

# Un arrêt SNCF en gare de Courlandon : la Région examine la question

Alors que vient d'être célébré le 20<sup>e</sup> anniversaire du rétablissement de la ligne SNCF Reims-La Ferté-Milon via Fismes, des usagers du rail demandent la réouverture de la gare de Courlandon. La région étudie plutôt l'ouverture d'un point d'arrêt ferroviaire. Explications.

CHACQUE jour, près de 600 voyageurs empruntent la ligne SNCF Reims-La Ferté-Milon via Fismes rétablie il y a vingt ans à la suite d'interventions pressantes d'usagers.

Alors que la Région met peu à peu en service de nouveaux trains express régionaux de qualité, des usagers du secteur de Courlandon, Romain, Magnieux ont demandé la réouverture de la gare de Courlandon. C'est pour cette raison que la région a demandé à la SNCF de réaliser une étude détaillée afin de connaître l'opportunité d'une telle demande et les conditions techniques dans lesquelles cela pourrait se faire. On en sait un peu plus aujourd'hui.

## Soixante passagers/jour

Réouvrir une gare implique des coûts de fonctionnement très lourds. C'est pourquoi les spécialistes préfèrent parler de « création de point d'arrêt ferroviaire », aussi sécurisés, mais techniquement moins onéreux du fait d'un allègement du cahier des charges lors de la réalisation des travaux.

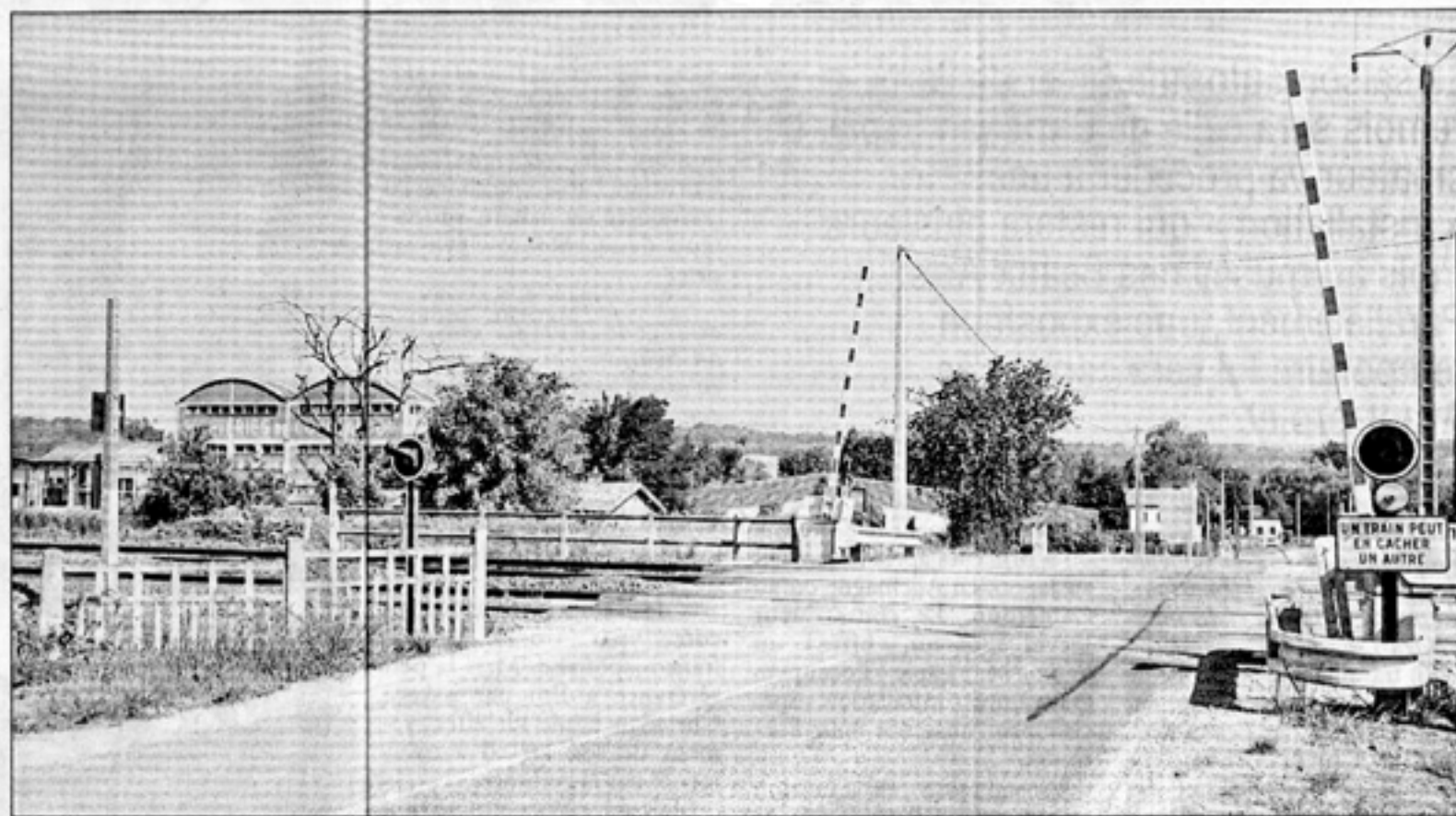
L'enquête a tenu compte de

trois critères : le marché, la desserte et ses conséquences sur l'exploitation du réseau et les coûts d'investissement.

• **Le marché** • Au premier semestre 2002, on comptait 43 abonnés dans les localités de l'aire d'attraction de Courlandon qui prenaient le TER soit au départ de Fismes (34), soit à Breuil (9).

Les estimations de clientèles ne sont pas négligeables en apparence dans cette commune située à 23 km de Reims, 4 de Fismes et 2 de Breuil/Vesle et qui a vu s'accroître sa population de près de 50 % entre les deux recensements pour atteindre les 249 habitants. « Sur la base des parts de marché moyennes constatées, l'ouverture d'un point d'arrêt journalier devrait générer un trafic journalier de type domicile/travail ou domicile/école de l'ordre d'une soixantaine de voyageurs ». Les déplacements pour motif personnel et privés loisirs ne sont pas comptabilisés dans l'estimation.

Reste à considérer que la majorité de la clientèle intéressée par un arrêt à Courlandon utilise déjà le train dans une



Excepté un meilleur confort pour les usagers du secteur, l'arrêt n'apportera pas franchement de clients supplémentaires.

autre gare (Breuil ou Fismes). Il n'y aurait donc pas globalement un sensible accroissement du trafic, mais seulement, et ce n'est pas négligeable, de « meilleures conditions de déplacement ».

• **La desserte** • Afin de répondre aux mieux aux déplacements domicile/travail ou/et/école, mais aussi attirer une clientèle loisir, la SNCF a retenu dans son étude des points d'arrêts à Courlandon le matin dans le sens Fismes - Reims et le soir dans le sens Reims-Fismes.

L'offre pourrait être complétée par un arrêt dans chaque

sens sur l'aller-retour midi pour permettre aux clients un séjour à Reims à la demi-journée. Seul problème, en raison du système de signalisation rudimentaire existant sur cette ligne un seul train peut circuler en même temps entre la gare de Reims et celle de Fismes, l'ordre de départ d'un train ne pouvant être donné au téléphone qu'à l'arrivée du précédent à l'autre gare.

Bilan, la mise en place d'un arrêt à Courlandon augmente de 3 à 6 minutes selon les cas le temps de parcours. Des minutes qui peuvent peser lourds sur l'heure d'arrivée des salariés

ou des étudiants sur leur lieux de travail, un changement pouvant rapidement les dissuader de prendre le train.

• **Coût** • Si la longueur des quais ne peut être réduite pour créer un arrêt ferroviaire à Courlandon, des économies substantielles peuvent être réalisées compte tenu de la faible fréquentation de point d'arrêt. Hors traversée des quais les travaux (quais, attente, confort) sont estimés à 580.000 euros.

• **Délai** • La création d'un

point d'arrêt à Courlandon, si la Région décide de le réaliser, pourrait être exécutée en quinze mois à compter de la signature d'une convention d'étude entre la région et la SNCF avec une mise en service qui correspondra à un changement de service été ou hiver.

Le financement sera pris en charge après convention par la région, RFF la SNCF et éventuellement d'autres collectivités.

A.M.