

TRANSPORT ■ Une étude montre que la suppression des dessertes de Dordives et Ferrières n'est pas souhaitable

Les petites gares ont du potentiel

Monocoles, les dessertes des gares de Dordives et Ferrières ont pourtant un intérêt. Si les quais étaient allongés, plus de fréquentation serait en hausse et les investissements rentables.

Aurélien Richard
a.richard@republiqueducentre.fr

« L » a gare de Dordives existe depuis la fin du XIX^e. Elle n'a jamais été aussi utile qu'aujourd'hui en cet automne qui nous pousse à la suppression. C'est une absurdité. D'autant plus au moment où on nous parle de donner la priorité aux transports en commun dans le cadre du respect de l'environnement. » Frédéric Nénaud, conseiller général du canton de Ferrières, n'a pas mâché ses mots, samedi, à l'occasion d'une réunion publique organisée à Dordives, pour faire le point sur les dessertes ferroviaires des gares de Dordives et Ferrières qui sont menacées.

Le problème Dans ces deux gares, le problème est que les quais sont trop courts. Certains trains sont aujourd'hui trop longs car ils ont plus de wagons (du fait du nombre de passagers en région parisienne). Ce qui peut poser des problèmes de sécurité. Le soir, par exemple, il y a deux trains qui s'arrêtent à Dordives. Les quais

Le problème Dans ces deux gares, le problème est que les quais sont trop courts. Certains trains sont aujourd'hui trop longs car ils ont plus de wagons (du fait du nombre de passagers en région parisienne). Ce qui peut poser des problèmes de sécurité. Le soir, par exemple, il y a deux trains qui s'arrêtent à Dordives. Les quais



ABRÈGÉ : A Dordives, il faudrait allonger les quais d'une centaine de mètres pour que les trains s'arrêtent au bon endroit.

Une étude qui va dans le bon sens En 2011, la Région Centre a été prise de border une étude de qualité économique pour l'opération d'allongement des quais. Elle a été commandée par RFF.

La solution L'allongement des quais d'une centaine de mètres dans les deux gares est la seule solution pour résoudre les problèmes, selon une estimation de la SNCF réalisée en 2009. L'investissement s'élève à 2,2 millions d'euros. Selon RFF (Réseau ferré de France), il couvrirait les trois millions.

Des retours sur investissement Dans le cadre de l'étude, les taux de rentabilité calculés s'élevaient à 10 % pour Dordives et à 12 % pour Ferrières. Les investissements sont aussi dans le bon sens.

Le taux de rentabilité Les taux de rentabilité sont aussi dans le bon sens. Les investissements sont aussi dans le bon sens.

Côté financement, RFF et SNCF avancent, la Région attend

Porti de cette étude, les élus locaux ne sont pas satisfaits. Ils ont demandé un conseil régional en janvier.

Les représentants de RFF ont dit qu'ils n'ont pas de problème. La SNCF 10 % (régionale) est allongée. Cependant la Région Centre, il n'y a pas eu d'engagement clair », souligne Frédéric Nénaud. Le Département pourrait apporter une contribution, malgré le fait que le transport ferroviaire ne relève pas de ses compétences. L'enjeu est désormais d'obtenir que la Région Centre s'engage et que RFF elle plus loin, comme le conseil général.

Le STU qui regroupe les trans-



CONSEILLER : Frédéric Nénaud

« Il faut que les usagers se manifestent »

Une centaine de personnes ont assisté à la réunion, samedi, à Dordives.

Une personne de l'association a demandé de quelle manière les usagers pouvaient influencer la décision de la Région Centre. Frédéric Nénaud a répondu qu'il faut que les usagers se manifestent. Selon la Région Centre, faut des pétitions. Le problème doit être pris à bras-le-coups par les usagers, et pas uniquement par les élus locaux.

La Région, ce sont des élus donc des gens à l'écoute des citoyens. »

1 / 1

Phoca PDF