

Usagers et élus s'inquiètent des menaces qui pèsent sur la ligne

Sauvons le Montargis-Paris !

La commission présidée par le député Philippe Duron préconise de réformer le réseau de trains Intercités et de remplacer certaines dessertes par des TER. Le Paris-Montargis-Nevers serait ainsi concerné, pointant du doigt des failles : retards récurrents, pertes financières, matériel vétuste, etc.

À la place, le texte préconise que la ligne Paris-Montargis soit prise en charge par la région Centre-Val de Loire et la desserte Montargis-Nevers par les deux régions Bourgogne-Franche Comté et Centre-Val de Loire, « en coordination interrégionale ».

Une préconisation étonnante au regard des dotations de l'Etat revues à la baisse à tous les étages, qui viennent depuis plusieurs années maintenant « saigner » les collectivités locales, communes, départements... et régions.

Dans ce contexte, la reprise de la ligne Paris-Montargis par la région Centre apparaît plutôt hypothétique. Le député Duron, dans son rapport, mentionne des alternatives existantes. De quoi



La fermeture de la ligne suscite de vives inquiétudes des élus et des usagers.

s'agit-il ? Du Transilien qui met plus d'une heure quarante pour rejoindre la gare de Lyon, des infrastructures routières alors que le grand Paris qui se dessine compte exclure le tout automobile ?

Au final, ce rapport suscite de nombreuses inquiétudes, au premier rang desquelles, celles des usagers qui, la semaine dernière, ont signé massivement la pétition présentée par les élus du Front

de gauche. Dans les wagons du Montargis-Paris, les interrogations vont bon train. Et pour cause, des centaines de voyageurs prennent tout simplement cette ligne pour se rendre à leur travail, à Paris.

D'autres usagers réfléchissent à des alternatives. Ela Iordache, d'Amilly, préconise d'alterner les transiliens « qui circulent toutes les heures vides » et s'arrêtent dans toutes les

stations... Le matin, à midi et le soir, ces trains pourraient remplacer les Paris-Nevers. »

Dans ce contexte, il est grand temps que les élus, quelles que soient les collectivités qu'ils représentent, et tous bords politiques confondus, s'unissent pour sauver une véritable liaison vers Paris. Plusieurs centaines d'emplois dans le Montargis sont en jeu.

Des retards répétés sur la ligne Paris-Nevers

La crainte de la fermeture de la ligne Paris-Montargis-Gien-Nevers venant s'ajouter aux retards répétés en gare de Bercy, les usagers du TER en ont assez.

Dans les wagons, l'ambiance est morose, et parfois tendue.

Jusqu'à 3 heures de retard !

« Les retards s'accumulent dans le sens Paris-Nevers », confirme Franck Feuillatre, qui prend le train chaque matin pour se rendre à son bureau, au ministère de l'Agriculture. « Quand ce n'est pas des stages de formation, ce sont des problèmes de signalisation ou une mise tardive du train. Ça suffit ! Les agents de la SNCF n'y sont pour rien, mais les gens roupètent. Pour obtenir des informations de la part d'un responsable, c'est impossible. »



Les usagers sont excédés par les retards.

Du coup, gare de Bercy, les retards sont légions. Entre 10 et 15 minutes très fréquemment, et jusqu'à 45 à 50 minutes en cas de gros problème. « Vendredi dernier, nous avons eu un retard de 3 heures ! », peste encore Franck Feuillatre. « Les gens sont excédés ; et certains d'entre eux pensent que ces retards sont voulus dans un contexte de réduction des lignes. »

L'inquiétude dans les voitures

Car la possibilité de fermeture de la ligne ne lasse d'inquiéter. La pétition lancée par le Front de gauche a été signée massivement. Et pour cause, pour les Montargois, il faudrait désormais mettre 1 h 40 pour rejoindre Paris, contre seulement 1 heure aujourd'hui. Avec quelles conséquences sur l'emploi ?

La pilule amère de la gare de Dordives



A peine le ruban d'inauguration coupé, l'heure est à l'amertume au regard du nombre de trains desservis.

Les travaux d'agrandissement des quais de la gare de Dordives à peine achevés, la polémique enfle déjà. Sur les douze trains supplémentaires attendus par les collectivités et les usagers, seuls trois sont aujourd'hui à l'ordre du jour. Des trains qui « ne correspondent en rien à la demande des usagers pour des raisons de travail », pestait ainsi Jean Berthaud, le maire de Dordives, au moment de l'inauguration.

Certes, François Bonneau, le président de la région Centre, a bien tenté de rassurer élus et usagers en promettant que « ces horaires inappropriés seraient rattrapés », mais l'inquiétude est toujours là.

Dans les coulisses, Jean-Pierre Sueur, sénateur du Loiret, est intervenu directement auprès du ministre des Transports, Alain Vidalies, et de Guillaume Pépy, président de la SNCF, pour demander que les gares de Dordives et Ferrières « soient desservies par un nombre significatif de trains ».

« Si les choses restaient en l'état, cela créerait une incompréhension de la part des collectivités qui ont apporté leurs concours financiers à ces travaux, et surtout pour les habitants et les usagers concernés », souligne le sénateur avant de proposer que ce soit engagé dans les plus brefs délais une concertation « justifiant les travaux ».