

## ARGUMENTAIRE

### Introduction

Le journal de l'UNION publiait en 2003, un numéro spécial portant sur les transports en région Champagne-Ardenne. Ce document s'appuie essentiellement sur les informations contenues dans cette publication écartant les bruits « de coursives » glanés ici ou là depuis plusieurs mois et qui laissaient augurer un sombre avenir à la desserte par rail entre Paris et Châlons en Champagne. C'est dire à quel point l'information des usagers de cette ligne est lacunaire.

Pourtant, les projets de SNCF pour la ligne TGV-EST ont été présentés il y a plusieurs mois déjà à des élus de la région Champagne-Ardenne constitué en « Comité de consultation ». Malheureusement, l'information qui a été répercutée auprès des usagers de la ligne Paris-Châlons en Champagne pourtant de plus en plus nombreux, est restée promotionnelle et n'abordait pas les répercussions sur l'usage quotidien du train.

&&&

Déjà à l'occasion de précédents changements d'horaires (roulements), la SNCF a joué la politique du « fait accompli ». Elle a supprimé l'arrêt en gare de Châlons en champagne du train au départ de Paris aux alentours de 22 h 20 et arrivée à Châlons à 23 h50 en semaine prétextant de ne pouvoir assurer la sécurité des voyageurs du Paris – Strasbourg. Elle stigmatise ainsi les Châlonnais et retarde encore plus les retours tardifs dans la préfecture de région.

Parallèlement, la SNCF soumet de plus en plus de trains à réservation obligatoire tels que les trains de 23 h 15 au départ de Paris, le TEOZ de 17h17, ainsi que celui de 5 h au départ de Châlons arguant fallacieusement d'un meilleur confort ou du classement dans la catégorie des trains de nuit. Ce faisant elle prive les Châlonnais de solutions de dernière minute lorsque le dernier train de la soirée est manqué ou qu'une urgence appelle les Châlonnais à Paris tôt le matin.

Le train de 5 h avait été avancé d'une demi-heure (il était à 5 h30 auparavant) sans concertation aucune.

Bien sûr toutes les modifications d'horaire unilatérales de la SNCF ne sont pas mauvaises. Certaines sont même des initiatives heureuses comme par exemple la mise en place du train de 17 h 17 au départ de Paris améliorant la desserte de Châlons. Malheureusement, elle s'accompagne par la réduction du nombre de train directe Paris-Châlons allongeant ainsi la durée du trajet de 1h20 potentielle à 1 h 35 voir 1 h 40.

Toutes ces récriminations pourraient ressembler à du « pinaillage », puisqu'elles ne sont que minimales par rapport par rapport à l'agrément qu'est sensé apporter le train.

Non, les usagers de la ligne Paris-Châlons ne sont pas tous des usagers occasionnels qui « montent à Paris » à l'occasion d'un salon, ou hebdomadaires qui travaillent à Paris la semaine et rentrent voir leur famille le Week-end. La crise de l'emploi aidant, le choix de maintenir une vie de famille, les 35 h, et autres motivations personnelles ou professionnelles ont conduit nombre d'entre nous à résider à Châlons et à travailler à Paris quotidiennement. Les voyages quotidiens sont organisés au plus près des obligations professionnelles et familiales qui sont les nôtres. Ainsi la régularité et la densité de la desserte de Châlons en particulier aux heures de pointe qui se situent le matin de le sens Châlons-Paris et le soir pour le retour constituent des éléments presque vitaux dans cette organisation.

Forts d'une observation de plusieurs années nous pouvons affirmer que ces situations vont en s'accroissant et que les perspectives de l'emploi à Châlons ne contribueront probablement pas à les réduire.

Dans ce contexte, l'équilibre économique de la ligne du TGV-EST table sur un accroissement de 10 % du trafic dans la région grâce à un report des voyageurs de la route vers le rail. Cet objectif devrait être principalement réalisé sur la ville de Reims. La liaison avec Paris est trop courte pour justifier une connexion aérienne et suffisamment longue pour rendre le ferroviaire attractif face à la route. Mais les prix pratiqués par la SNCF rend compétitif l'usage du véhicule personnel dès que plus d'une personne entreprend le voyage. Au final, l'usage du train apparaît intéressant principalement pour les groupes, les professionnels qui se déplacent pour le compte de leurs employeurs et surtout les militaires, les jeunes, les personnes âgées et les travailleurs ; toutes captives de ce mode de transport. Même les cheminots, qui bénéficient d'avantages exceptionnels pour l'utilisation du train préfèrent souvent l'usage de leurs véhicules pour partir en vacances. Le report de la route vers le rail n'est pas gagné dans ces conditions.

Qu'en est-il de la desserte de Châlons dans ce contexte ?

La SNCF promettrait 2 TGV par jour desservant au final Bar le Duc. Mais surtout une réduction de moitié de la desserte. Quels en seraient les horaires et la fréquence ? Apporteraient-ils « un plus » aux usagers réguliers du train que nous sommes ?

Ce qui est certain, c'est qu'avec moins de trains, il s'ensuivrait forcément une moindre souplesse pour les usagers. Accompagnée d'une augmentation des tarifs liés à l'effet TGV, à l'instar d'autres régions, cette situation deviendrait vite insupportable.

Même la liaison quotidienne Paris-Saint Diziers que de nombreux châlonnais empruntent serait « recomposée » selon les propos du Directeur Régional de la SNCF, Alain Bulot, rapportés par le journal l'UNION. Que cache ce terme convenu ? Dans ce même article, il promettait des frustrations aux usagers...

Toutes ces questions sont partagées par les usagers réguliers du train, qui tout en espérant avoir changé de situation professionnelle d'ici là, s'inquiètent de l'avenir de la liaison, Paris-Châlons. Une raréfaction menacerait leurs capacités professionnelles.

Qu'en sera-t-il pour Châlons ? Elle pourrait se voir dynamisée par de nouvelles installations sans pour autant la transformer en « ville résidentielle de lointaine banlieue ». Tel n'a pas été le sort d'Orléans, Chartres ... et ne constitue pas un risque semble-t-il pour Reims.

En effet, la ligne TGV-EST fait la part belle à la ville de Reims qui bénéficiera, elle, de 7 liaisons TGV quotidiennes dans chaque sens mettant Reims à  $\frac{3}{4}$  d'heure de Paris ?

Châlons deviendra-t-elle une ville de troisième zone voyant passer les TGV-EST au large sans bénéficier des retombés ?

Il s'ensuivrait pour les usagers quotidiens une résignation qui les obligerait soit à renoncer à leur engagement professionnel parisien, soit à déménager sur un site permettant une meilleure accessibilité à Paris. La banlieue de Reims par exemple.

La baisse de la desserte de Châlons provoquerait également une baisse inexorable des transits vers les villes de la région (Verdun, Vitry le François...)

La SNCF verrait dès lors la fréquentation de la ligne Paris-Châlons baisser et serait obligée de revoir à la baisse son offre.

Ce scénario que nous rejetons, conduirait à l'isolement progressif de Châlons et remettrait en question l'organisation de nos vies familiales. Le désengagement évident de la SNCF dans les transports dans la région, avec un report du financement par le Conseil Régional doit impliquer les premiers concernés que sont les usagers de ces transports.

D'une part les usagers, souhaitent obtenir une information plus complète sur l'avenir des transports dans la région par une meilleure organisation de la communication de la SNCF et des pouvoirs publics à leur intention.

D'autre part, ils souhaitent devenir des interlocuteurs à part entière dans l'organisation future des transports dans la région.

Seule cette démarche pourrait préparer l'avenir de la liaison Paris-Châlons dans l'intérêt commun et partagé de l'ensemble des acteurs.

Les usagers de Châlons en Champagne souhaitent donc rencontrer les responsables régionaux du projet TGV-EST, et les responsables de la politique des transports dans la région Champagne-Ardenne et la CAC de Châlons en Champagne afin de s'enquérir sur l'avenir de la desserte Paris-Châlons et organiser leur participation dans les instances de concertation..