

## **Affirmation de l'identité régionale par la maîtrise environnementale des transports – exemple de la plate-forme multimodale de Dourges (Pas-de-Calais)**

**Marie-Agnès LANNEAUX (\*)**

Université de Lille 3 - IUT B,  
Département "Gestion Logistique et Transport"  
35 rue Sainte-Barbe – BP 460  
59 208 - TOURCOING

(\*) Membre du laboratoire *Hommes, Villes, Territoires*  
USTL – Lille I - avenue Paul Langevin.  
59 655 - VILLENEUVE D'ASCQ

**Résumé :** Le Nord de la France est une région où l'identité territoriale est fortement ancrée. Cependant, le Nord-Pas-de-Calais souffre souvent d'une image dévalorisante (temps pluvieux et gris, insécurité, difficultés économiques...) malgré de nombreux atouts ; ces derniers sont mis en valeur par des actions menées par les acteurs nationaux et locaux dans différents domaines d'activités. Nous nous intéresserons surtout au transport où, face à des flux très denses dus au transit entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, des actions sont réalisées pour dynamiser la région tout en préservant l'environnement, et en réaffirmant l'identité régionale. Les exemples traités concerneront différents modes de transport, et tout particulièrement la plate-forme multimodale de Dourges qui vise à développer le transport combiné dans une zone où les flux routiers sont importants.

**Mots-clés :** Nord-Pas-de-Calais. Intermodalité. Réseau de transport. Territoire. Identité. Logistique. Stratégie.

**Abstract :** The "Nord-Pas-de-Calais" is a region where the territorial identity is developing but this region has a bad picture in spite of many qualities. Various acts lead by local and national people. This paper examines the transport in the North France, area of circulation between the South – Europe and the the North – Europe. Different planning and implementing strategies, together with various human roles and attributions, are then brought into play so as to develop the territory in question and to preserve environment (example of “ Plate-forme multimodale de Dourges ”).

**Key words :** Nord-Pas-de-Calais. Transport Networks. Identity. Logistic. Strategy. Territory.

Par son histoire, sa culture, sa localisation géographique, le Nord-Pas-de-Calais offre de nombreux atouts. Cependant, cette localisation privilégiée n'est pas sans conséquence sur l'environnement du fait d'une circulation dense ; des actions sont menées par différents acteurs pour préserver l'environnement tout en affirmant l'identité régionale.

Après avoir présenté les atouts de la région, nous traiterons d'une action menée en vue d'affirmer l'identité territoriale à savoir la plate-forme multimodale de Dourges. Notre analyse est basée sur des recherches documentaires, des rencontres avec des acteurs locaux et tout particulièrement avec le maire de Carvin, conseiller régional, vice-président du syndicat mixte de Dourges, un des organismes administrateurs de DELTA3.

### **I - LE NORD-PAS-DE-CALAIS, LA TROISIÈME RÉGION LOGISTIQUE FRANÇAISE**

Le Nord-Pas-de-Calais couvre 12 414km<sup>2</sup> (2,3 % du territoire national), 1 549 communes accueillent 3 990 167 habitants en 2000 soit 322 hab./km<sup>2</sup> (7 % de la population française). Le Nord-Pas-de-Calais est une des régions les plus peuplées de France, après Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

## **A - Une localisation géographique privilégiée au sein de l'Europe**

Le Nord-Pas-de-Calais est ouvert sur l'Europe avec 350 km de frontière artificielle avec la Belgique, à deux pas des Pays-Bas, de l'Allemagne. La région n'est française que depuis la signature du traité d'Utrecht en 1713 ; auparavant, ces terres ont appartenu successivement aux comtés du Hainaut, d'Artois et de Flandres, aux Pays-Bas et au Saint Empire Romain germanique. La région appartient à deux entités : le territoire français et l'ensemble géographique des "Bas-Pays" d'où des opportunités importantes.

Le Nord-Pas-de-Calais se situe à proximité de la dorsale économique européenne, un des plus importants foyers économiques et démographiques à l'échelle européenne mondiale s'étendant du sud-est britannique jusqu'au nord de l'Italie : six capitales européennes à moins de 300 kilomètres, au cœur d'un bassin de plus de 100 millions d'habitants (densité de 456 hab./km<sup>2</sup>), au centre des premières régions économiques européennes (le South-East britannique, le Randstad hollandais, la Ruhr, et l'Ile-de-France). Sa localisation préférentielle n'est pas son seul atout, la région dispose également d'une population jeune et dense, d'une façade maritime importante et diversifiée (Calais : transport de voyageurs, Boulogne-sur-Mer : activités liées à la pêche, Dunkerque : industrie), des infrastructures de rang international en service (TGV, tunnel sous la Manche...).

## **B - Un carrefour de communication d'importance internationale**

Cette situation est favorable au développement de l'activité des transports ; par exemple pour la proportion d'établissements exerçant à titre principal cette activité, au 1<sup>er</sup> janvier 2001, une récente étude de la CRCI recense 4 086 entreprises et 47 000 salariés dans le secteur du transport terrestre et maritime. Le Nord-Pas-de-Calais occupe ainsi la troisième place derrière l'Ile-de-France et Rhône-Alpes avec 7 % des effectifs nationaux du secteur et 6 % de ses établissements. Près du quart des établissements de transport régionaux sont localisés dans la zone d'emploi de Lille.

La répartition modale des trafics est fortement liée aux pays de destination. Pour les pays tiers, c'est le mode maritime qui occupe la plus grande part de marché avec 88 %, la façade littorale de la France et de la région (trois ports) expliquent en grande partie ce fait. Avec les pays de l'Union européenne, le mode routier est majoritaire avec 59 %, 23 % pour le maritime, 9 % pour le ferroviaire et 5 % pour les voies navigables (CERT, 2002). La part du fluvial est importante en direction de la Belgique et des Pays-Bas avec l'articulation des modes fluvial et maritime des ports d'Anvers et de Rotterdam.

### ***1 - Un réseau autoroutier dense***

Neuf autoroutes traversent la région sur 596 km. Les autoroutes à vocation internationale sont : vers Paris (A1), Bruxelles (A2/A27), Londres (A26) via le tunnel sous la Manche, l'A22 (Lille-Gand-Anvers-Amsterdam, et La Haye, Bonn et Luxembourg à moins de 3 heures de Lille). Les autoroutes à vocation régionale sont l'A23 (Lille-Valenciennes), l'A25 (Lille-Dunkerque), l'A21 (Rocade minière). Quant à l'A16 (rocade littorale), elle relie les trois grands ports français.

L'axe Paris-Lille (l'A1) est avec l'axe Paris-Lyon-Marseille l'épine dorsale du réseau autoroutier français. Ce sont également les axes les plus chargés qui font face à un trafic en progression constante. En 2001, on observe 160 000 véhicules par jour à la sortie de Lille et 100 000 véhicules à partir de Carvin, on dénombre également 21 % de poids lourds (15 % moyenne nationale). C'est un passage pour les transporteurs routiers assurant la liaison entre l'Ile-de-France, le Sud de la France et de l'Europe avec l'Europe du Nord.

Cette prédominance de la route n'est pas sans effet sur l'environnement. En effet, la région contribue de façon importante aux émissions d'oxydes d'azote qui proviennent essentiellement des véhicules d'où des actions comme la plate-forme multimodale de Dourges afin de limiter le trafic sur les axes autoroutiers.

### ***2 - Un réseau ferroviaire à vocation régionale et internationale***

Le trafic international et interrégional s'est fortement développé depuis l'arrivée du TGV Nord et le Tunnel sous la Manche. Vingt-quatre TGV effectuent quotidiennement des aller-retours Lille-Paris.

Vingt TGV partent quotidiennement de la gare Lille-Europe en direction des grandes villes françaises. La région est également proche de Londres avec l'Eurostar (2 heures), de Bruxelles avec le Thalys (environ 30 minutes), des Pays-Bas.

Depuis mai 2000, des TER à grande vitesse relient les grandes villes du littoral (Dunkerque, Calais, Boulogne) à Lille. Les habitants des secteurs de Boulogne, Calais, Dunkerque et Lille peuvent emprunter dix trains chaque jour (trois aller-retours sur Lille-Boulogne, deux sur Lille-Dunkerque). Fin 2000, la fréquentation était d'environ 19 000 voyageurs par mois entre Lille et Calais-Boulogne, 11 300 voyageurs par mois entre Lille-Dunkerque. Ils permettent de délester des axes routiers, autoroutiers très chargés.

	TER - GV	TER classique
Dunkerque-Lille	30 minutes	1H10
Boulogne-Lille	1 heure	2H
Calais-Lille	30 minutes	1H30

Source : SNCF, 2000

**Tableau 1 : Gain de temps de parcours entre TER classique et TER à grande vitesse**

Quant au fret, la SNCF a vu son trafic augmenter depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche (transit d'environ 150 000 tonnes de fret par semaine en 1998).

### **3 - Réseau fluvial : trait d'union entre le territoire national et le Nord-Ouest de l'Europe fluviale**

Avec ses 680 km de voies navigables (canaux et rivières) non saturées (soit environ 10 % du réseau navigable français), le réseau Nord-Pas-de-Calais présente de nombreux atouts : un axe à grand gabarit entre Dunkerque et Valenciennes pour le passage de convois et bateaux fluvio-maritimes jusqu'à 3 000 tonnes, une liaison à 6/800 tonnes, le canal du Nord, reliant le Nord-Pas-de-Calais au Bassin parisien via l'Oise, et une liaison à l'Europe fluviale via Valenciennes, permettant le passage de bateaux de 1 500 tonnes.

Les voies accessibles au transport de marchandises se répartissent ainsi : 241 km à grand gabarit (42 %), 52 km à moyen gabarit (9 %), et 283 km à petit gabarit (Freycinet) (49 %).

Autour d'un axe central à grand gabarit passant par Lille, le maillage du réseau dessert, à partir des ports de Calais et de Dunkerque, les principales villes de la région et également la Belgique et les Pays-Bas. Par exemple, le port de Lille a mis en place un service régulier de transport de conteneurs sur Rotterdam et Anvers au moyen de barges de 24 à 50 EVP (Équivalent Vingt Pieds). Chaque année environ 15 000 EVP circulent sur la voie d'eau.

Le projet Seine-Nord est aujourd'hui au cœur de l'actualité, il constituera la jonction indispensable au gabarit de 4 500 tonnes entre les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais et au-delà du nord-ouest européen. Ce projet permettra une revitalisation du transport fluvial et le désengorgement des autoroutes arrivées à saturation.

Cette volonté de maîtrise environnementale et de limiter le poids de la route se retrouve dans le contrat de plan État-Région 2000-2006, la région Nord-Pas-de-Calais cherche à profiter de sa situation d'échanges et de transit tout en minimisant les nuisances dues aux différents modes de transport. La priorité d'intervention 11 s'intitule "favoriser les échanges, l'accessibilité et rééquilibrer les modes de transport". Pour les voyageurs, la priorité est au transport collectif et particulièrement au Transport Express Régional. Pour les marchandises, la priorité est donnée à la diversification des modes de transport (système portuaire, réseau fluvial à grand gabarit, réseau ferroviaire) avec pour objectifs l'intermodalité et la meilleure organisation des fonctions logistiques (Conseil régional, 2000).

La plate-forme multimodale de Dourges dont l'ouverture est prévue pour l'été 2003 répond à cette priorité et tout particulièrement à la promotion de l'intermodalité car "elle permet de relier à la fois la voie d'eau, le rail et la route" comme le soulignent Jeannine Marquaille, Vice-Présidente du Conseil régional et Daniel Percheron, Président du Conseil régional (Conseil régional, 2000).

## II - LA PLATE-FORME MULTIMODALE DE DOURGES, "DELTA 3"<sup>(1)</sup>

Ce projet est ancien. Dès 1993, le site de Dourges est choisi parmi dix sites étudiés, il est inscrit au contrat de plan État/Région 1994-1998 ; classé grand projet européen, il reçoit le soutien financier du Fonds européen de développement régional (FEDER). En juin 1999, la région Nord-Pas-de-Calais, les départements du Nord et du Pas-de-Calais, la Communauté urbaine - Lille Métropole, le district d'Hénin-Carvin et la commune d'Ostricourt donnent naissance au syndicat mixte qui assure la maîtrise d'ouvrage. Ce dernier rétrocède la maîtrise à la Société Anonyme d'Équipement Mixte (SAEM) DELTA 3 créée en novembre 2000. Les premiers travaux de terrassements proprement dits ont démarré au printemps 2001, les travaux se poursuivent actuellement.

Pour renforcer sa position privilégiée face à ses principaux concurrents européens, la région se mobilise pour offrir des conditions d'accueil et de gestion performantes avec la plate-forme multimodale de Dourges. La plate-forme est située à 22 km de Lille, 97 km de Dunkerque, 114 km du tunnel sous la Manche, 199 km de Paris, 248 km de Rotterdam... Comme l'a affirmé Michel Delebarre en novembre 2001 " Delta 3 représente un enjeu majeur pour le développement du Nord-Pas-de-Calais. C'est pourquoi l'État et les principales collectivités publiques se sont réunis autour de la région Nord-Pas-de-Calais pour doter l'économie régionale d'un nouvel atout " (Nord Transports, 2001).

Le volet environnemental est également primordial car cet aménagement permet de reconquérir une friche industrielle : le site d'Agglonord.

### A - La reconquête d'une friche industrielle

En 1996, 50 % des friches industrielles françaises se situent dans le Nord-Pas-de-Calais. Les nuisances sur l'environnement sont nombreuses : dégradation du cadre de vie, pollution du sol et du sous-sol, insécurité, destruction du tissu économique, social et urbain. Les friches sont essentiellement localisées sur des secteurs d'origine minière, sidérurgique et textile.

La réhabilitation est longue, coûteuse ; de plus, les industries nouvelles préfèrent souvent s'implanter sur des terres agricoles plutôt que de réinvestir des friches : de 1991 à 1997, plus de 3 000 hectares ont été requalifiés (145 opérations), 980 ha ont été enherbés et 950 boisés. La réhabilitation est variée : anciennes usines transformées en logement ou en bureaux, Loisinord à Noeux-les-Mines en base de loisirs avec pratique des sports de voile et du ski toute l'année sur une piste artificielle (Decroix, 2000).

L'assise foncière de DELTA 3 provient de trois origines :

- les terrains d'assiette de l'usine de boulets de charbon "Agglonord" en activité jusqu'en fin 2000, ces terrains ont été disponibles au 1<sup>er</sup> juillet 2001. Une dépollution des terrains a été assurée sur le site par le groupe Charbonnages de France ainsi que la mise en état du terrain c'est-à-dire l'extraction des fondations de l'usine. La principale pollution concernait les HAP, les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques, toxiques pour l'homme.
- le lit de l'ancien canal, le tracé initial ayant été rectifié dans les années 1960. Une évacuation des polluants comme les HAP et les métaux lourds a été réalisée.
- des terrains agricoles.

Les responsables de DELTA 3 ont également acquis le terri 116/117 à proximité afin de réutiliser les schistes en remblai et en couche de forme après un traitement nécessaire. Cette utilisation permet un recyclage des produits et évite aux riverains des nuisances supplémentaires dues à l'importance des matériaux à transporter pour le remblaiement (circulation dense des camions, coût économique), les apports extérieurs étant alors limités.

Le Conseil général du Pas-de-Calais requalifie également les sites miniers séparant la plate-forme des communes voisines d'Oignies, de Dourges et d'Hénin-Beaumont. Le projet "Écrin vert" concerne environ 89 hectares, il vise à favoriser un développement préservant l'environnement et protégeant les

ressources naturelles. Comme le souligne le Conseil général, "Écrin vert" illustre la notion de développement durable : un équilibre entre le souci de répondre aux besoins économiques et la sauvegarde du patrimoine naturel (Conseil général Pas-de-Calais, 2002).

### **B - DELTA 3, un centre de transport combiné trimodal**

La plate-forme de Dourges, d'une superficie totale de 300 hectares est située à proximité de l'autoroute A1, un des axes les plus chargés de France, du canal à grand gabarit La Haute-Deûle, et deux voies ferrées (accès direct à la ligne Lens-Ostricourt et raccordement à la ligne Lille-Paris, au gabarit B+). C'est un centre de transport combiné trimodal (route, rail, voie d'eau) qui permettra de regrouper les grands flux de transport Nord-Sud et Est-Ouest, qui verra transiter 200 000 conteneurs<sup>(2)</sup> et caisses mobiles<sup>(3)</sup>.

L'objet de DELTA 3 n'est pas uniquement d'être une zone de transport mais d'être une zone logistique<sup>(4)</sup> et de services, les deux zones logistiques offriront 330 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts possibles (C2RP, 2002). Ces dernières de 76 hectares se composent d'une zone embranchée de 12 hectares (60 000m<sup>2</sup> d'entrepôts), et d'une zone non embranchée de 64 hectares (270 000m<sup>2</sup> d'entrepôts).

Trois entités composent le centre de transport combiné :

- un chantier rail-route avec deux portiques de manutention : stockage de 500 UTI,
- le port fluvial d'une capacité de 1 000 EVP pour un quai de 250 m, desservi par deux voies ferrées et deux voies routières et disposant d'un portique de manutention,
- une zone de stockage tri-modal : capacité de 2 400 EVP, manutention par des grues mobiles.

Cette plate-forme permettra un transfert modal de la route vers d'autres modes afin de désengorger les grands axes autoroutiers tout en limitant les atteintes à l'environnement. Dès son ouverture, la plate-forme devrait recevoir 10 trains par jour et en expédier 9, à terme, 21 trains (entrées ou sorties) soit 1,5 fois plus que le site de Lille-Saint-Sauveur (150 000 conteneurs par an).

### **C - DELTA 3, un élément de structuration de l'identité régionale**

Deux départements constituent la région Nord-Pas-de-Calais, ils s'opposent, s'ignorent (...); le sentiment d'appartenir à une région est peu présent par rapport à l'affirmation de son appartenance au Pas-de-Calais ou au Nord, à son "pays" (Avesnois, Valenciennois, Bassin minier, Lens...).

La mise en œuvre de la plate-forme multimodale de Dourges permet de fédérer le territoire régional autour d'un projet en mettant de côté les dissensions, les jalousies mais, cette prise de conscience s'est réalisée en plusieurs étapes comme l'a souligné le maire de Carvin.

Dans un premier temps, la Région et la Communauté Urbaine de Lille étudient la possibilité d'implanter une plate-forme dans la région, plusieurs sites sont pressentis comme Valenciennes, Lomme avec une extension du site existant (...), la meilleure localisation s'avère être Dourges, dans le Pas-de-Calais au sein du Bassin minier, en dehors de la communauté urbaine de Lille, et du Nord. Les élus locaux sont assez partagés sur ce choix.

Cependant une prise de conscience collective se met en place petit à petit, le développement se réalise, un réseau territorial se crée entre les Conseils généraux, le Conseil régional, la Communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin, la ville d'Ostricourt et la Communauté urbaine de Lens-Liévin. La plate-forme devient un enjeu du développement et de l'identification régionale. Ce lieu a valeur de symbole car c'est le dernier site d'extraction de charbon du Nord-Pas-de-Calais (fosse 9).

Les élus décident d'utiliser cet investissement comme un levier du développement endogène, ils s'approprient ce dernier pour mener différentes actions en parallèle, ils "territorialisent" DELTA 3. Celui-ci devient le point fédérateur de projets économiques, d'actions liées à la protection de l'environnement, de la mise en œuvre d'un environnement attractif avec par exemple l'aménagement de l'entrée des villes comme Oignies, Carvin (électrification, ronds-points, plantations...).

La plate-forme permet d'affirmer l'identité régionale au sein même de la Région, mais également au niveau national et européen. En effet, le Nord-Pas-de-Calais souhaite offrir une image valorisée (reconquête de friches, espaces verts...), dynamique à ses partenaires ; elle souhaite ne pas être seulement un espace de transit mais un espace logistique international. Les trois cinquièmes des bases logistiques à l'échelle de l'Europe se trouvent au Benelux.

Une enquête de notoriété auprès d'entreprises étrangères de tous horizons géographiques et sectoriel actives sur le marché européen a été réalisée à la demande de "Nord-Pas-de-Calais Développement" en juin 2001.

	Taux de notoriété (en %)	Cité en 1 <sup>er</sup> rang
Ile-de-France	35,90	49
Provence	34,47	61
Bretagne	2,79	42
Alsace	7,66	19
Normandie	5,95	23
Paris	11,11	30
Loire	7,41	9
Aquitaine	7,12	9
Côte d'Azur	6,84	10
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5,98	8
Nord-Pas-de-Calais	5,98	9
Gironde	5,70	7
Bourgogne	5,41	5
Lorraine	4,84	3
Picardie	3,70	2

Source : La lettre d'informations de Nord-Pas-de-Calais Développement, août 2001, n° 52

**Tableau 2 : Notoriété spontanée des noms de régions. Classement des noms cités par total de citations (5 réponses maximum par personne)**

Parmi les régions de France, celles bénéficiant de la plus forte notoriété "spontanée" sont l'Ile-de-France, la Provence, la Bretagne, l'Alsace puis la Normandie et l'Aquitaine ; le Nord-Pas-de-Calais arrive en septième position avec un taux de notoriété spontané de 6 % (contre 23 % pour la Bretagne ou 35 % pour la Provence). En revanche, la ville-capitale a une notoriété beaucoup plus forte que la région : Lille 30 %, Nord-Pas-de-Calais 6 %. Cette enquête nous montre que les différents acteurs doivent poursuivre leurs actions de valorisation régionale si le Nord-Pas-de-Calais veut être une région connue et reconnue.

### Conclusion

Les collectivités territoriales placent donc beaucoup d'espoirs dans cet aménagement qui est comme le souligne le maire de Carvin "un outil fédérateur de toutes les forces vives de la Région". Cependant, les effets environnementaux et socio-économiques ne pourront se mesurer que sur le long terme, et le développement de la plate-forme ne pourra se réaliser que si des aménagements sont réalisés comme le canal Seine-Nord, le rehaussement des ponts sur le canal à grand gabarit entre Lille-Dunkerque permettant le passage de barges porte-conteneurs à triple rangée (tirant d'air 5 m 50), disponibilité plus grande des sillons ferroviaires... Michel Delebarre, Président de Delta 3, ancien ministre d'État voit la réussite de la plate-forme comme un autre moyen de "booster" des équipements dont la région a besoin.

Le Nord-Pas-de-Calais doit être un grand prestataire de services, une "région logistique", une région stratégique dans l'Europe du Nord-Ouest, elle doit mettre en avant ses atouts face à ses concurrentes européennes afin d'éviter d'être une simple zone de transit tout en préservant son environnement.

## Notes

1 – DELTA 3 : delta par référence à son ouverture sur les ports de la façade maritime depuis Le Havre jusqu'à Hambourg, 3 pour symboliser les trois modes (rail, route, voie d'eau).

2 – Conteneur : caisse conçue pour le transport maritime des marchandises et des liquides, utilisée en transport rail-route et fluvial. Peut être empilée sur plusieurs niveaux.

3 – Caisse mobile : caisse conçue pour le transport de marchandises, utilisée seulement en transport rail-route et généralement trop peu renforcée pour pouvoir être empilée. Saisie dans la plupart des cas par le bas.

4 – Zone logistique : espace destiné à l'implantation d'activités d'entreposage, de conditionnement et de distribution de marchandises.

## Bibliographie

C2RP, 2002. *Étude prospective sur l'incidence de la plate-forme de Dourges en matière de créations d'emplois*. Rapport final, tome 1.

Cellule économique régionale des transports du Nord-Pas-de-Calais (CERT), 2002. *Sélection d'indicateurs du transport de l'année 2000*. 50 p.

Conseil régional, Préfecture du Nord-Pas-de-Calais. *Nord-Pas-de-Calais, Contrat de plan État-Région 2000-2006*, pp. 114-115.

Conseil régional, Schéma Régional d'Aménagement et du Développement du territoire-horizon 2020, 2000. *Schéma régional des Transports*.

DECROIX C., 2000. *Nord-Pas-de-Calais, région poche*. Lec – Hatier, 111 p.

LEROY C., 2002. La recomposition du paysage logistique. *Stratégie logistique*, n° 47, pp. 70-75.

Nord Transports, 2001. La France avance quand nous roulons, spécial travail de nuit. *Nord Transports*, n° 608, pp. 8-9.

Pas-de-Calais, Le magazine du Conseil général, 2002. Solidarité et développement : le Conseil général, moteur du mouvement. *Pas-de-Calais, Le magazine du Conseil général*, n° 49, 23 p.