Giennois : les élus tirent la sonnette d'alarme

Publication : vendredi 8 août 2014 08:13

La République du Centre, 18 février 2013

TRANSPORTS ■ Des élus interpellent la SNCF pour qu'elle remédie aux retards récurrents sur le Paris-Nevers

Les élus tirent la sonnette d'alarme

Les sénateurs Gaëtan Gorce, Jean-Pierre Sueur, Jean-Noël Cardoux, et le maire de Cosnes-sur-Loire, Alain Dherbier haussent le ton.

Thibaut Chéfrette
tchefrette@republicanlorrain.com

Le front pour défendre la ligne ferroviaire Paris-Nevers prend de l'ampleur. Trois parlementaires – Gaëtan Gorce, Jean-Pierre Sueur, Jean-Noël Cardoux – et le maire de Cosnes-sur-Loire, Alain Dherbier, ont publié un communiqué commun dans lequel ils dénoncent « la situation inappropriable dans laquelle se trouvent les usagers. »

« Il y a une exagération des utilisateurs de cette ligne, peint-le Gaëtan Gorce. Si on ne cite pas assez fort on ne sera pas entendus. » Le communiqué fait état d'un retard cumulé sur l'année 2012, de 140 heures, un record selon les auteurs. « On sait qu'une bonne partie des retards est due à l'état des motrices et de la signalétique », précise le maire de la Charité-sur-Loire.

Entre les défenseurs de la ligne et la SNCF, le courant passe mal

« Je ne veux pas d'une France à deux vitesses, avec d'un côté des transports fiables, et de l'autre des Français avec des lignes mal entretenues », complète Jean-Pierre Sueur. Les parlementaires demandent maintenant que l'État débloque « les moyens nécessaires à la modernisation de la ligne ».

Mauvaise surprise

Ils soulignent également que la gare de Bercy soit mieux desservie par les transports en commun parisiens, que les trains supprimés soient rétablis, et qu'il y ait plus de personnel dans les gares. Et afin de ne pas avoir de mauvaise surprise à l'avenir, ils demandent à participer à la convention des trains d'équilibre du territoire.

Prendre les devants

Cette dernière concerne les trains dont la rentabilité n'est pas assurée, et auxquels l'État contribue. La Paris-Nevers en fait partie, comme une quarantaine d'autres lignes. La dernière convention dévoilée en 2008 annonçait la suppression de trois allers/retours sur sept. Elle avait déclenché une mobilisation qui avait permis d'enrayer en partie ces décisions. Les régions Centre et Bourgogne, qui ne financent pas en principe ce type de lignes, avaient dû verser 1,5 million € chacune pour moderniser les rames.

Cette fois-ci, les élus veulent pouvoir empêcher ce genre de décisions d'être prises, et prendre part aux négociations, qui auront lieu vraisemblablement vers la fin de l'année.

Par ailleurs, ils veulent reconstituer le comité de ligne, seul organe à même de faire infléchir les choix de la SNCF, car entre les défenseurs du Paris-Nevers et l'entreprise publique le courant a du mal à passer. « On reçoit, de la part de la SNCF, un discours kéfflant, qui ne répond jamais à nos questions », déplore Gaëtan Gorce. Parfois les élus n'obtiennent pas de réponse du tout. Le sénateur du Loiret Jean-Noël Cardoux avait reçu en septembre un représentant de la SNCF à qui il avait transmis les griefs des usagers. « Il a promis qu'il allait prendre des mesures, mais je n'en ai pas entendu parler depuis », indique-t-il. ■

TRAINS. La marque d'entretien du matériel est l'une des principales causes de retards. PHOTO F. C.

Un programme de réduction des retards

Lors de la dernière réunion du comité local d'évaluation et de développement de la ligne Paris-Nevers, qui s'est tenue le 4 février dernier à Briare, Bernard Briot, directeur de ligne intercité a indiqué qu'un programme de fiabilisation des locomotives sera terminé début 2015. Il a aussi fait savoir qu'un programme de réduction des retards était en cours et qu'il espérait atteindre 90 % de trains à l'heure.

.

Phoca PDF