec vitesse limite à 70 km/h). Ces performances s'inscrivent contre la tendance actuelle à l'allongement des délais de réalisation des projets routiers ; elles sont

à mettre au compte d'une entente exemplaire entre les résidents du Parc Naturel du Vexin, les élus et les services techniques; elles sont de bonne augure pour la poursuite des aménagements jusqu'à St Clair /Epte .

**La RD 14 est la colonne vertébrale du Vexin français et le lien routier**

**indispensable entre l'ouest du Val d'Oise et la Haute Normandie ; ses fonctions exigent la plus value d'un itinéraire routier remarquable par son confort et sa bonne intégration environnementale sur l'ensemble de son parcours ; c'est maintenant le cas de Cergy à Magny.**

## La déviation d'Arthies dans la dernière ligne droite...

**Arthies, pittoresque village (258 hab) situé entre Magny et Mantes, est traversé par la RD 983 qui transforme le village en entonnoir pour l'écoulement quotidien de 5400 véhicules/jour (dont 450 camions environ); cette situation difficilement vivable a poussé la population à réclamer depuis des années, municipalité en tête, une déviation pour retrouver la tranquillité et la sécurité d'un petit bourg rural du Vexin.**

Le principe de cette déviation était inscrit comme priorité dans le Plan Départemental de Déplacement pour la période 2000-2010 ; l'opération approuvée par l'Assemblée Départementale

en décembre 2004 paraissait devoir se réaliser rapidement ; mais l'enquête publique n'a eu lieu qu'en février 2008.

Entre ces deux dates il fut nécessaire d'ajouter aux études de base une étude d'impact supplémentaire à la demande de la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement); le Vexin est le lieu de toutes les précautions environnementales auxquelles il est indispensable de soumettre tout projet d'infrastructure.

A ce jour il reste encore à mener l'enquête parcellaire pour identifier les propriétaires ayants droit, mettre en conformité le plan local d'urbanisme

et bien sûr obtenir préalablement la DUT (Déclaration d'Utilité Publique) sans quoi les travaux ne peuvent commencer ; ces ultimes procédures conduiront à une mise en service de la déviation fin 2010 ; soit une petite dizaine d'années pour créer une bretelle de contournement de 1,3 km ponctuée de trois carrefours giratoires en terrain plat ; le coût total étant estimé à 8 500 000 euros ttc.

Ces précisions donnent la mesure du temps et des moyens financiers à mobiliser pour réaliser des infrastructures de plus grande ampleur dans le respect des normes.

## Le Conseil général fait le point pour l'Ardies

Depuis le 1er janvier 2006 la responsabilité du réseau routier secondaire est entièrement dévolue aux Départements ; ce transfert a conduit le Conseil Général du Val d'Oise à intégrer de nouveaux personnels (150 personnes venues de la DDEA) et à adapter ses structures en conséquence.

Après deux ans d'ajustements internes les services sont maintenant rodés et Monsieur Guy Kauffmann (directeur général adjoint à l'aménagement du territoire), accompagné de Monsieur Didier Juvence (directeur de la programmation et des études routières), a bien voulu venir présenter l'organisation routière du Val d'Oise devant l'Assemblée de l'Ardies (le 07/12/07).

En résumé, le pôle routier départemental s'assimile désormais à une DGAAT-direction générale adjointe de l'aménagement du territoire- qui est en quelque sorte le refuge de l'ex DDE au sein du Conseil Général; ce pôle regroupe deux directions spécifiquement routières et une troisième plus nettement tirée des compétences de proximité désormais reconnues au Département par les lois de décentralisation ; soit :

1) la DPER-direction de la programmation et des études routières- chargée de la maîtrise d'ouvrage, des infrastructures et des transports en commun (plus d'une cinquantaine d'agents).

2) la DGDR-direction de la gestion du domaine routier- service opérationnel chargé de l'exploitation des 1056 kms du réseau valdoisien (près de 200 agents répartis sur 12 sites qui quadrillent les six territoires du Val d'Oise).

3) la DAT- direction de l'action territoriale- fondée sur la notion de « territoire » comme unité de cohérence des aménagements locaux naturellement subordonnés à leur compatibilité avec les plans d'urbanisme (PLU en particulier).

Ce cadre ne modifie en rien les objectifs routiers recensés par le Plan Départemental de Déplacement du Département (PDD) adopté pour la période 2000-2010 ; les principaux projets tels que mise à 2x2 voies des RD14 et RD 317, élargissement de la RD 902, Avenue du Paris (ex BIP)... etc, sont stratégiques pour le Val d'Oise et seront conduites à leur terme .

Les opérations placées sous la responsabilité de l'Etat sont évidemment suivies de près au Conseil Général également favorable au prolongement de la Francilienne à l'ouest et à celui de l'A16 de l'Isle Adam à la Francilienne (à l'est d'Attainville).

Toutefois monsieur Kauffmann a confirmé que le Département ne souhaitait pas prolonger l'A16 au sud d'Attainville; la création d'une route départementale reste envisageable pour relier l'avenue du Paris à la

Francilienne mais une autoroute n'est plus concevable dans ce secteur protégé par sa forte vocation agricole et environnementale.

Le Conseil Général justifie sa position par des projections de trafic qui n'anticipent pas d'augmentation significative de la circulation automobile en Ile-de-France alors qu'il existe une forte demande de transports en commun; ces derniers sont désormais la grande priorité du Conseil Général qui fait tous ses efforts pour accompagner leur développement (tramways, lignes de bus etc...).

L'Ardies ne voit pas de contradiction foncière entre cette orientation et ses propres objectifs étant entendu que le développement des transports en commun en grande couronne passe par la réalisation des projets structurants de l'Etat; c'est d'ailleurs pourquoi l'Ardies défend toujours le principe du raccordement de l'A16 à l'Avenue du Paris, voire jusqu'à Paris comme prévu à l'origine.

Ce point de divergence n'enlève rien à la qualité du dialogue engagé avec monsieur Kauffmann et monsieur Juvence ; l'Ardies les remercie vivement d'être venus à sa rencontre.

trans-européens, voire transcontinentaux, envisageables à longue échéance sur des axes préférentiels et pour des chargements réguliers ou de masse.

Sa contribution entre le Luxembourg et l'Espagne épargnera dans l'avenir un trafic de transit indésirable sur les routes

de France permettant une réduction des émissions de CO2 évaluées à 10000 T par train (80 camions) et par an, ce qui n'est pas négligeable ; mais il faudra attendre que cette ligne tourne à plein régime et soit raccordée à un véritable réseau (des projets sont dans les cartons) pour que cet avantage atteigne un niveau significatif.

**\*détenue à 42,6% par la Caisse des Dépôts, à 20% par Vinci, et à 12,5% respectivement par la SNCF, les Chemins de Fer luxembourgeois et la Sté Modalohr (concepteur des wagons).**

## CAREX... vise le podium olympique en 2012 à Londres...

**A la base il y a l'ouverture du marché du fret ferroviaire depuis le 1er avril 2006 et la raréfaction concomitante des créneaux aéroportuaires de nuit à Roissy qui bride le développement du fret aérien ; celui-ci est en pleine croissance avec des perspectives d'augmentation liées à l'arrivée prévisible des gros porteurs Airbus A380 en 2010.**

Cette situation conjuguée à la volonté politique de limiter le transport routier a conduit les opérateurs de fret aérien à s'intéresser à une solution de substitution ferroviaire pour acheminer leurs conteneurs par trains à grande vitesse. L'association (loi 1901) **Cargo Railway Express – CAREX** est née le 08 février 2006 de cette logique; l'idée du report du fret aérien sur le réseau ferré ne pouvait que susciter l'intérêt de la commission européenne, des autorités de transport nationales et régionales, des élus locaux, des Chambres de Commerce et du CEEVO qui ont rejoint les grands noms du fret aérien (Air France Cargo, Fedex, La Poste, ADP, TLF etc ...) et du rail (SNCF, RFF, Alstom) dans cette instance présidée par M. **Yanick Paternotte**, maire de Sannois et député de Roissy.

L'association Carex n'a pas perdu de temps; le 21 juin 2006 elle désignait le bureau d'études chargé de l'étude de faisabilité et la rendait publique dès le 08 décembre avec l'annonce de la création d'EURO CAREX, collège des acteurs des plates formes aéroportuaires associées à Roissy par LGV (liaison grande vitesse).

Dans sa globalité le projet de connexion intermodale aéro-ferroviaire se déploiera en trois étapes à l'échelle européenne dans un rayon de 300 à 800 kms autour de l'aéroport de Roissy (moins de 4 h en TGV).

La première prévoit la construction de sept terminaux labellisés Carex qui relieront les deux sites de Roissy-CDG (Goussainville et Tremblay-en-France), Amsterdam, Cologne, Liège, Lille, Lyon et surtout Londres où se tiendra la 27<sup>ème</sup> olympiade au printemps 2012.

Une deuxième étape viendra ensuite mailler Bordeaux, Marseille, Strasbourg et Francfort avant la phase ultime qui raccordera à échéance plus lointaine Madrid et Barcelone par Bordeaux et Marseille, Berlin par Francfort et enfin Turin, Milan et Bologne par Lyon.

Le succès d'un projet aussi vaste repose sur la parfaite adéquation des matériels roulants aux exigences de rapidité / ponctualité attendues d'un système qui doit rivaliser avec l'avion et la route (flux express à J+1); selon l'étude de faisabilité cet objectif impose la construction de nouvelles rames TGV configurées comme des carlingues d'avion pour transborder les conteneurs aériens dans les rames en moins de 30 minutes.

L'étude conclut à la nécessité de construire à terme 20 rames spécifiques de huit wagons et deux motrices chacune avec une capacité de 100 tonnes de fret par rame (ce qui correspond à un avion gros porteur) ; l'investissement

des wagons et motrices atteindra 625 M euros auxquels s'ajouteront 300 M euros pour les autres infrastructures ; soit un total de 925 M euros.

Les prévisions économiques anticipent un trafic annuel de 270 000 palettes (soit 600 à 700 000 tonnes) à 370 euros/palette qui assureront normalement les coûts d'exploitation et le remboursement des capitaux investis sur la base initiale d'un taux d'utilisation de 62% des trains (flux identifiés), mais avec un potentiel de croissance (augmentation de l'emport par rame) pouvant aller jusqu'à 90%.

Le financement ne semble pas devoir poser de problème ; le projet Carex peut compter sur diverses subventions publiques (BEI) dans le cadre d'un partenariat avec les investisseurs privés; le projet a été jugé prioritaire parce qu'il va dans le sens d'une réduction des émissions de CO2 (de 17 à 50 fois) ; il met en effet en œuvre l'alternative fret express ferroviaire explicitement prônée par le Grenelle de l'Environnement et de façon plus vague par le projet de Sdrif.

L'ARDIES se réjouit néanmoins qu'un tel projet de transport durable paneuropéen fasse l'unanimité des décideurs pour dégager les sillons LGV nécessaires; elle souligne seulement que le lancement de **CAREX rend encore plus indispensable les prolongements autoroutiers A104 et A16 sans lesquels le développement de Roissy-Carex se trouvera continuellement pénalisé.**

**VOTRE CONCOURS EST ESSENTIEL À L'ACTION DE NOTRE ASSOCIATION. MERCI PAR AVANCE DE VOTRE SOUTIEN.**

# BULLETIN D'ADHESION

NOM : ..... PRÉNOM : ..... DON DE SOUTIEN : 25 €

ENTREPRISE : ..... ORGANISME : ..... MEMBRE ACTIF : 230 €

ADRESSE : .....

..... FAIT A .....

TÉLÉPHONE : ..... FAX : ..... LE .....

Ci-joint un chèque de .....€

Bulletin à remplir et à retourner à :  
ARDIES  
34 rue de Rouen  
95300 PONTOISE  
Tél. : 01 30 75 35 41



SIGNATURE