

Contribution de Claude d'Ornano, président de l'ARDIES du Val d'Oise dans le cadre de la réunion thématique de Carrières-sous-Poissy (Objectifs, économie et aménagement du territoire).

Au moment où s'ouvre ce cycle de réunions thématiques que voyons-nous ? Des élus unanimes pour terminer la grande rocade de contournement du grand Paris mais opposés sur le moyen d'y parvenir ; c'est à dire sur le choix du tracé ; D'où un blocage...durable...

Ce blocage n'est évidemment pas confortable pour l'Ardies Val d'Oise qui n'aime pas polémiquer avec les élus chacun étant seul juge de « l'intérêt général »... *de son intérêt.. !*

Mais qu'est-ce donc quel' intérêt général ?

Le concept est polymorphe; Il y a en effet l'intérêt général de la Commune, celui du Département, de la Région et du Pays tout entier ; Ce qui fait beaucoup d'intérêts généraux...particuliers !

Les lois de décentralisation ont confirmé l'autonomie des collectivités territoriales en écartant toute idée de tutelle entre les 4 échelons concernés; La Région ne peut dicter sa loi au Département qui n'a pas de pouvoir hiérarchique sur la commune...

Le morcellement périodique de « l'intérêt général » en pôles locaux de confrontation procède de cette règle incontournable...qui renvoie finalement à un « intérêt général...général » insaisissable.

Pour l'Ardies Val d'Oise, association départementale à vocation régionale, il s'agit avant tout de promouvoir la cohésion de l'intérêt départemental et de l'intérêt régional dans les liaisons économiques de transport ;

Le débat s'est peut-être trop vite focalisé sur le casse tête des tracés ; D'une certaine manière il aurait été plus logique de l'ouvrir par le thème qui nous est proposé ce soir;

Mais il y a une réelle difficulté à saisir ce qu'il faut entendre par « aménagement du territoire » quand tout indique qu'il s'agit d'une théorie à géométrie variable.

Une présentation de cette théorie est à mon avis déterminante pour la compréhension des enjeux du débat ; On voit bien que la progression des thématiques n'est pas neutre. On va du général au particulier ce qui veut dire qu'on ne peut valablement passer à l'étape suivante sans avoir clarifié l'étape précédente. La première thématique pose en quelque sorte une question préjudicielle.

Le concept « d'aménagement du territoire est trop médiatisé pour être limpide. **Il faut distinguer l' « Aménagement du Territoire » de l' « aménagement des territoires »**. Le premier ressort à la politique d'impulsion de l'Etat et le second n'en est que l'application aléatoire locale. Placer les deux notions sur le même plan entretient la confusion. Pour en sortir il faut donc ajuster le vocabulaire.

L'Aménagement du Territoire est une politique nationale toute entière dans la main du gouvernement (premier ministre). Cette politique s'impose comme une donnée préétablie ; Elle ne peut donc faire l'objet du débat puisqu'elle en est la règle. La mission première de l'Aménagement du Territoire a consisté jusqu'ici à limiter l'expansion parisienne au profit des provinces économiquement anémiées (le désert français).

L'objectif a été atteint au point d'inquiéter maintenant l'Île de France. De ce point de vue la question initiale de l'Aménagement du Territoire avec un A ne s'y pose plus puisqu'elle y est déjà largement résolue ; La réponse se voit sous nos yeux :

Enfermée dans l'étau de 4 PNR (Parc Naturel Régional) et cernée par de précieuses terres agricoles la région parisienne ne peut plus s'étaler (la tâche d'huile... !) au-delà du cercle Francilien...L'Ile de France ne dispose désormais que d'un espace définitivement compté et doit « faire avec »... au moment où elle fige son expansion urbaine et où la demande d'espace ne cesse d'y augmenter pour tous les besoins (déplacements, emploi, environnement, flux migratoires, logement...etc)..!

thématique du 17/05

2

Ce qui est réellement en cause c'est le traitement d'un segment de l'espace francilien inscrit dans son cadre géographiquement clos. Il s'agit d'un problème local SCOT-PLU-PDU, pas d'une interrogation sur l'Aménagement du Territoire au sens classique; Le thème gagnerait donc en précision si son titre « économie et aménagement du territoire » se lisait « **développement économique régional et répartition compétitive de l'espace disponible** »...

Le lien avec la politique nationale d'Aménagement du Territoire s'établirait alors naturellement par l'évocation des répercussions de la **décentralisation en cours sur les équilibres régionaux et les compétences autonomes des collectivités territoriales** .

Une fois dissipée l'obscurité enveloppant le serpent de mer de l'aménagement du territoire, on en vient à la question plus ardue de l'économie.

Fort Heureusement l'Etat organise volontiers la mise en scène de ses objectifs mobilisateurs. La presse vient justement de s'en faire l'écho à travers une campagne d'information visant à présenter au public les grandes lignes de la nouvelle politique industrielle.

Le maître mot est « **innovation** » qui commence, comme il se doit, par une innovation bureaucratique (il n'y a pas de miracle.. !)...En clair par la création d'un réseau de technostructures sensée faciliter les synergies productives ;

Le but est de stimuler la réindustrialisation de l'économie par la création de Pôles de Compétitivité destinés à « placer les collectivités aux avant postes de la réforme industrielle ».

Le nouveau dispositif valorise ainsi la dimension régionale à travers des relais innovants répartis sur tout le territoire ; La grande nouveauté des pôles est de favoriser de nouvelles habitudes de coopération entre les initiatives privées, la recherche publique, l'Etat et les différentes collectivités territoriales. Les grandes entreprises sont à la tête du mouvement .

On est actuellement dans la phase de lancement des projets. Le bouillonnement est intense à la mesure du défi d'une mondialisation qui suscite en retour un besoin accru de coopération locale. Il est encore trop tôt pour apprécier la réussite de cette néo planification mais il est certain qu'elle consacre la « **montée en puissance de l'échelon régional.** »

A terme cette réalité ne sera pas sans incidence sur la prospérité et la prépondérance francilienne.

L'Ile de France reste au centre des échanges et des flux d'informations nationaux et internationaux. Elle regroupe 20% de la population et 35% du PNB du pays. Elle abrite les institutions représentatives de l'identité nationale (ce qui représente une importante économie) ; Cette situation historique confère à la Région Capitale une sorte d'avantage ricardien.;

Cet atout de l'Ile de France lui assure sa préséance symbolique mais surtout une primauté mesurable à l'implantation des investissements étrangers. Depuis 1994 La Région Capitale a pu attirer 40% des QG des entreprises étrangères et 60% des activités de service implantées en France par des sociétés étrangères.

L'Afii (Agence française des investissements étrangers) indique ainsi que près de 29% des emplois créés l'ont été en Ile de France ; Rhône-Alpes vient en deuxième position avec 13,2% du total des investissements étrangers en 2005. Ces chiffres sont un bon indicateur de l'attractivité francilienne.

Le statut majeur de l'Île de France ne devrait donc pas être remis en cause par la nouvelle vision industrielle ; Sauf qu'il n'est plus question d'accumuler des rentes perpétuelles quand partout les compétitions s'accroissent.

L'Île de France se voit contrainte d'organiser son développement sur des bases concurrentielles ; Le statut de Capitale devient un paramètre parmi d'autres , moins essentiel que la synergie du coefficient culturel et du facteur démographique.

La Région doit compenser la perte de substance représentée par le transfert des anciennes productions vers des pays à bas coûts de main d'œuvre (délocalisation) ; Elle ne peut y parvenir que par le haut ; Par un réarmement industriel qui passe par un soutien sélectif aux laboratoires de recherche et aux industries innovantes.

La haute technologie (recherche-innovation) se voit donc assigner un rôle pionnier par le biais de pôles -locomotives tournés vers la reconquête interrégionale de l'emploi productif renouvelé.

Le mouvement est d'ailleurs commencé ; certaines productions liées aux télécoms, à la chimie ou à l'informatique n'existaient pas il y a 30 ans.

Les délocalisations de productions non rentables seront perçues plus sereinement si d'autres mieux pourvues en Valeur Ajoutée les remplacent ; Ce qui relativise au passage la délocalisation toujours possible de chaînes de production des usines Peugeot ; L'éventualité est présentée à tort comme un argument contre la Francilienne accusée de n'être qu'une desserte au seul usage du constructeur automobile...

En réalité il est tout à fait normal que l'entreprise Peugeot délocalise certaines productions si son intérêt l'exige ; Il serait seulement dommage que ce fleuron de l'industrie automobile en vienne à cette extrémité faute d'infrastructures performantes ; Faute de 22 kms de Francilienne !

En définitive ce qui importe c'est que le redéploiement attendu de la mise en œuvre des pôles technologiques enrayer définitivement le tarissement des industries manufacturières.

Une nouvelle carte économique se dessine ainsi avec ses gisements créatifs, ses filières d'excellence, ses spécialisations et ses dynamiques régionales. L'Île de France ne sera plus seule dans un désert...La région Rhône-Alpes se présente déjà comme un challenger sérieux.

Les deux régions alignent chacune trois pôles d'envergure mondiale ou à vocation mondiale mais la rhône-alpine compte au total un nombre plus important de pôles de compétitivité toutes catégories (16 contre 7)...et cette compatibilité se déséquilibre au détriment de l'Île de France si on additionne les pôles du quart sud-est (Rhône-Alpes + Paca) soit 24 pôles au total contre 7 !

Le pari d'une néo-planification tournée vers le partenariat interrégional est un challenge ; Il n'est pas gagné d'avance. Mais ses inconvénients apparaissent préférables à ceux de maintenir les périphéries provinciales sous la chape d'anciennes rigidités. De toute façon il n'est plus concevable de s'armer pour une compétition européenne (et mondiale) et ne de rien entreprendre pour s'y préparer régionalement .

Cette perspective peut être diversement interprétée elle n'en marque pas moins l'aboutissement de la politique de « containment » de l'hypertrophie francilienne menée depuis 40 ans par les stratèges de la Datar (Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Action Régionale).

Cette instance est à l'origine (en 2003) de la création des pôles de compétitivité(12/07/2005) à l'image de ce qui se fait en Allemagne depuis 1995 ! Il y a un certain paradoxe à voir les efforts du pays voisin pour agrandir sa capitale tandis que le notre pays fait le travail inverse pour doper la vitalité de ses régions ;Le résultat attendu étant identique de part et d'autre du Rhin : Accélérer un processus productif destiné à s'entretenir de lui même dans un milieu précontraint par des réglementations strictes.

La réussite dépendra naturellement de la façon de résoudre quelques obstacles, très tenaces quand ils représentent de vieux héritages. Le projet de prolongement de la Francilienne en est une bonne illustration; La réalisation de cette rocade n'est nullement l'obsession de décideurs coupés des réalités. Elle poursuit un plan ordonné par des besoins de transports incompressibles liés à une mutation résidentielle définitive.

La mise en œuvre du prolongement de l'autoroute se justifie par la situation actuelle des transports dans le Val d'Oise et les Yvelines . Il n'est pas nécessaire d'anticiper des augmentations de trafic à l'horizon 2020 pour démontrer cette évidence : Le réseau routier francilien souffre d'un retard d'infrastructures sans appel.

Il n'est pas non plus indispensable de s'appesantir au delà du raisonnable sur les méfaits de la pollution sur la santé des populations; Sans sous estimer cet aspect des choses on voit bien que la pollution s'invite dans le débat pour le dramatiser par calcul. Les arguments ne visent pas réellement l'annulation du projet mais sa mise en œuvre ...ailleurs ! au nom de la couche d'ozone ou parce qu'une telle infrastructure n'aurait aucune incidence sur la création d'emplois.

A ce sujet une formule fait fureur(elle serait tirée d'un rapport de la Cour des comptes...) , d'ailleurs reprise à chaque réunion publique : « **une autoroute ne crée pas d'emplois , elle les déplace...** » ;Cela sonne comme une sentence! Sauf qu'elle signifie le contraire de ce qu'elle prétend proclamer...Il est évident qu'une autoroute déplace les emplois ! mais ces derniers ne la quittent que pour se déplacer sur une autre encore plus attractive..!

La réalité est que « **l'autoroute déplace les emplois parce qu'elle les attire** » ici ou là , en Ile de France ou ailleurs, ce qui n'est pas la même chose.

Soyons précis : **il ne s'agit pas de créer une nouvelle autoroute mais de réaliser enfin celle qui a été prévue. Le prolongement de la Francilienne n'est pas une création . C'est le rattrapage d'un retard de 40 ans.**

Certains affirment que l'ouest-francilien ne peut plus accepter d'autoroute dans sa partie (r)urbanisée alors que sa construction aurait été facilement réalisée « quand c'était possible »... autrement dit quand les riverains étaient plus rares ou n'en voyaient pas encore le besoin.

Cette remarque a été faite au cours du débat par des élus opposés au passage de l'autoroute sur leur commune. L'argument n'a plus grande consistance parce qu'après la vingtaine de réunions publiques tout le monde ,ou presque , reconnaît l'urgence d'une solution autoroutière dans le fuseau sud-est;

La question de l'opportunité de prolonger ou pas la francilienne ne se pose donc plus. La seule question maintenant est de savoir par où la faire passer; C'est à dire par quel tracé (ou combinaison de tracés) acceptable par l'ensemble des élus sous condition de faisabilité technique et financière.

L'entente des élus n'est pas acquise de même que la connaissance des impératifs techniques et financiers qui pourront infléchir in extremis les positions. Il faut espérer qu'une réflexion approfondie sur l'objet de notre thématique leur permettra de d'avancer vers la solution.

5

Pour schématiser on peut dire que jusqu'en 1976 l'industrie importait de la main d'œuvre mais qu'aujourd'hui c'est la main d'œuvre locale qui attend ses emplois de l'étranger. Dans l'intervalle une suite ininterrompue d'ajustements socio économiques n'ont pu venir à bout de cette inversion .

Il est important sur ce chapitre d'avoir à l'esprit que les entreprises de la grande couronne effectuent la majorité des échanges du commerce extérieur francilien (55% des exportations et 58% des importations -chiffres CEEVO 2003) et que le Val d'Oise (Roissy compris) est le premier exportateur de la Région avec 28,3% du total devant les Hauts de Seine (15%) , les Yvelines (14%) et Paris ; Pour les importations ce sont les Yvelines qui passent en tête avec 18,3% de l'ensemble mais le Val d'Oise suit de près avec 16,2% . de sorte que le district Yvelino-valdoisien (avec Roissy) s'affiche comme le chef de file régional des échanges extérieurs. les 50 premières entreprises exportatrices du Val d'Oise 75% sont des filiales d'entreprises étrangères utilisées comme plate forme de distribution en Europe... ».

Or distribution signifie transport et donc infrastructures routières dignes de ce nom. Ce qui concerne le prolongement de la Francilienne en dépit d'un argument spécieux qui tend à contester le projet au motif que les activités de distribution et de logistique seraient pauvres en créations d'emplois !

Pour l'Ardies tous les emplois sont bons à prendre. Les emplois logistiques ne font certainement pas obstacle au développement d'activités génératrices de valeurs ajoutées plus satisfaisantes ; Celles-ci renvoient aux impératifs d'excellence préalables d'une réindustrialisation durable. Cet objectif est incontournable pour absorber tous les niveaux de main d'œuvre y compris les moins qualifiés

Ce souci est latent dans tous les programmes de développement mais il faut bien reconnaître qu'il ne s'exprime pas toujours de façon très lisible ; Et pour cause ; Il telescope en effet la question hypersensible des flux migratoires régulièrement médiatisée par des discours parasites.

D'un point de vue économique cette question se ramène pourtant à une proposition simple : **De deux choses l'une, ou bien les populations vont à l'emploi ou bien c'est l'emploi qui vient chez elles.**

Malheureusement ces deux mouvements ne suivent pas des pentes identiques ; Ils sont toujours décalés dans l'espace et dans le temps en nombre et en qualification ;

Sans s'attarder sur l'historique des flux de peuplement en région parisienne il est notoire qu'ils ont drainés pendant près de deux siècles le déplacement massif des campagnes vers la Capitale. Ce mouvement s'est achevé très tard (fin des années 60). Aujourd'hui les campagnes sont vides et la population vouée à l'agriculture n'excédera pas sous peu 2% ;

C'est un fait nos campagnes n'alimentent plus la croissance démographique francilienne ; L'industrialisation productiviste a été facilitée par une immigration qui se poursuit pour satisfaire la demande de main d'œuvre dans le bâtiment, le commerce et les multiples services d'une société vieillissante...

Au total depuis la dernière guerre la population est passée de 45 millions à 66 millions d'habitants ; Compte tenu d'une sous natalité endémique maintes fois dénoncée cette augmentation situe l'apport démographique étranger (toutes provenances confondues) autour de 20 millions d'entrées définitives . C'est énorme et cela explique pourquoi les aménageurs des années 70 furent parfois acculés à des choix d'urbanisme précipités.

6

Cette situation unique en Europe se superposait au courant migratoire continu des provinces vers Paris. Les différentes populations s'entassèrent ainsi dans la Capitale et ses banlieues jusqu'à la création des Villes Nouvelles époque à laquelle le crédit se généralisa .

A partir de là les choses changèrent pour aboutir à ce que nous connaissons aujourd'hui. L'ancien modèle d'expansion urbaine concentrique n'est pas révolu mais il s'épuise ; Paris intra muros se vide de sa classe moyenne et la grande couronne s'apprête à combler ses derniers espaces vides.

Seulement la Région n'a plus vocation à fixer toutes les migrations. Celles-ci pourront augmenter et se diversifier au gré de l'enrichissement mondial, de la multiplication des échanges et du tourisme de masse ..etc...elles ne devront pas mettre en cause les limitations posées par l'Aménagement du Territoire ni compromettre la marche d'une nouvelle économie soumise aux règles du « **Développement durable** ».

Cette formule est plus qu'un slogan ; Elle résume tout un programme fondé sur l'emprise croissante de lois environnementales ;

Le concept de développement durable n'a pas été évoqué au cours des réunions publiques ; Dans ces réunions on a donc beaucoup parlé de pollution, de nuisances, de transports collectifs, de circulations douces et autres thèmes familiers mais sans les présenter sous cette expression générique qui n'existerait pas sans eux.

Cette discrétion s'explique par le fait que la notion de développement durable est passé dans le vocabulaire de l'économie réelle ; Celui des entreprises pressées de trouver des réponses pratiques aux défis du futur ; Toutes ont du, bon gré mal gré, s'approprié l'esprit du développement durable même si beaucoup d'entre elles estiment que le « durable » sera dans bien des cas du provisoire qui dure...

Quoiqu'il en soit le nouveau principe trouve depuis peu son application dans l'énoncé des nouvelles priorités industrielles qui ont conduit à la récente installation de **l'Agence de l'Innovation Industrielle**.

Cet organisme associe l'Etat à de grandes entreprises privées. Il vient de sélectionner 6 programmes de recherche particulièrement prometteurs sous l'angle de l'innovation et des effets d'entraînement attendus. L'Agence s'engage à réserver à ces programmes une aide préférentielle directe qui s'ajoutera à des franchises fiscales de l'Etat.

4 d'entre eux concernent plus directement notre thématique. Ils visent soit à prévenir l'appauvrissement en ressources fossiles soit à développer des systèmes d'économies d'énergies et de transport anti-polluants, soit :

Economies d'énergie :

- **HOMES** , économies d'énergie dans l'habitat
- **BIOHUB**, substitution des céréales au pétrole pour la fabrication des plastiques

Transport

- NEOVAL** nouveau métro automatique
- VHD** véhicule hybride diesel électrique

La pénurie rend imaginaire ; On peut espérer que les pôles de développement ouvriront rapidement des perspectives positives de relance industrielle.

7

Mais le développement durable ne concerne pas seulement la gestation des productions futures. Il s'étend également à toutes les sphères de la consommation et donc à la consommation d'espace au cœur du projet en débat.

La maîtrise des flux migratoires obtenue par la constitution du bouclier périphérique des espaces naturels ne règle pas l'arriéré de besoins d'infrastructures dans le Val d'Oise et les Yvelines. Dans l'immédiat, il l'aggrave. Il y a maintenant conflit ouvert entre les résidents et les aménageurs. La solution existe mais la place manque ! Un comble au beau milieu du désert français !

L'Etat va devoir arbitrer entre les « droits » des populations à un environnement sain (charte de l'environnement) et les priorités incontournables de l'économie. Il ne pourra pas satisfaire tout le monde. Il devra faire un tri entre les revendications des riverains ; Entre celles qui s'appuient sur les dangers exagérément grossis de la pollution atmosphérique et celles qui proviennent de leurs aspirations résidentielles.

L'une d'entre elles est constamment revenue dans le cours des débats. Elle concerne le maintien du cadre de vie entendu comme l'emprise de la propriété privée sur la totalité du panorama audible, olfactif et visible ; C'est à dire la préservation intégrale de l'environnement choisi par de nouveaux résidents qui ont fui Paris et la première couronne pour trouver des airs de campagne à deux pas de la capitale. La simple vue des lointaines protections d'une autoroute est immédiatement perçue comme une agression voire, comme une intolérable provocation.

Cette attitude caractérise les résidents de communes telles que Pierrelaye, Herblay, Neuville, Bessancourt, Andresy, Jouy le Moutier, ou Maurecourt. Ces communes ont toutes un patrimoine idéalement situé et elles entendent le conserver tel quel ; La richesse de ce patrimoine tient au maintien d'un caractère semi-rural à proximité de grandes concentrations industrielles. Ces communes sont d'ailleurs la plupart desservies par le rail .Elles ne demandent rien et surtout pas d'autoroute... chez elles.

Leur rejet s'appuie généralement sur une idéologie visant à prôner une utilisation militante des transports collectifs, le recours au ferroutage et la pratique des circulations douce obligatoirement induits par la pénurie pétrolière et les dérèglements de la couche d'ozone..etc...

Mais derrière cette vulgate bien rodée se tient une autre réalité présentée par les maires comme si les riverains eux mêmes hésitaient à s'en prévaloir individuellement.. C'est celle de la **pression foncière**

qui oppose les maires bâtisseurs à ceux qui ne le sont pas ; Leur désaccord est durable parce qu'il heurte le quant-à-soi communal toujours vivace en dépit de tous essais de regroupements territoriaux.

C'est tout le problème de l'intercommunalité qui soulève les même difficultés dans la France des 36.000 communes ; Partout de petites communes périphériques refusent de se laisser satelliser par l'une d'entre elles au nom d'intérêts majoritaires qu'ils ne partagent pas. Le Val d'Oise et les Yvelines n'échappent pas à la règle.

Le cas de Maurecourt est intéressant parce qu'il permet de comprendre comment se propage une réaction en chaîne à partir d'une commune dominante . Maurecourt redoute la pression foncière qui s'exerce à la limite nord de son territoire avec l'expansion de sa voisine Jouy le Moutier et plus encore celle de Cergy qui menace la tranquillité paysagère locale avec son projet de boulevard circulaire (V88).

Le maire de Maurecourt rend directement responsable son alter ego de Jouy des embarras actuels de sa commune ; La population de Jouy le Moutier serait en effet passée de 1183 habitants en 1975 à 18230 habitants en 2005 (15 fois plus) auxquels vont encore s'ajouter 1350 habitants de lotissements déjà programmés.

Pour sa « défense » le maire de Jouy le Moutier fait valoir qu'il subit lui-même les embarras nés de l'urbanisation incontrôlée de la Ville Nouvelle où 20000 nouveaux logements doivent être construits. Cette perspective inquiète Neuville ainsi que des communes plus éloignées de Cergy comme Bessancourt, Pierrelaye ou Herblay .

Partout c'est le même son de cloche en tonalités plus ou moins voilées. On évoque à mots couverts l'envahissement de lotissements indésirables ; Cette crainte est en effet très perceptible derrière derrière l'écran des alarmes sur la pollution et la beauté des espaces verts.

Ce message diffus a été cependant bien entendu de l'Ardies.

A Neuville par exemple le maire suggère que sa commune paie déjà son tribut dans le domaine du logement avec la construction d'un programme résidentiel pour étudiants .

A Pierrelaye le maire laisse entendre que l'arrivée de la Francilienne conduira tôt ou tard à l'urbanisation des espaces libres de la commune... Il ne refuse pas de nouveaux logements mais il estime qu'avec 30 % de logements sociaux Pierrelaye reste exemplaire dans ce domaine; Il récuse toute pression extérieure et rappelle que sa commune est précisément sortie du périmètre de la Ville Nouvelle (le 01/01/1984) pour conserver la maîtrise de son patrimoine naturel...

Herblay tient le même langage ; Son maire rappelle lui aussi que pour échapper aux inconvénients d'une intercommunalité léonine sa commune avait refusé en son temps d'entrer dans le Syndicat d'Agglomération de la Ville Nouvelle ; Loin de disparaître avec le SAN, les motifs de cette décision demeurent . Le maire les résumant par cette formule: « **Herblay est un village avec les services d'une ville ce que recherchent les nouveaux habitants..** » en précisant que cette aspiration est dans la logique du PLU.

Un conseiller municipal opposé au maire d'Herblay intervient dans le même sens pour **dénoncer l'expansion continue de la Ville Nouvelle de Cergy qui demande aux communes périphériques d'absorber sa croissance...**Il rappelle que les herblaisiens ont fait le « **choix de la vie à la campagne** » en s'installant dans la commune. Il juge inacceptable qu'une autoroute les rejoigne pour polluer la **coulée verte** (sauvée des appétits des promoteurs..) et saccager les bords de Seine chers aux impressionnistes.

On aura jamais autant parlé de la coulée verte (1600 hectares d'espaces naturels pour 7 communes copropriétaires). A entendre les élus de Bessancourt, Herblay et Pierrelaye elle serait un petit Vexin en miniature voire une merveille naturelle digne des protections les plus solennelles.

Pour sa part le maire de Bessancourt estime que la sanctuarisation de la coulée verte est conforme au label d'Ecorégion revendiqué par l'Ile de France.

Bref, tous les arguments sont bons pour maintenir sous le nom de « coulée verte » un espace indemne de toute construction forcée ;

La délivrance des permis de construire appartient aux élus de terrain ; Ils n'en délivreront pas contre la tendance lourde d'un électorat où l'on compte de nombreux propriétaires.

A Maurecourt comme à Neuville ils représentent une part importante de l'électorat. Le représentant du Copra lui-même s'est installé dans ce village pour profiter de la campagne... Il entend y rester; Loin de la francilienne et des concentrations urbaines...mais à coté d'une gare et à proximité de l'emploi....

Cette aspiration est celle d'une population très sensible aux atteintes potentielles à son cadre de vie. Elle ne nie pas la nécessité de fournir des logements à ceux qui n'en ont pas mais elle refuse le risque de voisinages encombrants ; Charité bien ordonnée commence par soi-même. **L'opposition à la Francilienne répond aussi au principe de précaution.** Le souvenir est encore vivace chez les anciens, élus ou pas, de la politique autoritaire des ZAC (cela été rappelé à Chanteloup par M.Cardo et par M. Loiseau)...

L'expérience aidant il est compréhensible que certains riverains concernés se drapent dans un réflexe victimaire et voient la Francilienne comme le vecteur d'une urbanisation menaçante.

Il faut avoir la franchise de le dire ; **l'insécurité et la peur des cohabitations ingérables est un non-dit du débat...**Il est évidemment plus conforme de se perdre en considérations formatées sur la santé publique et les nuisances physico-phonico-chimiques que d'appeler un chat un chat...Ce problème est aujourd'hui sans doute plus compliqué à résoudre que la réalisation de l'infrastructure elle-même.

Il existe des solutions. Mais la loi SRU ne doit pas imposer des lotissements où personne n'en veut ;Elle ne doit pas devenir ce qu'a été la loi de 1948 dans un autre registre : La façon la plus sûre de geler à la longue la construction de logements. Une approche pragmatique s'impose qui passe obligatoirement par les élus...et par une définition claire des espaces réservés en fonction des densités démographiques voulues.. .

Enfin la question du logement, comme celle de l'espace, est étroitement corrélée à celle des transports en commun ,particulièrement à celle du chemin de fer ; Il est assez surprenant que les communes hostiles à l'autoroute réclament en même temps des lignes de chemin de fer et un faible coefficient d'occupation des sols ;

Cette attitude se voit parmi les communes les mieux dotées en espaces naturels ; Il s'agit en quelque sorte de communes riches comme Bessancourt ou Pierrelaye qui disposent d'importantes réserves foncières vierges (non agricoles) .

Ces communes revendiquent de meilleures dessertes ferrées et, pourquoi pas, le développement du ferroutage ; Mais pour être pris en compte de tels objectifs supposent une clientèle nombreuse et donc une population assez dense... sans quoi la rentabilité des trains tourne à la catastrophe pour le riverain...qui est aussi un contribuable;

En toute logique si l'on veut des trains il faut bâtir des résidences sur les espaces vides... Le contraire suppose par cohérence que l'on accepte la route -et l'autoroute- comme moyen privilégié de déplacement...

Mais c'est sans doute trop exiger de ceux qui disposent d'un avantage acquis. Cela dit il y a un vrai dilemme du découpage fonctionnel de l'espace (PDU, PLU) ; On sort de l'aménagement du territoire pour entrer dans les arcanes de l'urbanisme; Faut-il des immeubles ou des pavillons ? des centres encombrés ou des campagnes mitées? Des arbres et des voitures ou du béton et des trains ? Les choix cornéliens ne manquent pas .Il est temps de les énoncer clairement. L'Ardies aimerait contribuer à quelques réponses...

Dans cette optique il serait intéressant de disposer d'ores et déjà de mesures précises pour évaluer le degré de ruralité (ou de rurbanité) des communes du secteur d'études comme on chiffre le taux des suspensions toxiques ou celui des décibels...

Le chiffrage concernerait cette fois le taux de surface végétale par habitant ; On sait que dans une ville du futur imaginée en Chine le taux idéal a été fixé à 25m² /hab. Il devrait être facile de le calculer en Ile de France à partir de la superficie des espaces naturels rapportée au nombre d'habitants de chaque commune.

La connaissance d'un tel indice permettrait peut-être d'imaginer des correctifs pour maintenir l'équilibre entre concentration urbaine et espaces naturels, économie et habitat et mieux réguler l'offre de transports. Ce n'est certainement pas facile mais un grand pas sera fait lorsque qu'une règle précise et stable en matière d'occupation des sols et de permis de construire sera connue et reconnue par tous.

Naturellement il importe de distinguer les problèmes nés d'une situation antérieure ancienne de ceux qui visent l'organisation prévisionnelle de l'espace .Il est certain que l'on réalisera pas de nos jours des zones industrielles comme elles ont été faites dans les années 70. Ce qui est également vrai des barres d'habitation que l'on veut maintenant détruire.

L'économie a ses lois qui imposeront toujours de nécessaires concentrations... les mêmes problèmes n'appellent pas toujours les mêmes réponses ...Nous sommes désormais entrés dans une économie « durable » ; La motorisation privée des populations est achevée et la Région connaît désormais ses limites territoriales... La solution des équations de transport devrait normalement s'en trouver facilitée...

S'agissant du prolongement de la Francilienne de Méry à Orgeval la difficulté s'apparentait jusqu'ici à la quadrature du cercle. **Mais le Copra se déclare maintenant favorable au prolongement de la Francilienne dans le fuseau sud est... en attendant son bouclage .C'est une sérieuse avancée.**

A priori La question de l'opportunité de la rocade fait donc l'objet d'un consensus ;

La partie n'est pas gagnée pour autant car en se précisant les options se durcissent également ; Dans ces conditions il est normal que l'Ardies Val d'Oise réaffirme ses priorités les plus essentielles, à savoir :

1) réalisation du barreau manquant entre Méry et Orgeval pour mettre en ligne Poissy et Roissy via Cergy dans les délais les plus rapides

2) desserte des zones économiques situées sur le grand arc nord-ouest francilien

La desserte des centres urbains et la reconquête des voiries secondaires (RN184) sont aussi des objectifs importants mais ces priorités débordent le domaine économique et passent par l'entente des élus ;

Il n'appartient pas à l'Ardies de proposer des modulations de tracés pour satisfaire les exigences contradictoires des uns et des autres.

Non pas que l'association soit hostile à toute idée de tracé combinatoire mais cette recherche excède ses compétences .A défaut d'en savoir plus l'Ardies ne voit pas à ce jour ce qui justifierait un changement de position ; Ce serait « déshabiller Pierre pour habiller Paul ».

L'association se veut pragmatique et reste donc favorable au tracé rouge ; par précaution.

L'Ardies comprend néanmoins les alarmes des riverains et les contraintes des élus.

A eux de définir un tracé consensuel qui fasse sa place aux besoins des entreprises ;

Dans la négative l'Ardies se tournera vers l'Etat, élu responsable de l'aménagement du territoire et du développement économique, pour lui rappeler ses engagements passés et lui demander un arbitrage en faveur du tracé le plus facilement réalisable à meilleur coût.

Nous n'imaginons pas un seul instant que l'option NRF (Ne Rien Faire) puisse conclure ce dossier alors que le val d'Oise a financé à 50% l'investissement nécessaire à la réalisation de la rocade jusqu'à Roissy . La sanction serait le désengagement dans le temps de grands fournisseurs d'emploi.

Le « pouvoir d'entraînement » de l'Ile de France est indispensable à l'animation du pays ; L'Etat ne peut se désintéresser de cette région ni de la Francilienne; L'Ardies veut croire qu'il n'aura pas gardé en vain cette rocade dans son giron.

L'Etat a en effet un devoir de rattrapage .Il doit achever ce qui a été commencé afin que la Francilienne, comme la République, soit enfin *une et indivisible* !

Le monde économique exige son Droit de Passage de Mery à Orgeval .

Pontoise le 16./05/06

Ardies Val d'Oise

Claude d'Ornano