

Des vapeurs sur le Beauvais-Paris

Comme disait le philosophe, ce n'est pas le chemin (de fer) qui est difficile, c'est le difficile qui est le chemin. Ce que notait déjà un membre de l'Académie Goncourt en 1930, abonné du Paris-Beauvais : ce train était déjà rebelle à tout train-train.

Que sont les épreuves d'une semaine de grève sur le Beauvais-Paris ? Les voyageurs sortaient cahin-caha hier matin (lire ci-contre) de cette péripétie, si le mot est permis à l'aune de l'histoire de cette ligne. « Rien n'a changé depuis 1930 », assure en effet ce lecteur cultivé.

La preuve : ce gros livre édité en 1933. Il est signé Jean Ajalbert, ancien directeur de la Manufacture de tapisserie de Beauvais qui fut un abonné du Beauvais-Paris pendant une quinzaine d'années.

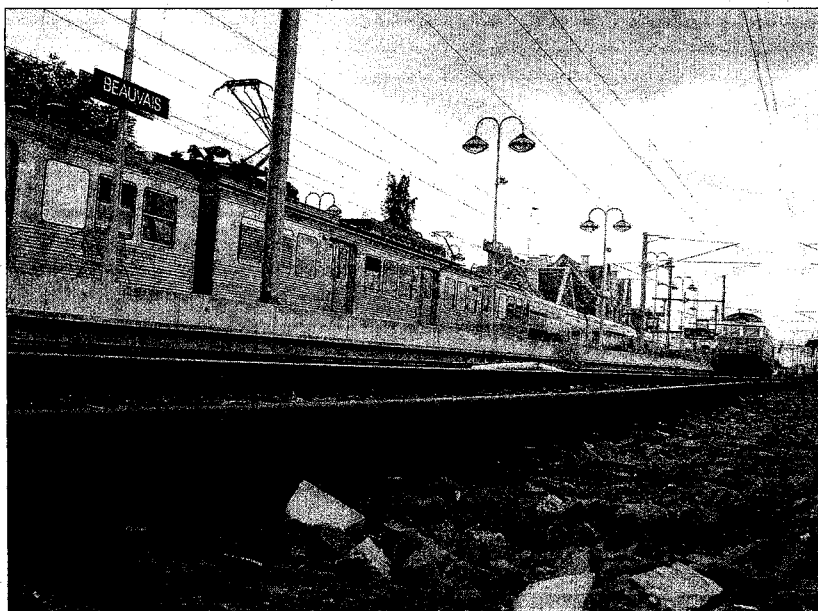
Cet écrivain rend hommage à l'Académie Goncourt où il siège, et sans doute plus confortablement que sur les banquettes de la SNCF. Ces « trains d'horaires impossibles, et qui mettent plus de deux heures pour accomplir soixante-dix kilomètres ! » alimentent sa verve assassine.

Jean Ajalbert consacre pas moins d'un chapitre entier, le 36, de son ouvrage *Beauvais*, basse lisse (Éd. Denoël et Steele) à ce chemin de fer... et de douleur.

Raillera bien qui raillera le dernier

Suprêmement ironique, lorsqu'il met un coup de pompe dans tel passage : « En vérité, un seul événement a marqué à Beauvais, depuis la guerre (Ndlr : la Grande), un acte d'héroïsme qui passe en originalité tout ce que l'on pouvait attendre d'un civil que rien n'obligeait à tenter l'aventure : M. Javary... M. Javary, directeur de la Compagnie des chemins de fer du Nord, est venu à Beauvais en juin 1932. Par le rail... »

Le voyageur pendulaire du Beauvais-Paris donne la voix à chacun dans ce tumulte quotidien que suscite ce transport. La chambre de commerce, par exemple, « depuis plusieurs années se faisant l'interprète des réclamations persistantes de nombreux usagers » pour que « fussent



Gare de Beauvais, hier, trois types de train, des Rio au gazole, des Z2N et du matériel neuf, cohabitent sur les voies.

adjoints les lavabos-water-closets, indispensables, au train de voyageurs n° 410... Tiens, cela ne rappelle-t-il pas des récriminations de 2007 contre ces rames de réforme dépourvues de toilettes ?

Dans une lettre du 27 octobre 1930 adressée au directeur de « l'Exploitation » du Nord déjà cité, M. Ajalbert écrit : « L'autre semaine, les wagons étaient chauffés ; ce samedi, en raison, sans doute, des pluies et de la baisse de température, rien. Et il pleuvait dans le compartiment ; c'est régulier quand il pleut dehors. »

Le ton devient alors plus sec. Mme Ajalbert « glacée », « une incurie chronique qui se joue de la san-

té de toute une population », « des centaines de plaintes qui s'exhalent à chaque trajet »...

« Je prends donc la liberté de vous avertir qu'au premier manquement grave j'userais de tous les moyens - serait-ce de la sonnette d'alarme - pour obtenir les constats immédiats », menace-t-il.

Ah, la sonnette d'alarme... que n'a-t-on mis depuis des sirènes ? M. Ajalbert ironise donc, à la suite d'une énième correspondance avec le fameux Javary : « j'apprends - les voyages instruisent la vieillesse - par vos réponses des 5 et 13 novembre (1930) que si un compartiment est glacé, c'est qu'il n'a pas été chauffé (...),

éblouissantes vérités de M. de la Palisse... ».

Finalement, « le Nord » a cessé de répondre » à M. Ajalbert. Il envoie bien encore quelques missives à M. Javary, mais : « Que faire ? j'écris, les autres crient, et le trafic sinistre continue... Nous payons le prix fort sans en avoir pour notre argent. N'y a-t-il pas des lois qui imposent aux transporteurs l'obligation de transporter normalement, sains et saufs, leurs clients ? » demande M. Ajalbert.

Il ne se résignera pas à voir Beauvais « ravalée au rang d'une bourgade desservie, c'est le mot, par un torillard d'intérêt local. »

D.G.

Contrôleur et self-contrôle

Le trafic régulier de Beauvais-Paris a repris hier matin. Après une semaine de grève, retour à la normale, enfin, presque... Selon un usager, « deux trains ont été annulés parce que les contrôleurs ne se sont pas réveillés ! » affirme-t-il exaspéré. Le service « communication » de Paris-Nord, interrogé peu après, ne confirme pas totalement. Ce n'est pas deux, mais un seul contrôleur, en arrêt maladie imprévu « de dernière minute », qui a empêché un train, et non deux, d'embarquer les passagers. Le « 6 h 42 » est parti à vide à Méru. Là, un contrôleur a embarqué pour la suite du voyage, vers Paris, avec des voyageurs. Quant à ceux restés à quai à Beauvais, ils ont été dérivés sur Creil, sans attente, toujours selon la cellule « communication » SNCF de Paris-Nord.

Un incident juvénile

Cet incident faisant mauvais effet à l'occasion d'une sortie de grève était mineur comparé à l'incident survenu jeudi soir à la Gare du Nord.

Le Paris-Beauvais de 18 h 36 est bonifié. Vingt minutes après la fermeture des portes de ce Paris-Beauvais, un incident technique - les portes se rouvriraient train en marche - conduit la SNCF à demander aux voyageurs de descendre et de prendre le 19 h 19 !

La frustration monte d'un cran lorsque les voyageurs apprennent, après vingt minutes, que la rame de 18 h 36 va donc partir... à vide. Certains refusent de quitter la rame. L'alarme est tirée. Un agent de sécurité s'en mêle et veut interpellé une voyageuse mise en cause. Mais d'autres viennent à sa rescousse, s'interposent, l'agent de sécurité sort une bombe lacrymogène, sans toutefois l'utiliser. Une responsable de la SNCF, intervenue avec vigueur, parvient à calmer les esprits échauffés. C'est dans ces entrefaites que les usagers frustrés du 18 h 36 ont atteint Beauvais... à 21 h 15 !

Aux origines d'un mauvais choix

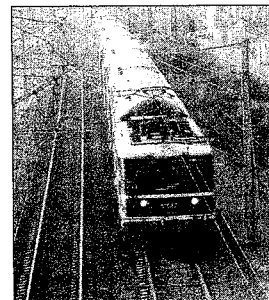
La ligne Beauvais-Paris souffre d'un mal congénital : le refus de la bourgeoisie locale d'accueillir une halte du Paris-Lille dans la ville préfectorale. C'est ainsi que fut préféré le tracé par la vallée de l'Oise, par Creil et Compiègne. Beauvais ne comprit sa mal-donne que trop tard, lorsque la compagnie du Nord ne lui proposait plus qu'un barreau de raccordement en Beauvais et Creil, mis en service en 1857, mais privant la préfecture d'un aller rapide vers la capitale.

Cette ligne de 78 kilomètres, a toujours été secondaire. La distance est actuellement franchie, au mieux, en une heure et dix minutes c'est-à-dire en limitant à deux gares sur huit les arrêts intermédiaires.

Cette ligne a été modernisée en 1999 par l'électrification de sa voie, unique sous la portion du tunnel du Coudray-sur-Thelle, ce qui constitue un goulot d'étranglement. Les gares ont aussi été renouvelées, sans que toutefois celle de Beauvais, pour ne citer qu'elle, n'offre un accès décent de tous ses quais aux personnes à mobilité réduite.

Cette modernisation a permis de doubler l'offre de trains, leur nombre quotidien passant de 9 à 18 allers et retours, du lundi au vendredi, sans que toutefois, le nombre des voyageurs augmente sensiblement. La SNCF estime à 4 000 le nombre des voyageurs qui montent ou descendent du train, quotidiennement, à Beauvais.

Le renouvellement du matériel roulant est le second volet de la remise à niveau de cette ligne (lire ci-contre).



Départ de Beauvais pour Paris.

La SNCF réagit

La direction Paris-Nord de la SNCF a réagi à la lettre adressée par Daniel Beurdeley, 1^{er} vice-président du conseil régional de Picardie en charge des transports, dans laquelle il suspectait la SNCF de ne pas utiliser, comme prévu, 50 % de rames neuves sur cette ligne. Ces rames sont financées par la Région.

« La moitié des liaisons sont assurées par des rames neuves, huit par des rames diesel Rio et huit par des rames franciliennes Z2N à deux niveaux. Lorsqu'on a du nouveau matériel, on le met en circulation dès qu'on peut », assure-t-on à la SNCF.

La grève reconductible lancée par trois syndicats et achevée samedi à 23 heures, ne portait pas expressément sur la problématique du matériel mais sur la réorganisation de certaines journées de travail, ajoute-t-on à la direction de Paris-Nord, qui précise que « les rames inconfortables ont disparu depuis le 7 juillet et, après les travaux menés à Saint-Sulpice, d'autres chantiers destinés à améliorer le confort des voies sont prévus entre septembre et fin novembre entre Persan, et Beauvais ».

La rue Louvet en phase de réfection toute la semaine



Cette semaine, la société Sobeca d'Herblay (Val d'Oise) effectue des travaux rue Louvet, entre les places des Halles et Jeanne-Hachette. Suite au renouvellement du réseau basse tension, qui a également concerné la rue Jacoby, des pavés sont remis en place.