



À Longueville, les trains à vapeur touristique de l'Ajecta ne peuvent plus rouler. La SNCF a annoncé ne plus assurer leur gestion à partir de 2024 CH/RSM77

## PATRIMOINE. Lâchée par la SNCF, l'Ajecta ne peut plus faire circuler ses trains touristiques

**LONGUEVILLE**  
Le 22 janvier, l'Ajecta de Longueville a appris qu'à compter de 2024, la SNCF n'assurerait plus la gestion des trains à vapeur. Un coup dur pour l'association, qui fait rouler des voitures historiques depuis plus de 55 ans.

« À six mois d'intervalle, on se retrouve avec deux décisions qui nous pénalisent. On perd tout. » Après la fermeture cet été de la ligne de fret Provins-Villiers-Saint-Georges (lire ci-dessous), qui l'avait obligée à délocaliser la circulation de ses trains d'époque en dehors de la Seine-et-Marne, Guillaume Grison a pris un nouveau coup sur la tête.

Le 22 janvier dernier, le président de l'Association de jeunes pour l'exploitation de chemins de fer touristiques et d'attraction (Ajecta), basée à Longueville, a été informé par la SNCF qu'elle se désengageait de la gestion des trains touristiques de l'association.

Dans un document que nous avons pu consulter, la direction générale Transilien explique qu'« à compter de cette année 2024, l'activité Transilien n'est plus en mesure d'assurer la gestion des trains à vapeur historiques (...) La responsabilité de la sécurité de ces circulations ne relève pas du périmètre de l'activité Transilien. »

**« La SNCF dit qu'on lui coûte trop cher »**

« En gros, la SNCF nous dit que l'activité touristique de nos trains est trop chronophage et lui coûte trop cher. Donc elle ne veut plus s'en occuper, traduit le président de l'Ajecta, dépité. C'est une décision régionale qui concerne également deux autres associations franciliennes : le Matériel ferroviaire patrimoine national basée à Drancy (Seine-Saint-Denis) et l'Amicale des agents de Paris Saint-Lazare. »

Après avoir fermé son axe de circulation, la SNCF priverait donc maintenant l'Ajecta des

moyens financiers pour rouler. « Jusqu'à maintenant, on pouvait reporter la circulation de nos trains dans l'Aube, à Romilly-sur-Seine, explique Guillaume Grison. Mais maintenant, ils ne peuvent plus rouler du tout. »

**« Plus en mesure d'assurer la gestion des trains à vapeur historiques »**

**SNCFTRANSILIE**

Jointe par *La République de Seine-et-Marne*, la SNCF se justifie, sans néanmoins apporter plus de précisions : « Suite à la réorganisation du Groupe SNCF en 2020 avec différentes sociétés anonymes autonomes, indépendantes et en responsabilités sur leurs périmètres respectifs, une nouvelle répartition des responsabilités sur ce sujet patrimonial est en cours, indique l'entreprise. C'est le cas pour les certifications de sécurité nécessaires à l'Ajecta pour faire circuler ses trains. »

Pas de quoi rassurer les 170 membres et 35 bénévoles de l'association, qui accusent le coup. Quel sera leur avenir, les trajets touristiques en trains d'époque représentant une source de revenus importante pour la structure ? « On évalue à environ 5200 € le chiffre d'affaires annuel par train, illustre Guillaume Grison. Si on rajoute 20000 € de manque à gagner sur les tournages de films qu'on ne pourra plus accueillir, on s'apprête à perdre entre 65000 € et 70000 € en 2024. »

**Un appel au secours**

Les trains touristiques de Pâques, prévus les 31 mars et 1<sup>er</sup> avril, sont supprimés. Idem pour ceux programmés pour les Journées du patrimoine, Halloween et Noël. « Le 20 juillet, à l'occasion du passage de la flamme olympique à Provins, on avait par ailleurs prévu de faire venir un de nos trains historiques et deux locomotives en gare, pour marquer le coup. Tout est annulé pour

l'instant », regrette le président de l'Ajecta.

Pour découvrir les quatre voitures historiques datant de 1911 à 1934, les deux locomotives de 1913 et 1916 et le wagon-restaurant de 1940 qui circulaient jusqu'à aujourd'hui, les visiteurs devront se rendre au musée vivant du chemin de fer de Longueville, où l'une des plus anciennes rotondes ferroviaires de France les attend. Mais là encore, jusqu'à quand ?

« On va continuer de discuter avec la SNCF et essayer de trouver une solution avec une autre région qui accepterait de financer la gestion de nos trains, hors de leur territoire, conclut Guillaume Grison, inquiet. Mais je vais devoir faire appel aux collectivités locales pour demander des subventions exceptionnelles. C'est un appel au secours, sinon c'est la mort de l'association. » Et la fin d'une histoire débutée en 1968.

Maxime BERTHELOT