

■ L'INFO DU JOUR

Un projet d'autoroute ferroviaire entre le Val-d'Oise et Paris

C'EST UN PROGRAMME TRÈS ÉCOLOGIQUE qui est en train de prendre forme. Avec pour conséquence de limiter l'accès des semi-remorques de marchandises jusqu'à la capitale. « Nous allons proposer aux entrepôts logistiques de Bruyères-sur-Oise (*NDLR : Val-d'Oise*), une navette ferroviaire urbaine permettant d'acheminer les camions par rail, explique Christophe Ripert, directeur de Sogaris, société qui planche sur le projet depuis quatre ans. On mise sur l'évolution du trafic qui devrait inciter à préférer le rail. Nos tarifs seront au maximum ceux de la route. »

Entre 40 et 80 camions transportés deux fois par jour Deux fois par jour — le matin et la nuit —, deux navettes permettront d'acheminer, à chaque voyage, quarante à quatre-vingts semi-remorques, entre Bruyères-sur-Oise et la porte de la Chapelle à Paris (XVIII^e). Des convois ferroviaires de 700 m de long, transportant plusieurs milliers de tonnes de marchandises, circuleront aux heures creuses sur les lignes de chemin de fer utilisées habituellement pour le transport de voyageurs.

La cinquantaine de kilomètres entre Bruyères-sur-Oise et le nord de la capitale sera parcourue en 1 h 30. Au total, le transport durera six heures entre le moment où le camion va monter dans le train et



en descendra au Terminal ferroviaire urbain (TFU) parisien.

« Bruyères-sur-Oise nous intéresse parce qu'il accueille un important site de logistique (*NDLR : lire ci-contre*) qui devrait encore s'étendre et qui offre un potentiel de clientèle en croissance, poursuit Christophe Ripert. Cette plate-forme logistique est connectée à la rivière Oise et à la ligne de chemin de fer entre Creil (*NDLR : Oise*) et Persan (*NDLR : Val-d'Oise*) ». Sogaris prévoit donc d'aménager, en 2016,

La plate-forme logistique de Bruyères-sur-Oise (95) en pleine expansion

■ A Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise), le maire (SE), Alain Garbe, se félicite du projet de transport ferroviaire urbain, mais il reste vigilant sur les nuisances que pourraient engendrer les mouvements de semi-remorques et les deux allers-retours de trains quotidiens, à destination de la porte de la Chapelle. « Ça devrait doper l'activité de notre zone d'activités de 57 ha, qui peut s'étendre sur 27 ha supplémentaires, espère-t-il. Des projets de développement et de modernisation de Scapnor (centrale logistique des magasins Leclerc-Paris Nord) sont déjà en cours, juste à côté de l'emplacement réservé à la navette ferroviaire. » Le projet de canal à grand gabarit permettant de développer l'activité fluviale devrait aussi contribuer à la reprise de nouveaux projets. En attendant, dès le mois de mars, une entreprise de traitement de terrains pollués commencera son activité sur une parcelle en bordure de la rivière, avant qu'une autre, spécialisée dans traitement des sédiments, ne prenne le relais. **D.P.**



La zone d'activité de Bruyères-sur-Oise, située sur 57 ha en bordure de l'Oise, peut encore s'étendre sur quelque 27 ha. Elle devrait se développer du fait du projet d'autoroute ferroviaire et de canal à grand gabarit. (DR.)

à proximité du terminal de conteneurs le long de l'Oise, une aire de chargement de 400 m de long sur 100 m de large. Mais c'est le site de la porte de la Chapelle qui sera la partie la plus conséquente du pro-

jet. Le terminal parisien baptisé « hôtel logistique » va se situer à la place d'une ancienne gare dans un quartier de 8 ha dont les deux tiers sont réservés à la construction de logements.

Les travaux de démolition ont commencé. La construction, elle, débutera l'été prochain. La mise en service de la ligne est programmée dans le courant du second semestre 2017. **DANIEL PESTEL**