

Le Directeur

Monsieur Didier LE RESTE
Président de la Convergence Nationale Rail
5 rue Paul Dukas
75012 PARIS

D/2020/310339

Saint-Denis, le 2 novembre 2022

Monsieur le Président

Par lettre du 12 août, vous attirez l'attention des pouvoirs publics et du Gouvernement sur le devenir de la ligne de Paris à la Ferté-Gaucher, en particulier sur le segment qui la relie à Coulommiers fermé au trafic depuis 2003.

Pour information, cette section de ligne a vu son service ferroviaire voyageur modifié en 2000, après l'électrification de Paris à Coulommiers qui a entraîné la fin des trains directs. Des navettes ferroviaires ont été mises en place entre les deux villes mais la qualité de service s'est très rapidement dégradée, ce qui a amené l'opérateur à substituer les trains par des bus.

Toutefois, dès 2008, la réouverture de la section de ligne Paris - La Ferté-Gaucher a été inscrite dans le SDRIF bien que les parties prenantes n'aient pas manifesté un grand intérêt durant toutes ces années pour relancer le processus.

Concernant le service du fret que vous mentionnez, une demande a émergé en 2021 de la part de l'entreprise routière « les Transports Delisle ». Le dirigeant a exposé par lettre son projet industriel de ferroutage qui s'appuie sur un site en friche acquis sur le territoire et qui est embranché. Toutefois, les équipements actuels de la ligne active Coulommiers-Tournan ne permettraient pas un trafic fret soutenu. Des adaptations comme la création d'évitements seraient nécessaires.

Si la Région Ile-de-France et l'AOM n'entendent pas rouvrir le dossier voyageur, la Région se dit favorable à l'examen du transport de fret, en particulier intermodal, accompagnant ainsi la politique du Gouvernement en faveur du transport combiné, sous réserve qu'un projet viable et pérenne porté par les chargeurs lui soit présenté.

Concernant l'infrastructure, elle n'est pas entretenue mais une visite de contrôle est effectuée annuellement par les services de la direction générale Ile-de-France. Sur les 18 kilomètres de ligne, un seul est conservé en bon état afin de garer une rame de banlieue sur la section électrifiée et utilise de ce fait le passage à niveau n°35. La section de ligne figure toujours au catalogue du Réseau Ferré National.

Concernant notre relation avec le territoire, il a été rappelé à l'ensemble des parties prenantes que dans le cadre du Contrat de Performance en vigueur, SNCF Réseau n'est pas autorisé à financer une étude qui pourrait mettre en perspective ce que pourrait être un trafic fret. Dans la mesure où ni l'état de la voie ni celui de la plateforme et des ouvrages d'art associés ne sont connus, il n'est pas possible de communiquer sur le coût de réhabilitation. Le coût moyen de 1M€ du kilomètre que vous mentionnez doit être pris pour une donnée très approximative, surtout en cette période de tensions sur les prix des matières premières.

En outre, ledit Contrat de Performance ne permet pas à la direction générale Ile-de-France de financer les travaux de réfection puisqu'il s'agit d'une ligne 7 à 9 fermée depuis plus de cinq ans.

En l'état, il appartient aux éventuels financeurs, ou à l'un d'eux, d'engager des fonds pour permettre à SNCF Réseau ou à un bureau d'études de leur choix de réaliser ladite étude et au-delà, d'établir un plan de financement.

Parallèlement, SNCF Réseau avait été saisi l'an dernier d'une demande de transformation du linéaire en voie verte par la Communauté de Communes des Deux Morins. Depuis, les demandes ont divergé puisque l'une des communes a lancé une pétition pour la réouverture au service voyageur

La position de SNCF Réseau est plutôt orientée vers un retour de l'activité ferroviaire car elle pourrait être génératrice de sillons et contributrice à l'action gouvernementale en faveur du transport combiné et du X2 fret. Quant au concept de réversibilité parfois entendu, la direction générale Ile-de-France n'y est pas favorable au vu des diverses expériences réalisées sur le réseau national ou régional.

Sur le volet voyageur, j'attire l'attention sur le fait que SNCF Innovation développe actuellement un concept de train léger autonome qui pourrait être testé sur cette portion de ligne si l'AOM Ile-de-France Mobilités y était favorable.

Espérant avoir répondu à vos questions, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations les meilleures.



Gilles GAUTRIN