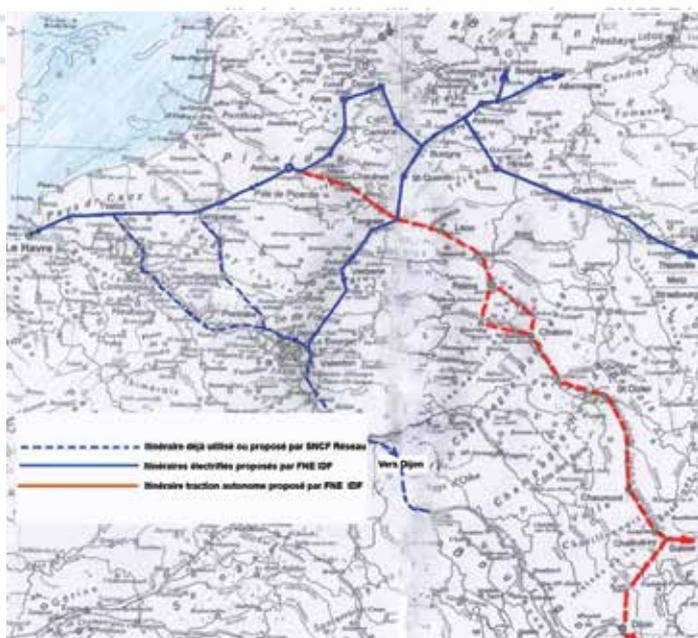


Le contournement nord de l'Île-de-France est possible



Depuis quelques mois, la rénovation du tronçon Serqueux-Gisors du réseau ferré national inquiète les riverains de la ligne de banlieue Paris-Saint-Lazare à Gisors (ligne J). En effet, ce tronçon est en cours de rénovation afin d'acheminer le trafic fer issu du port du Havre et destiné à la région parisienne et au-delà ; on promet aux riverains un trafic nocturne de 25 trains deux sens confondus. Précisons que ces trains doivent poursuivre sur la grande ceinture par Argenteuil, Noisy-le-Sec jusqu'à Valenton où existe un *hub*, un centre de recomposition des trains et un relais pour les conducteurs et les locomotives.

Précisons aussi qu'au moins 50 % de ce trafic n'est pas destiné à la région parisienne (qu'une bonne coordination approvisionnerait avantageusement par la voie d'eau) mais à l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, le sud-est de la France dans le cadre d'une concurrence effrénée entre les ports du Havre, d'Anvers et de Rotterdam.

Pour ces destinations, FNE Île-de-France propose un itinéraire immédiatement utilisable, y compris vers la région parisienne. Le tronc commun passe par Yvetot, Serqueux, Poix-de-Picardie et Amiens, puis pour l'Europe moyenne, Arras, Douai, Cambrai, Busigny, Aulnoye (bifurcation vers la Belgique), Hirson, Charleville, Thionville (bifurcation vers le Luxembourg), Metz (Allemagne moyenne), Sarrebourg, Strasbourg (Allemagne du Sud).

Pour la région parisienne, à partir de Busigny, Saint-Quentin, Tergnier, Verberie, Le Bourget, Valenton par la grande ceinture, itinéraire peu emprunté par le trafic voyageur.

Précisons que ces itinéraires sont entièrement électrifiés.

Si l'on accepte l'utilisation de la traction autonome, à partir d'Amiens où existent des installations d'entretien et de secours, on peut continuer par Chaulnes, Tergnier (possibilité de rejoindre Valenton voir plus haut), Laon, Reims, Chalons en Champagne, Saint-Dizier, Chaumont, Chalindrey (relais locomotives et destination nord de la Suisse) puis Dijon et la Suisse, l'Italie.

L'itinéraire proposé pour le contournement de la région parisienne, plus long, ne provoquerait pas de nuisances supplémentaires ; il utilise des lignes peu fréquentées par un trafic voyageur par ailleurs peu dense (y compris la portion de grande ceinture) ; il utilise aussi une portion d'un itinéraire récemment réactivé et modernisé pour contourner les agglomérations de Lille et de Valenciennes.

Ce qui a été réalisé pour le nord de la France serait-il irréalisable, sans aucune dépense supplémentaire, pour la région parisienne ? Parlant de dépenses, les moyens déployés pour réactiver Serqueux-Gisors n'auraient-ils pas été mieux utilisés pour moderniser Amiens-Reims ?

Daniel JOUANNE

Chargé de mission Transports