

**VEXIN D 983 à Arthies :
enfin la déviation !**

PAGE 27



www.gazettevaldoise.fr

La gazette

Rejoignez-nous
sur [f](#) [t](#)

Edition du mercredi 25 juin 2014 - n°1998 - 1,20 €

Cergy-Pontoise, Vexin, Parisis, Conflans

Le combat anti-fret sur les rails

PAGES 8 et 9



AVANT

Spécialisé
dans le démoussage
de toiture de la petite
à la grande surface

TARGA NET SARL

"FORT DE CES 30 ANNÉES D'EXPÉRIENCE ET DE TRÈS NOMBREUSES RÉALISATIONS"

- Dérouillage
- Traitement anti-mousse
- Recoloration toiture résine protectrice colorée

- Revêtement protecteur hydrofuge
- Retardateur d'enrassement
- **RAVALEMENT** peinture haute qualité
- Zinguerie gouttière

APRÈS

DÉMOUSSER, C'EST UN MÉTIER

02 32 55 22 64 - 06 07 03 83 13 - 22, rue du Pressoir - BOURY-EN-VEXIN

www.targa-net.fr



**CLIMATISATION
POMPE À CHALEUR**

Installation • Dépannage • Maintenance
Toutes marques sur l'Île-de-France

59 rue Francis Combe - 95000 Cergy
Tél. : 01 30 32 34 18 Fax : 01 30 32 27 76
Site : www.eralec-cergy.fr Mail : contact@eralec.com

CERGY-PONTOISE

18

Dimanche, l'agglo fête le vélo



HERBLAY

33

Le maire toujours en guerre contre les rythmes scolaires

AUVERS-SUR-OISE

23

Office de tourisme : liquidation confirmée

PONTOISE

13

Les troncs risquent de boucher la Viosne

CONFLANS

38

Comment baisser le prix de l'eau ?

R 92010-1998-F:1,20 euro



Associations et particuliers se fédèrent pour lutter

Le "collectif alertes et

Initié par l'État, la région Haute-Normandie et RFF (Réseau ferré de France), le projet de la Ligne nouvelle Paris-Normandie créa des remous. Son objectif : relier les ports du Havre et de Rouen à l'Ile-de-France, via le chemin de fer. Conséquence : l'intensification du fret avec, à l'horizon 2020, un trafic de 25 trains quotidiens sur la ligne Gisors - Paris, dont la moitié de nuit. Si les riverains du tronçon Serqueux - Gisors ont entamé la lutte depuis mars 2012, les riverains valdoisiens ne sont pas en reste et viennent de constituer un collectif d'associations pour contrecarrer le projet.

La bataille sembait durant il y a encore treize mois. Depuis, les riverains de la ligne J (NDLR : qui relie Gisors à Paris, via le Vexin, Pontoise, Conflans, Herblay, Argenteuil notamment) se sont démenés sans compter. Après une première tentative de création d'un collectif avortée, quelques Pontoisiens avaient mis les pieds dans le plat lors de la campagne électorale des municipales. Sans trop de succès, non plus. Opération de tractage dans le Val-d'Oise et à Conflans (Yvelines), lettres aux élus locaux, et courriers, le collectif entend convaincre définitivement les élus locaux de lui emboîter le pas. «Mettre sur pied un projet d'une telle ampleur, sans concertation, au risque de gâcher la vie de milliers de gens. C'est juste impensable.» Le combat est définitivement sur les rails... **Julien DUCOURET**

«Ce projet aura des effets désastreux sur nos vies»

• Les membres du "Collectif alertes et ripostes fret", créé le 13 juin à Pontoise

lines), lettres aux élus locaux ont enfin permis d'alerter population et politiques sur le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie, répartis sur neuf villages le long de la ligne Serqueux-Gisors. «D'ici à 10 ans, le Havre devient le deuxième port européen, après Rotterdam. Le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'engendrera aucun bénéfice économique pour la région, que des nuisances», estime l'association. Et de poursuivre : «Pour l'ensemble des riverains du tronçon Serqueux-Gisors, le contournement par Amiens reste la solution. La ligne vers Pontoise, et au-delà, ne doit servir que de voie de délestage. Les travaux actuellement envisagés ne doivent pas se faire au détriment du paysage, ni de la vie des riverains. Les élus doivent avoir une mobilisation sans faille pour lutter contre ce projet.»

Le Pays de Bray se bat depuis mars 2012

Le collectif "Voies et voix en Pays de Bray", présidé par Gilles Leflambe, a été créé en mars 2012 et compte aujourd'hui quelque cent adhérents, répartis sur neuf villages le long de la ligne Serqueux-Gisors. «D'ici à 10 ans, le Havre devient le deuxième port européen, après Rotterdam. Le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie n'engendrera aucun bénéfice économique pour la région, que des nuisances», estime l'association. Et de poursuivre : «Pour l'ensemble des riverains du tronçon Serqueux-Gisors, le contournement par Amiens reste la solution. La ligne vers Pontoise, et au-delà, ne doit servir que de voie de délestage. Les travaux actuellement envisagés ne doivent pas se faire au détriment du paysage, ni de la vie des riverains. Les élus doivent avoir une mobilisation sans faille pour lutter contre ce projet.»

mandie (lire article ci-dessous). Ainsi, vendredi 13 juin, les riverains ont fait leur célèbre dicton : «L'union fait la force». Après un an de réflexion, les riverains ont donc constitué un collectif qui regroupe des associations et des particuliers de Pontoise, du Vexin, de Conflans (Yvelines) et du Pays de Bray (Seine-Maritime). Son nom : "Collectif alertes et ripostes fret". Son objectif : faire plier les autorités publiques afin qu'elles abandonnent le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie, «inacceptable», selon le collectif.

«Des trains qui se suivent tous les douze kilomètres, 24 heures sur 24, sept jours sur 7 est inacceptable dans les villages et les agglomérations. Des convois de près d'un kilomètre (des expériences sont même en cours pour des trains de 1 500



C'est vendredi 13 juin, vers 19h à Pontoise, que le "Collectif alertes et ripostes fret" s'est officiellement constitué.

mètres) roulant à plus de 100km/h, ce sont des nuisances invivables pour les dizaines de milliers de riverains de la ligne», estiment les membres du "Collectif alertes et ripostes fret". Et d'enfoncer le clou : «Et quels transports ? Substances toxiques, chimiques, produits inflammables, déchets ? Nous n'avons qua-

siment aucune information... Comme depuis le début», déplore le collectif. Outre le quotidien même des riverains, leur confort et leur sécurité, c'est tout un pan de leur vie qui pourrait être purement et simplement dégradé. «Ce projet, s'il se fait, aura des conséquences désastreuses sur nos existences. Et nous ne

parlons même pas de la dévalorisation significative du patrimoine immobilier.» Ainsi, le collectif, présidé par la Pontoisienne Guylaine Chirronier s'engage à informer, encore et toujours, les riverains de la ligne J. Un blog devrait être mis en place dans les prochaines semaines. Enfin, à travers de multiples réunions

C'EST QUOI ? La Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Les grands axes du projet



Pontoise, Chars, Saint-Ouen-l'Aumône, Conflans, Herblay, Cormeilles-en-Parisis et Argenteuil : autant de communes impactées d'ici à 2017 par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Un projet qui prévoit la densification du fret ferroviaire entre la Normandie et Argenteuil. Ironie du sort, la loi n'exige aucun travaux d'aménagement, sur le tronçon qui concerne le Val-d'Oise, pour réduire les nuisances, notamment sonores, que les Valdoisiens vont potentiellement subir.

25 trains par jour ?

Relier les ports du Havre et de Rouen à l'Ile-de-France, via le chemin de fer. Tel est le principal objectif du projet de Ligne

d'autres). Deuxième coup du sort pour le Val-d'Oise : dans ce dossier, alors qu'il va être directement impacté, notamment par les nuisances sonores, le Département ne va même pas bénéficier de ces modernisations. Ainsi, dès décembre 2011, le

Conseil général avait voté une motion sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. C'est lors d'une réunion d'information qui s'est tenue à Pontoise le 29 novembre 2012 que les premiers éléments ont été révélés par RFF. Concrètement, pour satisfaire

les besoins des ports de Rouen et du Havre, les tenants du projet ont estimé que la capacité maximale de trafic sera de vingt-cinq trains quotidiens, dans les deux sens de circulation, dont treize la nuit.

Les travaux sur le tronçon Serqueux-Gisors (NDLR : ligne qui date de 1867 et qui n'accueille plus de fret depuis vingt-cinq ans), sont actuellement au point mort. Manque de financement et mobilisation du collectif "Voies et voix en Pays de Bray" ont réfréné les ardeurs de RFF et de la SNCF. Un signe positif pour les associations et les riverains, comme le report d'un an de l'enquête publique dans le Val-d'Oise, qui devait débuter en septembre 2014.

J.D.

contre le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie

ripostes fret" sur les rails

RÉACTIONS

Ce qu'en pensent vos élus

• **Yannick Boëdec, maire UMP de Cormeilles-en-Parisis**
L'élu cormeillais n'y va pas par quatre chemins. «Il va falloir que là-haut, dans les hautes sphères de l'État, ils comprennent qu'on ne peut pas cumuler toutes les galères au mêmes endroits en France.» Saturation de la ligne J, retards, mauvais état de la ligne, les avions de Roissy qui passent au-dessus des têtes de centaines de milliers de Valdoisiens. «Et aujourd'hui, ce projet de fret... Trop, c'est trop. Il est d'autant plus nécessaire aux élus de se fédérer que nous manquons cruellement d'informations. Dans ce genre de cas, quand la coupe est pleine, on se demande toujours pourquoi les gens veulent se rebeller. Moi, j'ai deux ou trois éléments de réponses là-dessus.»

• **Édith Andouvelie, maire (sans étiquette) d'Us**
L'élu vexinoise a pris connaissance du dossier dès mars 2011. «À l'époque, il s'agissait de désengorger le trafic voyageur, grâce à la réouverture de la gare de Serqueux. Aujourd'hui, la donne est différente.» Si elle avoue être plutôt «favorable au fret dans l'absolu, si ça réduit le nombre de camions sur les routes», Édith Andouvelie annonce aussi que cela ne doit pas se faire «aux détriments de tout le reste, et notamment de la vie des populations». Un collectif d'élus ? «Pourquoi pas...» «À une condition tout de même : qu'il se crée pour le bien des populations, de leur cadre de vie, de l'environnement et non pas à des fins électoralistes ou avec des arrière-pensées politiciennes.»

Recueillis par J.D.

Quid des nuisances ?

- Selon les premiers éléments, si la vitesse est de l'ordre de 100km/h, le niveau sonore d'un train de fret est de : 92 décibels à 10m de la voie, 88 à 25m, 84 à 50m, 76 à 200m, 72 à 400m.
- À titre comparatif, 60 décibels représentent un niveau sonore d'un maître parlant dans sa classe, une réception (cocktail) de 72 décibels, un orchestre 80, un train de passagers 80 décibels à 25m de la voie (car beaucoup moins lourd qu'un train de fret). Par tranches de 3 décibels, le bruit augmente du double ou diminue de moitié.
- Par ailleurs, les trains de fret roulant à 100km/h seront entendus à 2 kilomètres avant et après leur passage.
- Pour information, un train de fret a une longueur d'au moins 850m (potentiellement plus dans les années à venir...) pour un poids de l'ordre de 4 000 tonnes. Le niveau sonore dépendra également des conditions météo. Il faut savoir qu'à 85 décibels, lors de travaux publics, il est obligatoire de porter un casque de protection.
- Étude menée par Philippe Hacherouille, physicien

POINT DE VUE Philippe Houillon député-maire de Pontoise

«Se fédérer, indispensable»

Trois réunions avec les associations, deux avec RFF. Le député-maire (UMP) de Pontoise a pris à bras-le-corps, récemment, le dossier. Si Philippe Houillon a reconnu il y a un mois et demi, lors du dernier conseil municipal, «que le combat était difficile et qu'il n'était pas question de se coucher sur les voies pour empêcher les trains de passer», il a lancé l'idée de constituer un collectif d'élus, «un peu sur le même modèle que les associations».

«Dans ce dossier, se fédérer est indispensable. Faire du lobbying, aussi. L'objectif est de défendre les intérêts des riverains de la ligne Gisors - Paris, leur cadre de vie, leur sécurité, leur confort. Car, en l'état, le projet est inacceptable pour les riverains.» Première étape et signe fort à l'adresse des acteurs du dossier : la commune de



Philippe Houillon député-maire (UMP) de Pontoise.

Pontoise a déposé un référendum préventif. «Cette action est loin d'être symbolique», constate le député-maire. Et d'ajouter : «Par ailleurs, le projet souffre de carences lourdes. Aujourd'hui, RFF doit solliciter 30% du financement du projet (NDLR : on l'estime à 250 millions d'euros au total) auprès de l'Europe, mais aucun dossier n'a été déposé à ce jour.

D'autre part, l'enquête publique est décalée d'un an. Enfin, RFF prévoit des compensations. Les premiers éléments nous ont été présentés, sans trop de précisions. De plus, pour le moment, nous n'avons aucune garantie sur la nature des produits qui sont transportés et aucun élément sur une quelconque étude d'impact...»

J.D.

Déjà en 2011...

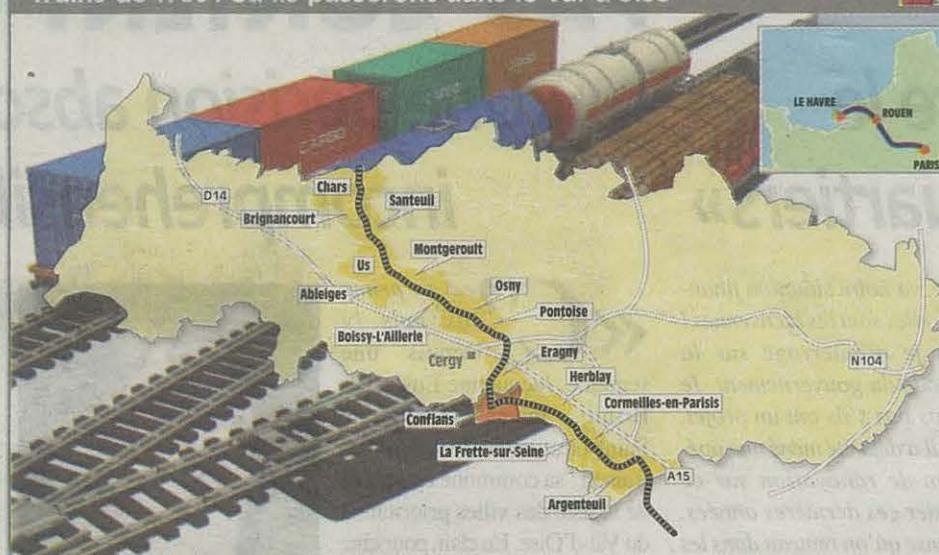
Le 16 décembre 2011, le Conseil général du Val-d'Oise a délibéré sur le projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

Le Département a émis des interrogations sur l'ampleur et les conditions d'un développement de la liaison fret depuis Le Havre par la ligne Serqueux/Gisors/Pontoise/Conflans/Argenteuil. Il a demandé que les études donnent des assurances sur le trafic fret attendu entre Gisors, Pontoise et Argenteuil, sur le traitement des nuisances pour les nombreux riverains du Val-d'Oise et sur le traitement de la sécurité aux passages à niveau. Enfin, le Conseil général a opté pour le fret de transit (hors Ile-de-France) en faveur d'un grand contournement francilien.

À noter qu'en application de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, certains aménagements prévus dans le cadre du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors doivent faire l'objet d'une concertation. Elle associera les habitants, les associations locales et toute autre personne concernée.

Galère en vue du Vexin à Argenteuil

Trains de fret : où ils passeront dans le Val-d'Oise



■ Du Vexin à Argenteuil, en passant par Osny, Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny, Conflans, Herblay, La Frette ou Cormeilles-en-Parisis... Le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie initié par Réseau ferré de France (RFF), l'État et la région Haute-Normandie connaît un coup de frein depuis quelques mois. Au départ, l'intensification du fret ferroviaire devait prendre forme concrètement dès 2017. Dans un passé récent, le processus semblait s'accélérer puisque l'on parlait même de dix trains de fret diesel par jour dès 2014. «Malgré la nouvelle donne (NDLR : suspension de travaux en Normandie, report de l'enquête publique), le projet reste inacceptable. Le fret, c'était pour préserver l'environnement paraît-il, et on nous parle de trains diesel...», s'insurge le "Collectif alertes et ripostes fret", créé il y a une dizaine de jours.

ZOOM SUR...

Conseiller régional

Laurent Dumond donne de la voix

À l'occasion de la séance plénière du Conseil régional d'Ile-de-France du 19 juin, Laurent Dumond (photo), élu UMP du Val-d'Oise a interrogé le président (Ps) Jean-Paul Huchon, au nom du groupe PRG-MUP.

Sa question portait sur le projet de modernisation de la ligne fret marchandise Serqueux-Gisors-Argenteuil qui a des conséquences pour le département du Val-d'Oise et la ligne J (Gisors - Paris Saint-Lazare).

«Depuis plusieurs mois, RFF Basse-Normandie mène des actions de sensibilisation et d'information sur ce projet de modernisation de la ligne fret marchandise sans y associer les élus régionaux concernés thématiquement et territorialement, quand bien même la région sera

actrice de ce projet», note l'élu valdoisien.

Et d'ajouter : «Ce projet, pourrait avoir de lourdes conséquences sur la qualité des conditions de transport sur une ligne de voyageurs qui, malgré les efforts de la région, reste difficile à pratiquer et sur les nuisances sonores, puisque ce sont 25 convois par jour qui sont prévus».

Pour le groupe PRG-MUP, il apparaît essentiel que les élus régionaux soient associés à ce projet pour «s'assurer du maintien de la qualité du service rendu aux Franciliens, d'où les interrogations du groupe sur l'état réel d'avancement du projet, sur la capacité de l'institution régionale à peser sur les décisions et sur les conséquences financières».