Les quais de Dordives et Ferrières-Fontenay en bonne voie

Publication : lundi 1 juillet 2013 15:05

Le Journal du député Jean-Pierre Door, juillet 2013

Desserte ferroviaire

Les quais de Dordives et Ferrières -

Quais trop courts ou trains trop longs ? Cette question, par son caractère absurde, aurait fort bien pu inspirer le grand humoriste qu'était Raymond Devos. Ouvert en 2008, ce dossier va enfin! trouver une issue. Les travaux d'agrandissement des quais sont prévus pour 2014-2015

Il semble bien que les garanties pour mener les travaux d'extension des quais de Dordives et Ferrières soient réunies.

Hélas, l'interrogation, il y a encore peu de temps, ne renvoyait pas à un sketch mais à la triste réalité de réunions officielles «sérieuses» où les participants n'étaient pas là pour rire mais pour évoquer l'avenir de la desserte ferroviaire de Dordives et Ferrières-Fontenay !

Lorsque j'ai ouvert ce dossier, en 2008, peu après mon élection au Conseil général, je n'imaginais pas le nombre de réunions qui allaient intervenir à ce sujet au fil des ans, ni les trésors d'énergie et de persuasion qu'il faudrait déployer pour faire entendre l'intérêt général, les préoccupations de nos habitants et tout simplement le bon sens…

La décision de la commune de Souppes-sur-Loing d'instaurer une immense zone bleue tout autour de la gare fut à l'origine de mes premières démarches. En effet, de très nombreux habitants du Loiret furent les premières victimes de cette mesure, en étant confrontés à de graves difficultés de stationnement chez nos voisins seine-et-marnais.

Je décidais alors de demander rendez-vous à la Direction Paris-Sud Est de la SNCF afin de comprendre pourquoi la vingtaine de trains « Transilien » de la ligne R gérée par le STIF ne desservait que, pour une petite partie d'entre eux, les gares de Dordives et Ferrières-Fontenay. Et ce alors que tous ces trains passaient par ces deux gares pour aller jusqu'à Montargis!

La réponse qui me fut alors apportée par la SNCF était que les rames étaient trop longues par rapport aux quais et que, pour des raisons de sécurité, seuls les trains « rame courte» pouvaient stationner à Dordives et Ferrières-Fontenay. Toute perspective d'évolution était impossible si les quais n'étaient pas allongés. J'appris, au passage, qu'à défaut, ce n'était ni plus ni moins la fermeture complète des deux gares qui était envisagée !

Situation réellement absurde : en effet, jamais ces gares n'ont été aussi utiles qu'aujourd'hui compte tenu de l'importance de la population des communes concernées et du nombre d'habitants qui, travaillant en Région parisienne, font chaque jour le trajet. Sans parler des arguments liés au développement durable (réduction du CO^2…) et à la nécessité de développer l'usage des transports en commun…

Une ligne ferroviaire apatride…

Lors d'un rendez-vous avec la sous-préfète de Montargis, je la convainc d'organiser, le 14 décembre 2009, une réunion à ce sujet à Dordives avec toutes les parties concernées. L'espoir et la confiance dans les arguments qui plaident en faveur de l'allongement des quais cèdent, lors de cette réunion, très vite la place à la déception et, plus encore, à la colère. Un vrai dialogue de sourds entre SNCF (quais trop courts…), Réseau Ferré de France (trains trop longs…) et Région (pas concernée dixit le vice-président chargé des transports, bien qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires).

D'autres réunions du même type se succéderont à la sous-préfecture et au secrétariat général pour les affaires régionales, avec une absence totale de résultats malgré la ténacité des maires des communes concernées et les efforts de la sous-préfète. Les élus locaux apparaissent comme des gêneurs, des affabulateurs lorsqu'ils évoquent les besoins des populations locales.

Je parle alors, dans la presse locale, de ligne ferroviaire apatride : en effet, ni le Syndicat des transports d'Ile-de-France, ni la Région Centre ne se considèrent comme concernés. Quant à RFF, sa position est claire : absence de moyens financiers pour réaliser les travaux nécessaires.

Pas vraiment de quoi avoir le moral sur ce dossier ! Heureusement, Jean-Pierre Door et Marianne Dubois, présents à nos côtés dès l'origine, nous apportent leur soutien et prennent des premiers contacts avec les pouvoirs publics. Jean-Pierre Door pose une première question au ministre concerné : le dossier fait ainsi son entrée à l'Assemblée nationale. La saga sera encore très longue !

Les deux gares doivent être conservées

Un succès obtenu au forceps lors d'une réunion tenue en 2010 : l'accord de principe de RFF pour la réalisation d'une étude d'opportunité de l'allongement des quais. Nous reprenons espoir ! Il faudra toutefois attendre de longs mois pour que l'étude soit officiellement engagée et menée à bien. Les résultats attendus pour l'été 2011, puis pour l'automne, puis pour la fin de l'année, ne seront communiqués aux élus que le 23 janvier 2012 lors d'une réunion présidée par le préfet à laquelle, avec Jean-Pierre DOOR et les maires concernés, nous assistons à Orléans.

Victoire ! L'étude, menée avec sérieux et objectivité, par un bureau d'études indépendant conclut, sans aucune ambiguïté, à la rentabilité socio-économique du maintien de la desserte des deux gares. Reste le problème du financement : silence assourdissant autour de la table malgré les efforts de M. le Préfet et de Jean-Pierre Door pour faire évoluer les positions !

Avec les maires de Dordives, Ferrières, Fontenay et Nargis, nous continuons d'informer et de mobiliser les usagers au nom de l'égalité de traitement avec la Seine-et-Marne : pourquoi refuse-t-on obstinément à Dordives et à Ferrières-Fontenay le cadencement (presque 20 trains par jour) que l'on accorde aux communes du département voisin desservies par la même ligne R du Transilien ?

Après les réunions publiques tenues à Dordives et Ferrières au printemps 2011, nous présentons les résultats de l'étude lors d'une nouvelle réunion à Dordives le 12 mai. Les élus sont en phase avec les usagers qui, l'année précédente, ont créé l'association « Train-Train quotidien », laquelle milite également pour le maintien des gares et la mise en place du cadencement.

La pertinence de notre combat est reconnue par les principaux responsables politiques départementaux. Au soutien de la première heure de Jean-Pierre Door, viennent s'ajouter ceux des sénateurs Eric Doligé, Jean-Noël Cardoux et Jean-Pierre Sueur. Les parlementaires évoquent la question avec le minis-

Phoca PDF