Gien : la ligne de train remise sur les rails

Publication : jeudi 16 décembre 2021 11:37

Le Journal de Gien, 16 décembre 2021

LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE ORLÉANS-CHÂTEAUNEUF-GIEN À NOUVEAU D'ACTUALITÉ

La ligne de train remise sur les rails

L'espoir de voir un jour des trains circuler entre Gien et l'agglomération orléanaise revient après la déclaration, vendredi soir lors de l'assemblée générale des Amis du rail giennois, du président de Région François Bonneau : ce projet figurera au contrat de plan État-Région 2021-2027.

« Je veux voir le projet figurer dans le contrat de plan État-Région 2021-2027 le projet Orléans-Châteauneuf-Gien ». En quelques mots, vendredi soir lors de l'assemblée générale des Amis du rail giennois, le président de la Région Centre-Val de-Loire François Bonneau a redonné de l'espoir aux projets des partisans d'une liaison ferroviaire entre le chef-lieu du Loiret et le Giennois.

Pour commencer dans ce lui du président Martial Poncet, dont le combat n'était trouvé mal engagé après le refus de quelques communes de l'agglomération orléanaise de ne pas voir passer le train cher elles. Le manque de soutien, de réponses aux courriers, de la part de plusieurs élus locaux n'arrangeait rien à l'affaire...

La mobilité intégrée au contrat de plan

Mais, preuve que ce projet de liaison ferroviaire reste primordial pour l'avenir du sud-est du Loiret : Vendredi soir, parmi par la petite dizaine de personnes présentes à la salle de réunion du pôle économique, figuraient non seulement le vice-président du conseil départemental et maire de Gien Francis Cammal, mais aussi le sénateur Jean-Pierre Sueur et, donc, le président de la Région. Pour tous, cette liaison ferroviaire s'avère indispensable pour désenclaver le Giennois. Pour le rendre plus attractif vis-à-vis des grandes entreprises, aujourd'hui en recherche d'une diminution de leur impact carbone.

Le projet de contrat de plan 2021-2027 est en cours d'élaboration. « Un protocole a été signé. Sauf que l'État nous avait proposé de ne pas mettre dedans, dans un premier temps, le volet mobilité, alors qu'il occupe habituellement 50 % de ce contrat de plan. Au niveau des Régions, nous avons décidé de ne signer que lorsque la mobilité serait intégrée. Il y a eu un bras de fer avec le gouvernement qui a fini par céder », expliquait François Bonneau.

Un travail rapide a alors été mené, jour et nuit, par les services régionaux pour construire ce volet mobilité car « les préfets de région sont censés faire remonter leur copie le 20 décembre », avec la liste des sujets « que nous pensons être d'intérêt. Dans la copie que nous donnons à la préfecture et sur laquelle j'aurai un échange avec la préfète les 20 ou 21 décembre, je veux voir figurer la ligne Orléans-Châteauneuf-Gien ».

Trains légers : une nouvelle perspective

Et plus précisément Orléans-Gien, car élus et association ne tiennent pas à ce que les études se limitent aux portes du Giennois.

Évidemment, de nombreux obstacles se dressent devant ce projet de liaison. À commencer par la disparition de la voie entre Les Bordes et Nevoy. Mais l'arrivée future de trains légers à hydrogène, beaucoup moins chers, offre de nouvelles perspectives. Des tests doivent être effectués sur la ligne Tours-Loches (Indre-et-Loire). « Je préfère un train léger avec un cadencement suffisant qu'un train lourd qui coûtera cher et ne passera qu'une fois le matin et une fois le soir », a affirmé François Bonneau. Point sur lequel Martial Poncet et les Amis du rail giennois sont tout à fait d'accord.

Cette liaison avec Orléans pourrait combiner train et tramway, avec un changement quai à quai à Saint-Jean-de-Braye ou Chécy. Une hypothèse soutenue par le sénateur Jean-Pierre Sueur, lequel voit là une économie financière non négligeable et un projet plus acceptable au regard d'un train qui entrerait dans « l'urbain dur ».

Aux côtés de Martial Poncet (au fond à droite) et des membres de l'association dans le combat pour la ligne Orléans-Gien, le président de la Région François Bonneau (à droite) et le sénateur Jean-Pierre Sueur (à gauche).

Plus raisonnable au nord de la Loire

Par ailleurs, le gouvernement semble ouvert aux petites lignes. Si le ministre Elisabeth Borne n'y paraissait pas favorable, la rénovation de lignes régionales engagées, comme celle entre Chartres et Courtalain (Eure-et-Loir) est soumise financièrement à 56 %. « On ne peut pas faire une politique de la mobilité qui préserve notre environnement et balayer les petites lignes », martèle François Bonneau.

Élus comme association se montrent favorables à trois arrêts (Gien, Châteauneuf, Orléans). Jean-Pierre Sueur propose que le parcours de la voie reste au nord pour ne pas traverser deux fois la Loire. Et a émis une suggestion : une visite à « Jean-Baptiste Djebbari, ministre chargé des Transports, pour lui parler de ce projet ».

Stoppée net dans son premier élan, la ligne Orléans-Gien est remise sur les rails !

FRANÇOIS BAGLEY

EN BREF

Ligne Poilly-Gien

Pour l'XRG, il y a nécessité de remettre le silo Axereal « sur le rail. Deux cents camions par an circulent entre Poilly et la gare de Châtillon-sur-Loire où ils sont rechargés dans des trains ». Martial Poncet a rappelé que ce silo avait une capacité de 370.000 tonnes de céréales. L'XRG demande la remise en état de la voie qui emprunte le viaduc (insubmersible rappelons-le en cas de grande crue) pour envisager, peut-être un jour, la circulation de trains légers de voyageurs vers Gien, ses entreprises et ses commerces.

La gare de Gien inaccessible

L'inaccessibilité de la gare de Gien aux personnes handicapées, obligées de prendre le taxi pour se rendre à Montargis ou Cosne pour prendre le train, a été évoquée. Les souterrains ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduites, âgées et chargées de bagage, ou avec un vélo. « J'ai déjà vu traverser des fauteuils roulants sur le rail », a évoqué une membre de l'association. Ce qui est interdit et dangereux... À quand cette accessibilité ?

Phoca PDF