Train Paris-Montargis-Gien-Nevers : la ligne sera pilotée par la Région

Publication : jeudi 2 février 2017 17:38

Le Journal de Gien, 2 février 2017

TRAIN PARIS-MONTARGIS-GIEN-NEVERS

La ligne sera pilotée par la Région

La convention avec l'État a été signée le 19 janvier. Le président François Bonneau, jusque-là contre ce transfert, explique ce revirement.

Il y a un peu plus d'un an, le président de la Région Centre-Val de Loire, François Bonneau, se battait pour que la ligne SNCF Paris-Montargis-Gien-Nevers garde son statut national. Entouré de quelques poids lourds du PS, comme les sénateurs Jean-Pierre Sueur ou Gaëtan Gorce, il enchaînait les réunions afin de faire entendre sa voix. Même les élus LR, comme le sénateur Jean-Noël Cardoux, le soutenaient.

« Je me suis battu pour obtenir le maximum »

D'où l'étonnement de certains lorsque ce même François Bonneau signait avec le Premier ministre, Bernard Cazeneuze, le 19 janvier dernier à Orléans, une convention transférant trois lignes TET (trains d'équilibre du territoire) de l'État à la Région. Et parmi les trois lignes en question, figure le Paris-Nevers, aux côtés du Paris-Orléans-Tours et du Paris-Bourges-Montluçon.

François Bonneau en septembre 2015 à Briare lors d'une réunion contre ce transfert. De nombreux élus étaient venus le soutenir, comme les sénateurs Jean-Pierre Sueur et Gaëtan Gorce (2ᵉ et 5ᵉ en partant de la g.). Jean-Noël Cardoux était également présent.

La situation n'a pourtant pas changé sur ces trois axes ferroviaires majeurs, au matériel vieillissant et au déficit de fonctionnement avoisinant les 50 millions d'euros par an.

Interrogé, François Bonneau assume pleinement ce choix, ne voulant plus parler de déclassement mais seulement de « transfert de responsabilités. Au début des négociations, j'étais contre ce transfert qui se faisait sans aucune compensation. J'ai depuis rencontré le ministre des Transports Alain Vidalies à cinq reprises, nous avons discuté âprement, je me suis battu et j'ai finalement obtenu le maximum possible au niveau du déficit, mais aussi du matériel et de la maintenance », déclare le président (voir encadré).

Et il ne manque pas de préciser que d'autres régions ne peuvent pas en dire autant, « à l'image de la Normandie qui a obtenu zéro. » Valérie Pécresse (LR), nouvelle patronne de cette collectivité, n'aurait donc pas eu le même entregent que François Bonneau (PS), d'ailleurs félicité par Bernard Cazeneuve qui l'a comparé à « un orfèvre » de la négociation.

« À la Région, nous croyons au ferroviaire »

Il faut se méfier toutefois de ce genre de salutations, l'État ayant quand même repassé 50 % du déficit de ces trois lignes à la Région à l'horizon 2022.

Mais cela reste une victoire pour François Bonneau qui pense, d'ici là, renforcer l'attractivité de ces lignes et notamment du Paris-Nevers. « Nous avons l'ambition de faire plus et mieux, dit-il, comme nous l'avons fait après 1997 lors de la mise en place des TER. » Et le président d'ajouter que « le renouvellement du matériel roulant (payé par l'État) va permettre d'offrir un meilleur service à l'usager. Et nous allons parallèlement faire des économies dans le fonctionnement grâce à certaines mutualisations, en travaillant avec des partenaires de terrain comme la SNCF que nous connaissons bien. On sera donc plus performant dans les années à venir. »

Et pas question pour lui de fermer des "petites" gares ou de limiter les arrêts comme ceux de Nogent-sur-Vernisson ou de Briare. « On ne veut pas faire de croix sur tel ou tel site. Tout comme je travaille pour la remise en route de la ligne Orléans-Châteauneuf, ligne qui, nous l'espérons, reliera aussi Gien par la suite. À la Région, nous croyons au ferroviaire et à la hausse des usagers. Et cette nouvelle convention n'est pas une menace, bien au contraire ! »

HERVÉ LE ROUX DUPEYRON

Ce que l'État va prendre à sa charge

Dans la convention signée le 19 janvier avec la Région Centre-Val de Loire, l'État prend toutefois à sa charge un certain nombre de dépenses.

Il assumera notamment le déficit de ces trois lignes (estimé à près de 50 millions d'euros) à 100 % en 2018 et 2019, à 90 % en 2020, à 70 % en 2021 et à 50 % à partir de 2022. Le reste sera donc à la charge de la Région Centre-Val de Loire.

D'autre part, l'État s'est engagé à renouveler l'intégralité du matériel roulant (soit 39 rames) d'ici 2030, ce qui représente un investissement évalué à près de 500 millions d'euros.

Enfin, l'État financera en totalité la construction d'un centre de maintenance de matériel ferroviaire prévu à Fleury-les-Aubrais dans le Loiret. Le coût de cette construction a été estimé à 20 millions d'euros.

Phoca PDF