

<https://www.lepetitjournaldemenou.fr/spip.php?article834>

Editorial

La ligne 5

- Revue N°61 -

Date de mise en ligne : lundi 30 décembre 2013

Copyright © Sainte Ménehould et ses Voisins d'Argonne - Tous droits

réservés

Comme chacun sait, l'histoire a retenu de Napoléon III l'admirateur de la modernité, de la culture, des sciences et du développement industriel.

Son règne s'inscrit dans un quart de siècle de prospérité économique internationale et mise avant tout sur le développement du chemin de fer pour asseoir son avenir politique.

Certes les chemins de fer devaient traduire un affrontement inouï entre les groupes bancaires (Rothschild-Les Pereire) pour aboutir en 1859 au regroupement des sociétés ferroviaires en 6 compagnies. En 1852, la France comptait moins de 1 000 locomotives, elle en aura 5 fois plus en 1870.

Pour aller de Paris à Marseille, il fallait, avec le chemin de fer 16 heures contre une semaine en diligence. Quel progrès pour l'époque ! Aussi, c'est en 1867, à l'initiative des villes de Reims et Metz, en réaction au tracé Paris-Strasbourg passant par Epernay, Châlons et, Nancy, que le chemin de fer arrive en force en Argonne pour développer la région, les emplois sont au rendez-vous, la Lorraine devient notre voisine commerciale, Reims et Metz en perçoivent l'enjeu.

146 ans après cet événement, la ligne 5 se trouve menacée par une substitution routière. L'embarcadère Sainte-Ménehould (nom donné aux gares à l'époque) appartiendra à l'histoire malgré son rôle important dans l'histoire pendant la première guerre mondiale, pour ravitailler et soutenir le front en hommes et en matériel. Cette mesure de fermeture définitive est avant tout une réaction comptable des financeurs (Champagne-Ardenne, Lorraine, SNCF, RFF) mais qu'avons nous fait pour augmenter la fréquentation des voyageurs, valoriser le site, moderniser la voie, améliorer les horaires, rendre possible de mettre Reims à 54 minutes de Sainte-Ménehould et Suippes à 31 minutes ? Sainte-Ménehould peut-il devenir encore un terminus ?

Aujourd'hui la distance se mesure en temps. Le raccordement de Saint-Hilaire est toujours à l'étude. Certes on ne peut vivre avec des déficits croissants, mais quelle est la logique de fermer les gares et de prôner le ferroutage, d'essayer de mettre en place l'écotaxe pour lutter contre les pollutions en réorientant le trafic et en même temps de fermer les lignes ?

Aujourd'hui les voyageurs, demain le fret ?

Dans la France entière, tout le monde s'accorde à dire qu'une ville sans gare n'est plus une ville à part entière et que même un projet de train touristique ne remplace jamais avantageusement un train de voyageurs. Sous Napoléon III, Pierre Magne avait soutenu l'engagement financier partiel de l'Etat dans les entreprises ferroviaires pour le développement des territoires, la solidarité des hommes et l'égalité des chances.

Sainte-Ménehould n'est pas Lourdes mais rien n'interdit de croire au miracle.

Bonne lecture du numéro 61.

Patrick Desingly, Président