

Au préalable, il est nécessaire de rappeler que malgré les oppositions des diverses associations et élus (dont AUTERCOVEC à Verdun), la ligne fut fermée au trafic des voyageurs le 13 décembre 2013, mais resta ouverte au trafic fret. Aujourd'hui elle est totalement fermée entre Valmy et Baleycourt (des croix de « Saint-André » sont placées sur la voie), ainsi que des rails déposés aux deux PN de Parois (village situé après Clermont-en-Argonne vers Verdun).

Divers arguments furent mis en avant pour justifier, de la part de la S.N.C.F et de la Région CHAMPAGNE - ARDENNE (qui est responsable du trafic T.E.R.) la fermeture de cette ligne :

- Le nombre de voyageurs (entre Verdun et Châlons) devenant trop faible (disparition des régiments, mais également la baisse démographique de l'Argonne et son potentiel économique qui, semble-t-il, périclité),
- L'entretien annuel de la voie (soit disant 1,6M€) devenant prohibitif,
- Mais surtout, la Région a avancé que la remise en état des infrastructures ne pouvait pas être supporté par le budget régional (60M d'€ selon la Région).

Ces trois arguments ont été contestés avec vigueur par le « Collectif – Ligne 5 » (dissout à ce jour), par AUTERCOVEC, aujourd'hui RAIL - AVENIR et par divers élus (pas tous, faut-il le souligner !). De nombreux échanges, manifestations, réunions furent organisés dans diverses villes bordant la Ligne 5, des motions furent votées dans les conseils municipaux, et nous ne perdons pas espoir que ce combat puisse trouver une issue positive.

Passons à la description des différents projets qui permettraient de réactiver cette ligne mythique sans trop de frais, avec un trafic et un nombre de voyageurs raisonnables...

I- Les projets qui ont été étudiés

Il s'avère nécessaire de faire part d'un rapport qui met en évidence une analyse comparative entre différents projets.

Il s'agit de « *l'Étude de faisabilité de réactivation des liaisons ferroviaires directes entre Verdun et Reims par la remise en service du raccordement de Saint-Hilaire au Temple* ».

Texte que vous pouvez consulter dans son intégralité, sur notre site.

Il est incroyable de constater que cette étude fut financée (100 000 € tout de même !) par les collectivités locales, à savoir : les Conseils Régionaux de Lorraine et Champagne-Ardenne, Reims-Métropole, Pays de Verdun, Syndicat Mixte du Pays d'Argonne, Communauté de Communes de Suippes.

Ces collectivités l'ont, elles-mêmes, demandé à R.F.F. qui, il est important de le noter, a également participé au financement.

Enfin, R.F.F. comme donneur d'ordre légitime, a commandé l'étude à **EGISRAIL** qui a produit cette note en date du 27 octobre 2011 (les schémas ci-dessous ont été extraits de cette note).

Ce rapport (comme bien d'autres) n'a connu aucune suite à ce jour !

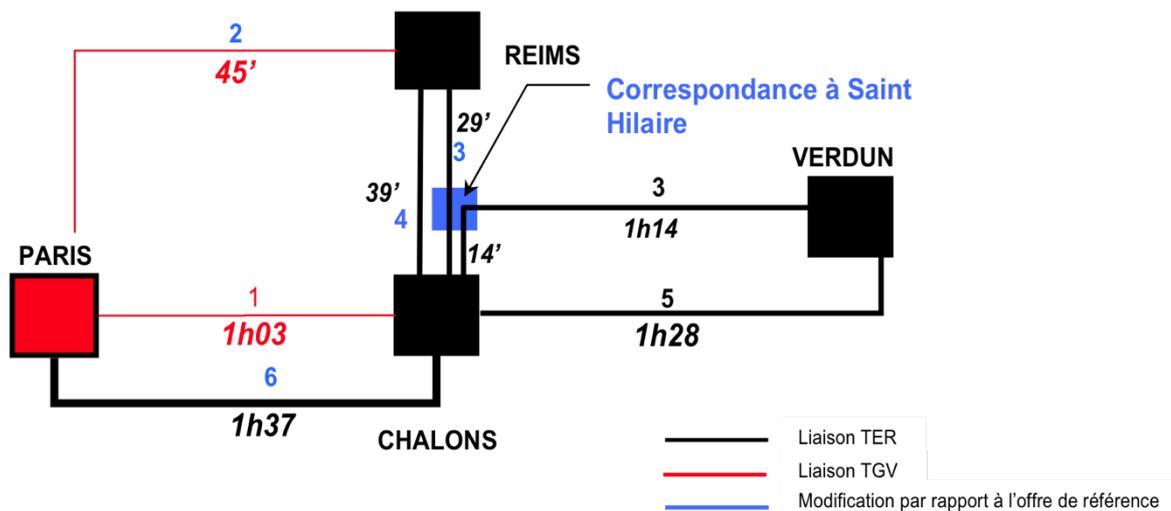
Cette étude propose 3 scénarii :

Le scénario A : il réactive l'embranchement de Saint-Hilaire, il fournit les différents temps de parcours. On remarque qu'il faudrait 1h 41 pour faire Verdun – Reims (puis 45mn pour aller à PARIS avec le TGV).

Le scénario B : Il ne réactive pas l'embranchement mais propose que pour certains allers (respectivement retours) Verdun – Châlons, un arrêt à Saint-Hilaire et une correspondance pour Reims (respectivement pour Verdun) soient prévus (par exemple, pour l'aller, le train venant de Verdun s'arrête en gare au quai 1, les voyageurs passent au quai 3 dans un train qui attend. Il y a effectivement 3 quais dans cette gare). Le temps de parcours serait de 1h 43...

Le scénario C : c'est la liaison par cars entre Verdun et Reims (par l'Autoroute A4). Nous ne l'étudions pas puisque c'est un type de liaison qui est vigoureusement condamné par les associations (baisse de la qualité du service, aléas et encombrements routiers, accidents potentiels, confrontations cars/camions). Certes, ce type de transport va dans le sens de la loi MACRON, mais est complètement en contradiction avec les politiques publiques liées au développement durable (voire la tablette produite par le Collectif).

Revenons au scénario B qui semble être attractif puisqu'il ne nécessite pas de raccordement (qui a un coût, on l'observera ensuite) et qui ne fait perdre que 3 mn environ sur le parcours.



Or, cette solution comporte des inconvénients que la S.N.C.F. et le rapport ne mentionnent pas :

- Toute correspondance comprend une « rupture de charge » (les voyageurs sont obligés de descendre du train) et celle-ci est très mal vécue par les voyageurs, sans compter le risque d'attente (retards des trains) et surtout la perte possible de la correspondance pour raison de retard trop important (pour ne pas trop perturber le trafic, la rame qui attend sur la Ligne 10 est dans l'obligation de repartir).
- Elle demande de la part du service soit une rame supplémentaire, soit des concordances entre horaires qui ne sont pas toujours évidentes à mettre en place.
- Les 3min calculées sont théoriques et cet écart est rarement respecté.
-

Les voyageurs sont plus enclins à prendre le train sur les parcours directs que ceux qui comportent des correspondances, même si celles-ci sont bien organisées (ce qui est loin d'être toujours le cas). Il est à signaler que cette correspondance a existé dans le passé, elle fut loin d'être performante et n'a pas empêché le déclin la ligne.

Donc, le raccordement est non seulement utile mais nécessaire au bon fonctionnement de cette ligne. Car :

- 1) Il permettrait le désenclavement de l'Argonne, ce qui est vital pour cette région qui effectivement se raréfie démographiquement. Cette raréfaction est certes due au manque de productions de richesses, mais également en raison de ce ré-enclavement (l'un est une conséquence de l'autre).
- 2) Le contexte a changé avec l'arrivée du T.G.V. à Reims. Même si Verdun est proche de la gare Lorraine – T.G.V. (mais son absence de connexion avec les T.E.R. oblige les voyageurs à utiliser la voiture sur 30 km), la Ligne 5 « draine » des voyageurs

(étudiants à Reims en particulier) sur toute la suite de son parcours, certains pour se diriger vers la gare de Bézannes-T.G.V. et ainsi aller vers Paris dans un temps plus que raisonnable. Donc, ce raccordement associé à des dessertes rapides et efficaces (les X73500 et les AGC), attirerait une quantité de voyageurs bien supérieure à celui qu'avait revendiquée la Région à la veille de la fermeture...

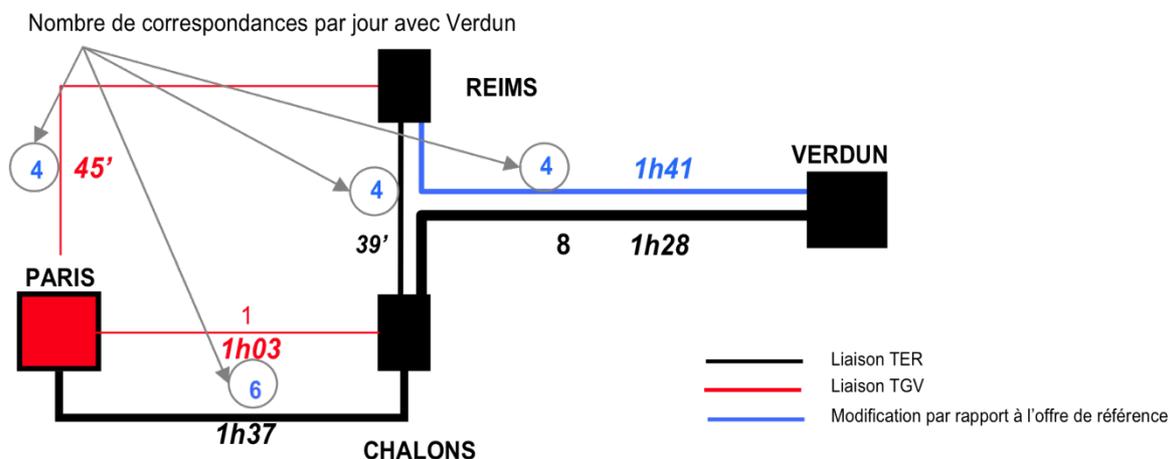
- 3) Une seule rame pourrait effectuer un parcours triangulaire (Verdun, Reims, Châlons) le matin, une autre l'effectuerait dans le sens inverse en fin d'après-midi (la S.N.C.F propose cette desserte entre Reims, Epernay, Châlons et cela semble fonctionner). Ce dispositif limiterait les dépenses de la part de la S.N.C.F.. Ceci étant, le tableau ci-dessous (fin du texte) propose des horaires très performants certes avec plus de rames...
- 4) Ce qui a été dit ci-dessus serait une alternative viable au tout routier auquel nous nous opposons avec fermeté (ainsi qu'au covoiturage). Nous insistons sur le fait que le remplacement par des cars est une fausse bonne solution (voir la plaquette produite par le Collectif et les différents articles de presse).

II- Propositions autour du scénario A

Dans le cadre du scénario A du rapport d'EGISRAIL, on peut envisager 3 solutions (1, 1' et 2). Les coûts sont différents, les contraintes également.

Nous allons les décrire :

Le schéma de référence est celui ci-contre. Évidemment le raccordement vers Reims peut être reconstruit avec deux voies (comme il l'est actuellement) mais également avec une seule voie si l'on considère que dorénavant il n'y aura plus de trains à réguler sur cette partie, auquel cas le prix de la reconstruction sera moindre.



Solution 1 : suppression des deux P.N. et construction d'un ouvrage d'art englobant les 3 ou 4 voies. Coût estimé du projet total : 16,6M€ (valeur 2011).

Cette solution est inenvisageable en raison non seulement de son coût, mais également par la proximité du pont des maisons existantes (l'ancienne maison du garde barrière, revendue à un privé). Évidemment, la S.N.C.F. présente des arguments qui laissent à penser que c'est la seule solution possible (loi « Bussereau », voir ci-dessous) et ainsi, en s'appuyant sur son coût, refuser l'implantation de ce raccordement.

Solution 2 : On conserve le P.N. 2 et l'on automatise le P.N. 2bis qui engloberait 1 ou 2 voies, mais, on pourrait également prévoir un couple de barrières qui engloberait les 4 voies. Dans tous les cas, le coût estimé est de 10M€ (maximum, en valeur 2011, au total : mise en place du P.N. mais également le remblai, les voies et les aiguilles, ainsi que la

signalisation). C'est la solution la moins onéreuse mais qui se « heurte » effectivement à la directive « Bussereau ».

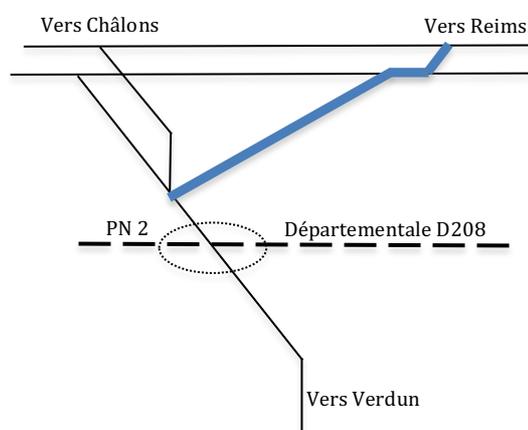
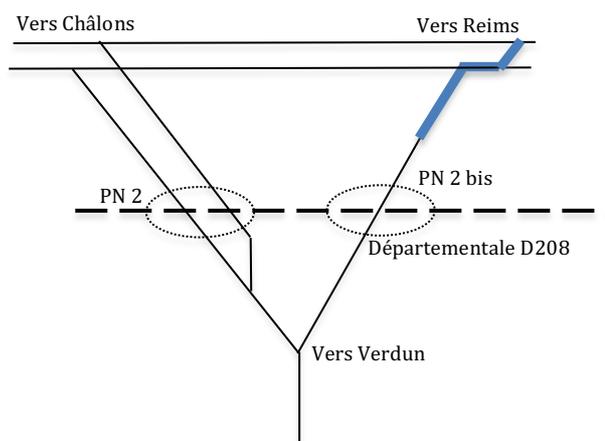
Cette directive déposée 26 juin 2008 à la suite d'un accident très grave sur un passage à niveau¹, interdit (mesure 20) la construction de nouveaux passages à niveau sur des lignes existantes mais également sur celles appelées à être rouvertes, ce qui est le cas présentement.

Depuis cette directive fut quelque peu reconsidérée. En effet, un certain nombre de critères² (quantitatifs et qualitatifs) peuvent être étudiés et permettre ainsi, la mise en place d'un P.N..

Solution 1' : une solution intermédiaire est possible. On diminue l'empreinte des deux voies (donc le P.N. 2 enjambrerait qu'une voie, comme le montre le schéma ci-contre) sur le raccordement vers Châlons, et le raccordement vers Reims aurait pour origine un embranchement au-delà du P.N. 2 vers Châlons. Ainsi, le P.N. 2 bis disparaîtrait... Cette solution semble intéressante, mais elle impose deux contraintes : 1) la courbure de la voie de raccordement serait plus petite, ce qui modifierait la vitesse des trains, 2) le raccordement traverserait une zone qui s'avère être du domaine privé!!...

Donc, en résumé, c'est la solution 2 qui est susceptible de retenir toute notre attention, car elle semble réunir le maximum d'avantages, tout en limitant les coûts.

Ceci étant, ce n'est pas si simple, car la directive « Bussereau », même amendée, oblige à étudier la dangerosité des P.N. en place. Or, entre Verdun et Sainte-Ménéhould, ce sont 12 P.N. qui jalonnent la ligne. Certains ne sont pas gardés par des barrières automatiques, seuls deux simples « stop » incitant à la vigilance, or les chemins qui traversent la voie en ces endroits, sont fréquentés par des matériels agricoles et ces traversées peuvent s'avérer dangereuses (un accident a déjà eu lieu, voir l'article de l'Est Républicain du 16/09/2011).



1. _____

¹ Accident du 2 juin 2008 à Allinges (Ht-Savoie), collision d'un car scolaire et d'un train, occasionnant 7 morts parmi les enfants.

² Différents critères déterminent un niveau de risques. Ces critères sont quantitatifs (fréquentation des voitures sur la route, son angle avec lequel elle « coupe » les voies, le nombre des trains par jour et leur vitesse) et qualitatifs (équipement du PN, risque de remontés de files, présence ou non de piétons, etc...). Les niveaux de risques ainsi obtenus doivent respecter deux critères cumulatifs, à la date de mise en service et 10 ans après :

- Le niveau de risque individuel de chaque passage à niveau doit être inférieur au niveau de risque moyen d'un passage à niveau sur le réseau ferré national, soit 0,005.
- La somme des niveaux de risque individuels de l'ensemble des passages à niveau de la ligne doit être dix fois inférieure à celle d'une ligne équivalente de même longueur, soit ici inférieure à 0,02475.

Pour ce qui est de la remise en état de l'infrastructure, les 60M€ nécessaires et mis en avant par la Région, semblaient exagérés (coûts déterminés la veille de la fermeture en décembre 2013).

En effet, la ligne est entretenue entre Saint-Hilaire et Valmy (en raison du passage des trains céréaliers au silo de Valmy) et seul un affaissement du terrain entre les Islettes et Clermont en Argonne nécessite un engagement sérieux en terme de réfection (les trains y étaient limités à 40 km/h, alors que la ligne permettait, dans son ensemble, des vitesses de 90 km/h).

Ceci étant, soyons objectifs, la ligne étant fermée depuis le 20 décembre 2013, l'infrastructure s'est grandement dégradée entre Valmy et Verdun et les coûts nécessaires à la réouverture de la ligne ont, sans aucun doute, augmenté !...

Résumons :

- Si l'on veut mettre en place un projet de raccordement (Solution 2 du scénario A), comme il a été indiqué ci-dessus, c'est 1) 800m de voies et traverses à remplacer, 2) un remblai de 2m d'épaisseur pour que les deux tronçons reviennent à niveau 3) évidemment deux aiguilles sur la Ligne 10 pour finaliser le raccordement, ainsi que la signalisation 4) surtout un P.N. automatique sur la route départementale 208 associé au P.N. n°2 bis du schéma existant. Comme il a été dit ci-dessus : 10M€ au maximum...

- Des travaux de réfection de la voie entre Les Islettes et Clermont en Argonne afin de supprimer cet affaissement de terrain et permettre, de nouveau, des vitesses convenables des trains (90 km minimum).

- Remarquons que le tunnel de l'Argonne (ou tunnel des Islettes nord, photo ci-contre) est en parfait état et ne demande aucune réfection pour le moment.

- Il semble nécessaire d'étudier la suppression de certains P.N. non automatisés. Ce point nécessite une concertation avec les agriculteurs susceptibles de faire passer leurs engins agricoles et donc avec les Maires des différents villages concernés.

- La mise en service de matériels performants et rapides, avec des allers directs entre Verdun et Reims (Bézannes T.G.V. et Reims-Centre) et des arrêts dans les différentes villes citées ci-dessus. Il est nécessaire d'envisager un cadencement des horaires adéquats qui permettrait, par exemple, à des étudiants d'accéder aux villes universitaires de Reims et Paris (voir pour ceci la fiche horaire proposée ci-dessous). On peut imaginer une desserte triangulaire entre Verdun, Reims et Châlons, dans un sens le matin et dans l'autre en fin d'après midi...



Entrée du tunnel des Islettes nord, côté Sainte-Ménéhould. L'entrée de droite recevait la 2^{ème} voie qui a été déposée.

III – Les soutiens et les oppositions à ce projet

Quelques informations essentielles sur le sujet :

- 1) Des motions, soit contre la fermeture de la Ligne 5, soit pour la réactivation du raccordement, soit les deux, ont été décidées dans des conseils municipaux d'un certain nombre de villes et villages... Lesquels ?
- 2) Une pétition a été proposée en ligne et a engrangée beaucoup de signatures.
- 3) Quelques oppositions se sont révélées au cours du temps, des motions pourtant signées sont laissées « lettres mortes » dans la suite des événements... Il est étrange qu'un certain nombre d'élus qui s'étaient engagés positivement soient revenus sur leur position... Pourquoi ?
- 4) Une plaquette résumant nos propositions a été envoyée, à une centaine d'élus de toute la région (Argonne, Marne, environ de Reims). Aucune réponse de leur part.

Liste de quelques interventions ou motions :

- Le Conseil Municipal de Futeau, sous la présidence de Mme COLSON Chantal, en date du 9 mai 2011, a voté une motion en faveur du raccordement (motion en notre possession).
- M. G. LONGUET, Sénateur de la Meuse, M. R.P. SAVARY, président du Conseil Général de la Marne, M. A. LUX, Maire de Verdun, font part à M. BACHY, Président du Conseil Régional de Champagne-Ardenne, que l'assemblée a convenu, en date du 15 février 2007, lors d'une réunion, de la nécessité de reconstruire le raccordement. Le courrier fut signé par ces trois élus (lettre en notre possession).
- Le Conseil Municipal de Nesle (Arrondissement de Peronne, dans la Somme), sous la présidence de M. P. PILOT, en date du 20 septembre 2007, a voté une motion en faveur du raccordement et de la rénovation de la ligne (lettre en notre possession).
- Un courrier a été envoyé à M. D. PERBEN, Ministre des Transports, le 30 novembre 2006, de la part de M. J.C. ETIENNE, Sénateur de la Marne et Conseiller Régional, afin d'attirer l'attention du gouvernement de cette époque, sur la nécessité de réactiver le raccordement à Saint-Hilaire (lettre en notre possession).
- Le Conseil Municipal de Valmy, sous la présidence de M. P. BROUILLARD, en date du 03 février 2003, a voté une motion en faveur du raccordement et de la rénovation de la ligne (lettre en notre possession).
- Etc...

Afin d'élargir l'information, nous proposons, ci-dessous en page 10 et 11, deux feuillets, ils fournissent la liste de tous les vœux, délibérations et motions en faveur de la réouverture de la Ligne 5, ainsi que la réactivation du raccordement de Saint-Hilaire. Ils renseignent, entre autres, sur les communes et communautés de communes qui ont signé ces motions (avec les dates de la motion).

Le troisième feuillet montre l'existence de la pétition et de sa situation à ce jour...

Sur quelques oppositions et comportements attentistes :

Nous tenons à signaler que le Maire de Sainte-Ménéhould n'a jamais œuvré pour la réouverture de cette ligne.

Nous avons appris en écoutant les informations régionales, le dimanche 22 février 2015 entre 19h et 20h que M. COUROT, Maire, a envisagé de laisser s'installer dans la gare un musée de jouets tenu par une personne privée. Même si ce projet ne semble ne pas être finalisé, même si ces locaux ne sont certes pas indispensables à la réouverture de la ligne (beaucoup d'arrêts sont dorénavant dépourvus de structures fermées, comme à BOUY), nous espérons que cette décision n'augure pas des projets plus néfastes, comme la récupération des plates-formes et la dépose des voies, ce qui entrainerait des conséquences évidemment catastrophiques pour ce projet qui nous tient à cœur et qui engage l'avenir de notre région.

M. P. AUVRELE, ancien Directeur Régional de la S.N.C.F. ose affirmer que ceux qui militent pour la réouverture de la ligne et le raccordement, sont des nostalgiques (article de l'Union du 24 avril 2015, encadré bas de page).

M. BACHY (et le Conseil Régional) a pris, sous les indications de la S.N.C.F., la décision de fermeture. Il y a bien longtemps, il était en faveur de la ligne, pourquoi ce revirement ?... Est-ce pour des raisons purement économiques? Est-ce que la loi MACRON ou le rapport DURON l'ont incité à poursuivre dans cette opposition?

Nous sommes en droit de nous poser toutes ces questions !...

Pour terminer :

Un adhérent (anciennement à AUTERCOVEC) et qui travaille à la S.N.C.F. a réussi à construire un tableau qui met en évidence des horaires performants dans des rotations entre Bézannes-T.G.V. (et/ou Reims-Centre) et Verdun, certains passant par Châlons et utilisant ce raccordement. Voici le tableau :

5 - METZ - VERDUN / Sainte Ménehould / REIMS - CHÂLONS									
PROPOSITION									
Luxembourg					(12.55)				(18.98)
Thionville					(13.19)				(18.41)
Metz-Ville					13.38				18.41
Parc Walygator									18.53
Hagondange					(13.30)13.53				(18.51)18.57
Conflans-Jamy					14.14/14.17				19.17/19.20
Etain					14.36				19.38
Verdun	05.50		09.55		14.54/14.55			19.00	19.54/19.55
Clermont-en-Argonne	06.17		10.22		15.22			19.27	20.22
Les Islettes	06.24		10.29		15.29			19.34	20.29
Sainte Ménehould	06.32/06.33	07.00	10.37/10.38	13.00	15.37/15.38	17.00	19.15	19.42/19.43	20.37/20.38
Valmy	06.41	07.08	10.46	13.08	...	17.08	19.23	...	20.46
Suilpes	06.56	07.23	11.01	13.23	16.00	17.23	19.38	20.05	21.01
Saint Hilaire-au-Temple		07.36		13.36		17.36	19.51		
Mourmelon	07.14				16.18			20.23	21.19
Reims-Centre	07.36/07.38		11.39		16.40/16.42			20.45/20.47	21.41
Reims-F.d'Esp.-Université	07.41				...			20.50	
Reims-Maison B.-CHU	07.44				
Champ-Ardenne-TGV	07.49				16.50			20.56	
Châlons-en-Champagne		07.47		13.47		17.47	20.02		
Paris-Est	07.43	08.15	11.43	14.16		17.57	20.21		
Charleville-Mézières	07.40		12.32						21.54
Saint-Dizier		08.10		13.55		18.26	20.16		
Bar-le-Duc						18.10	20.36		
Dijon		08.14		13.55					
Epemay	08.21	08.16		14.16	16.47	18.16			21.28
Laon			12.27		16.54				
Correspondances en gare de Champagne-Ardenne-TGV	Roissy 08.14 Strasb. 08.30				Nantes 17.00			Paris 21.10	

Rame 1 (AGC) utilisable sur réseau lorrain de 11.15 à 13.35 équipe-train du foyer de Reims du 08.08 au 08.06 J+1 avec découché Verdun
 Rame 2 (X73500) utilisable que Ligne 5 équipe-train du foyer de Châlons du 13.00 à 08.39 J+1 avec découché Menou et A/R taxi Châlons pour relèvement
 Rame 3 (X73500) utilisable sur réseau lorrain de 14.55 à 18.40 équipe-train du foyer de Metz du 18.41 au 14.53 J+1 avec découché Reims

Compte tenu de tous ces éléments, la réouverture de la ligne et la construction du raccordement, suscitent, de la part des divers élus et responsables, des réactions souvent intéressantes et positives. Mais parfois, un attentisme affligeant vient contrecarrer une démarche qui est contraire aux intérêts de la région.

Il est très clair qu'actuellement nos responsables, même ceux de la S.N.C.F, ont fait le choix du « tout routier »...

Nous pensions, dans notre grande naïveté, que la fonction première de la S.N.C.F. était de faire rouler des trains... Or, force est de constater qu'avec ses filiales de cars (KEOLIS et iDBUS), a fait également le choix de la route et donc a décidé ou projette de fermer de nombreuses lignes.

Ce choix, dicté par de simples considérations court-termistes, correspond à de fausses bonnes solutions sur le long terme.

Nous espérons que les élus ou futurs élus, prendront enfin conscience que ces choix sont non seulement inefficaces mais dangereux pour l'environnement, donc pour la planète...

Évidemment, bien d'autres actions sont contraire au bon fonctionnement des systèmes écologiques qui rythment nos vies (le nucléaire et ses déchets, l'utilisation forcené du charbon et du pétrole qui occasionne le réchauffement climatique, la pollution massive des sols et de nos corps, etc...), mais la disparition du train voulue par un certain nombres de nos dirigeants fait partie de cet ensemble qui entraine, petit à petit, la détérioration des écosystèmes qui sont essentielles à notre survie.

Sans parler, concernant l'immédiate actualité mais également future, des énormes encombrements routiers occasionnés par une quantité hallucinante de camions...

La route est devenue un milieu extrêmement accidentogène, c'est aussi pour cette raison que le choix des cars est une très mauvaise solution.

Il faudra bien qu'à un moment ou à un autre, nos dirigeants, certes tétanisés par la problématique du chômage, se rendent compte que leurs décisions ne sont plus en adéquation non seulement avec l'amélioration nécessaire de notre environnement, mais également avec leurs propres discours.

Nous pensons que le train est un moyen de transport d'avenir car il est écologique (à condition que le matériel utilisé soit performant), il est conforme aux « politiques publiques liées au développement durable ». Il doit donc s'opposer au « tout routier » en devenant un moyen de transport central (les camions et les cars ne servant que de moyen de rabattement vers les gares).

Mais, il est évident que ces propositions relèvent d'une politique volontariste...

4. **Annexes** (ces délibérations et pétitions datent évidemment, mais montrent que beaucoup ont porté de l'intérêt à la réouverture de cette ligne) :

Délibérations, vœux, pétitions en faveur de la réouverture, côté Reims, du raccordement ferroviaire de Saint Hilaire au Temple dans la Marne (situation au 20 décembre 2014)

Délibérations		
Communes, Communautés de communes ou Pays	Date de la motion	Population
Les Islettes	26/09/2002-05/03/2009	
Esnes en Argonne	25/10/2002	
Buzy-Darmont	28/10/2002	
Sainte Menéhould	25/11/2002	
Jouy en Argonne	2/12/2002	
Valmy	3/02/2003	
Clermont en Argonne	10/03/2003-10/02/2004 28/11/2005-22/02/2007	1567
Le Futeau	11/04/2003-11/04/2011	165
Communauté de communes de Montfaucon -Varennes en Argonne (regroupement de 21 communes : Avocourt, Baulny-Charpentry, Boureuilles, Brabant sur Meuse, Cheppy, Cierges sous Montfaucon, Consenvoye, Cuissy, Epinonville, Esnes en Argonne, Forges sur Meuse, Gercourt et Drillancourt, Gesnes en Argonne, Malancourt, Montfaucon , Régnéville sur Meuse, Romagnes-Gesnes, Septsarges, Varennes en Argonne , Vauquois , Véry)	5/05/2003	2843
Communauté de communes de Verdun (regroupement de 5 communes) Verdun , Thierville sur Meuse , Haudainville, Sivry la Perche, Béthelainville)	19/06/2003 17/09/2007	23695
Communauté de communes de Spincourt (regroupement de 20 communes) Amel sur l'Etang, Arrancy, Billy sous Mangiennes, Dommary Baroncourt, Domrémy la Canne, Duzey, Eton, Gouraincourt, Loison, Mangiennes, Muzeray, Nouillonpont, Rouvrois sur Othain, Saint Laurent sur Othain, Saint Pierrevillers, Senon, Spincourt , Sorbey, Vaudoncourt, Villers les Mangiennes)	19/06/2003 24/10/2007	4392
Communauté de communes de Charny sur Meuse Belleville sur Meuse , Béthincourt, Bezonvaux, Bras sur Meuse , Charny sur Meuse, Chattancourt, Fromeréville les Vallons , Montzéville, Samogneux, Champneuville, Marre, Vacherauville, Vaux	23/06/2003 17/03/2014	5363
Bouy	26/09/2003	422
Communauté de communes de la Région de Suippes (regroupement de 16 communes : Bussy le Château, Cuperly * Herpont, Jonchery sur Suippes, La Cheppe, La Croix en Champagne, Laval sur Tourbe, Les Charmontois, Saint Hilaire le Grand, Saint Jean sur Tourbe, Sainte Marie a Py, Saint Remy sur Bussy, Sommepey, Somme-Suippe , Somme-Tourbe , Souain, Suippes , Tilloy et Bellay	16/10/2003 11/12/2008	6840
Saint Hilaire au Temple	12/12/2003	237
Belleville sur Meuse	20/02/2004	3180
Communauté de communes d'Etain (regroupement de 26 communes : Abaucourt-Hautecourt *, Blanzee, Boinville en Woevre, Braquis, Buzy-Darmont , Châtillon sous les Côtes, Damloup, Dieppe, Eix , Etain , Foameix, Fromezey, Grincrey, Grimaucourt en Woevre, Gussainville, Herméville, Lanhères, Maucourt, Mogeville, Moranville, Morgemoulin, Moulainville, Parfondrupt, Rouvres en Woevre, Saint Jean lès Buzy, Warcq)	16/09/2004	7141
Dun sur Meuse	12/10/2004	752
Fromeréville les Vallons	29/10/2004	240
Mourmelon le Petit	7/12/2004-17/3/2005	759
Communauté de communes du Centre Argonne Aubréville, Brabant en Argonne, Brocourt en Argonne, Clermont en Argonne , Dombasle en Argonne Jouy en Argonne Julvécourt, Le Futeau , Lachalade, Le Claon, Le Neufour, Les Islettes , Neuville en Argonne, Rarécourt, Récicourt	21/01/2005	4561

Dampierre au Temple	10/06/2005	238
Syndicat Mixte du Pays d'Argonne Champenoise Communauté de Communes de Sainte Ménéhould Argers, Braux-Saint-Rémy, Braux-Sainte-Cohière, Chatrices, Chaudefontaine, Courtémont, Dommartin-sous-Hans, Dommartin-Dampierre, Elise-Daucourt, Florent-en-Argonne, Gizaucourt, Hans, La Chapelle-Felcourt, La Neuville-au-Pont , Maffrécourt Moiremont, Passavant-en-Argonne, Sainte Ménéhould , Somme-Bionne, Valmy Verrieres, Villers-en-Argonne Communauté de Communes de Givry en Argonne Auve, Belval en Argonne, Contault le Maupas, Dampierre-le-Château, Dommartin-Varimont, Eclaires, Epense, Givry-en-Argonne , La-Neuville-aux-Bois, Le-Châtelier, Le-Chemin, Le Vieil Dampierre, Noirlieu, Saint-Mard-sur-Auve, Rapsécourt, Remicourt, Saint-Mard-sur-le-Mont, Sivry-Ante, Somme-Yèvre, Communauté de Communes de Ville sur Tourbe Berzieux, Binarville, Fontaine-en-Dormois, Gatreuil, Massiges, Malmy, Minaucourt le Mesnil lès Hurlus, Rouvroy-Ripont, Saint-Thomas-en-Argonne, Servon Melzicourt, Vienne la Ville, Vienne le Château , Ville sur Tourbe, Virginy, Wargemoulin-Hurlus	motions les 19/11/2003 7/12/2005 25/03/2009 27/03/2013	12 005
Communauté de communes Vesle - Montagne de Reims Beaumont sur Vesle, Billy-le-Grand, Ludes, Mailly Champagne, Les Petites Loges, Sillery, Trépai, Vaudemange, Verzenay, Verzy	15/11/2006	7113
Bazancourt	12/01/2007	1941
Betheny	19/02/2007	5943
Cormontreuil	21/03/2007	6390
Rethel (Ardennes)	28/03/2007	8052
Vouziers (Ardennes)	25/04/2007	5047
Saint Brice Courcelles	14/05/2007	3356
Taissy	31/05/2007	2300
Nesle (embranchement particulier fret) (Somme)	20/09/2007	2400
Belleray	23/05/2008	445
Vauquois	29/03/2013	23
Verdun	15/10/2013	19 000
Fermeture au trafic voyageurs de la ligne 5 à l'ouest de Verdun		
Saint Memmie	6/11/2013	5319
Evrès en Argonne	16/01/2014	88
Sivry sur Meuse	31/01/2014	385
Dugny sur Meuse	24/06/2014	1279
Clermont-en-Argonne (référence à la motion prise le 22 février 2007)	29/09/2014	1567
Sommedieue	17/10/2014	941
Gandrang (Moselle)	30/10/2014	2933
Esnes en Argonne	14/11/2014	132
Belleray (renouvellement)	16/12/2014	432

Les collectivités territoriales (communes, communautés de communes) **meusiennes et marnaises** indiquées dans le tableau ci-dessus représentent plus de **80 000 habitants**.

Motions pour **le simple maintien** de l'activité voyageurs de la **ligne 5 à l'ouest de Verdun**

Communauté de communes de la région de Sui ppes	26/09/2013	
Châlons en Champagne	21/11/2013	45150
Fromeréville les Vallons	25/11/2013	240
Conflans en Jarnisy	6/12/2013	2400
Belleville sur Meuse	12/12/2013	3180

Pétitions

Campagne été 2007

« *Pour la réactivation du raccordement, côté Reims, de Saint Hilaire au Temple* »

1900 signatures

(L'Union du 3 septembre 2007)

Secteur Sainte Menéhould
Clermont en Argonne

1300 signatures

Secteur Suippes

600 signatures

Campagne premier trimestre 2013

« *Pour la réactivation du raccordement, côté Reims, de Saint Hilaire au Temple* »

« *Pour la création d'une relation TER ferroviaire directe Verdun/Etain - Pont à Mousson - Nancy* »

2600 signatures

(L'Est Républicain du 10 mars 2013)

Pétition (par Internet) **en cours** www.petitions24.net/sauvonslaligne5

Campagne octobre 2013 (début 13/10/2013)

« *Pour le maintien de la ligne 5 à l'ouest de Verdun et la réactivation du raccordement, côté Reims, de Saint Hilaire au Temple* »

Nombre de signatures : > 1825

Signatures de :

M. Pierre FAYNOT, conseiller général de la Marne et ancien maire de Saint Memmie,
M. Bernard VILLEFAYOT, ancien maire de Clermont-en-Argonne et ancien conseiller général de la Meuse,
M. Samuel HAZARD, conseiller général de la Meuse et maire de Verdun
M^{me} Evelyne DIDIER, Sénatrice de Meurthe et Moselle et ancienne maire de Conflans-en-Jarnisy
M. Michel CLAIRE, ancien conseiller régional de Lorraine et ancien maire de Bayon
M. Alain DIDRY, président de la Fédération des communautés de communes du Pays de Verdun et maire de Brassur Meuse