

JULIETTE LABARONNE

SLOW TRAIN

30 échappées ferroviaires
pour citadins en mal de nature



ARTHAUD

Journaliste indépendante,
JULIETTE LABARONNE n'a pas
de voiture, aime s'évader dans
la nature et s'intéresse à tout
ce qui est durable, humain, beau
et bon. À l'occasion d'une longue
collaboration avec un journal
interne de la SNCF, elle découvre
l'univers ferroviaire et rencontre
des cheminots passionnés et
passionnants. Cette expérience
renversante lui a inspiré ce livre.



SLOW TRAIN

Conception graphique : **Flora Gressard et Mélissa Piallat**

Couverture et illustrations : **Flora Gressard**

Maquette : **Mélissa Piallat**

© Flammarion, Paris 2019

Tous droits réservés

87, quai Panhard et Levassor

75647 Paris Cedex 13

ISBN : 978-2-0814-4298-6

JULIETTE LABARONNE

SLOW TRAIN

*30 échappées ferroviaires
pour citadins en mal de nature*



ARTHAUD



→ EMBARQUEMENT

Ras-le-bol des autoroutes aseptisées et de la cadence infernale du TGV ?

En tribu, en famille, en solo... Avec ou sans vélo : bienvenue à bord de Slow Train, un livre de voyage pensé pour celles et ceux qui entendent sillonner l'Hexagone à un autre rythme, sans plomber leur bilan carbone, ni s'arracher les cheveux dans les embouteillages.

UN LIVRE NÉ DANS UN CORAIL

L'idée de ce livre a jailli dans un compartiment à l'été 2017. Plus de cinq heures de voyage, ça laisse le temps d'échafauder quelques projets... Tous les TGV étaient complets ou hors de prix. Nous allions renoncer à notre escapade quand un fin connaisseur (cheminot de profession) m'a suggéré de regarder du côté des trains à l'ancienne... Bonne pioche. À quelques jours d'un viaduc de 14 Juillet, il y avait là des sièges dispos, un tarif correct en dernière minute et des espaces gratuits pour ranger nos vélos.

J'ai adoré ce voyage fait de temps suspendu, de gares tranquilles et ne comportant aucune annonce sonore pour me suggérer l'achat d'un menu fraîcheur en voiture-bar. Dormir, lire, rêvasser et décompresser avant d'arpenter rues et voies cyclables... J'avais trouvé la parade au *city break* survolté incluant vol *low cost* ultracarboné, et capitale bondée.

De retour au bercail, j'ai cherché un livre invitant à ce genre de voyage. J'ai trouvé des pavés érudits sur l'histoire du chemin de fer ou des guides de voyages et de randonnées très bien faits (ils sont d'ailleurs complémentaires au livre que vous tenez entre vos mains). Mais pas la moindre trace d'un bouquin proposant d'explorer ma région, mon pays et ses grands espaces, avec comme fil rouge les plus belles lignes régulières de chemins de fer. L'ouvrage que j'imaginai n'existait pas, il me fallait donc le fabriquer.

TRENTE ÉCHAPPÉES POUR CLOCHARDS CÉLESTES CONTEMPORAINS

Dès le début, je l'ai baptisé *Slow Train*. Ce titre fait référence au mouvement *slow* (*travel, food, cities...*) bien sûr, mais aussi aux romans de Jack Kerouac, dont les héros – clochards célestes en rupture avec la société de consommation naissante – passent leur temps à sauter d'un train de marchandises à un autre (*les slows trains*), épris de liberté. Partant comme eux du principe de Lao Tseu que « le but n'est pas seulement le but, mais le chemin qui y conduit », *Slow Train* propose trente échappées ferroviaires sélectionnées en fonction de l'intérêt du trajet, plutôt que de sa rapidité. Le maillage de notre réseau ferré est si dense qu'il permet de quitter la ville sans voiture, sans bouchons, tout en composant des itinéraires à combiner avec ses chaussures de marche, son vélo ou des visites et activités de pleine nature accessibles depuis nos trois mille gares.

Ce livre pragmatique s'adresse à ceux qui – déjà convaincus – cherchent à prendre l'air, tout en limitant leur impact sur l'environnement. Et plus encore, à ceux qui hésitent à franchir ces frontières invisibles empêchant parfois d'imaginer qu'un autre voyage est possible. *Slow Train* est aussi un pied de nez à tous ceux qui doutent (ou sourient) de la possibilité d'un tourisme enthousiasmant, sans avion, sans voiture, et parfois même... à deux pas de chez soi.

DES ESCAPADES REVITALISANTES, ÉCOLOGIQUES ET ÉCONOMIQUES

Pour avoir sillonné les rails de France ces dernières années, je peux en attester : nos bonnes vieilles lignes offrent encore au voyageur curieux de nombreux avantages. À commencer par des tarifs souvent bas, de magnifiques territoires traversés à une vitesse idéale pour les admirer, et la possibilité de faire étape au gré des nombreux arrêts...

À l'heure où les changements climatiques pèsent déjà sur notre quotidien, où l'on commence à pointer les ravages de l'overtourisme, j'ai senti l'envie de contredire le « plus vite et plus loin », car je suis convaincue que cette équation peut et doit être dépassée. Que découvrir à rythme ralenti nos territoires hexagonaux a parfois davantage de sens, et offre en prime souvent plus de dépaysement aux citadins que de sauter dans un avion ou un train supersonique vers une autre métropole.

Je ne vous le cache pas, circuler sur ces lignes qualifiées injustement de « petites » comporte une dose indéniable d'aléas. Si vous montez à bord du Slow Train, il faudra régulièrement vous adapter. De façon générale, il faut prévoir d'embarquer de l'eau, de quoi grignoter, un bon bouquin et une petite laine : les prises électriques sont aléatoires, le smartphone montre ses limites (pas de réseau, batterie à sec, etc.), les espaces vélos peuvent être saturés, les trains se font par-

fois attendre (pour s'y préparer, étudier les cinq commandements du *slow trainer*, p. 152)... Vous constaterez que si certains secteurs ont été rénovés, d'autres ont été si longtemps délaissés que des collectifs d'usagers se créent partout en France pour réclamer leur entretien, et parfois même tenter de les sauver de la fermeture.

UN PATRIMOINE INATTENDU À DÉCOUVRIR

Pourtant, le train, cette nouvelle technologie du XIX^e siècle, a bénéficié à sa construction d'investissements humains et financiers colossaux, grâce auxquels nous profitons aujourd'hui d'un patrimoine riche, au charme indéniable : viaducs vertigineux, tracés à flanc de montagne, de mer, ouvrages d'art classés, etc. Ces lignes historiques traversent nos plus beaux terroirs... Mais encore faut-il avoir l'idée de les emprunter, elles qui ne sont jamais mises en avant par aucune campagne publicitaire... Quand elles ne sont pas parfois tout bonnement invisibles sur les sites de vente de billets.

Entre guide et manifeste, j'espère que ce livre vous donnera une furieuse envie de larguer les amarres, et de composer votre billet dans un état d'esprit *slow travel*, l'œil en éventail, la déconnexion et le dépaysement en bandoulière.

Attention à la fermeture des portes, attention au départ... Le Slow Train est prêt à partir !

« LE BUT N'EST
PAS SEULEMENT
LE BUT, MAIS
LE CHEMIN QUI
Y CONDUIT. »

LAO TSEU



PARIS NORD → NOYELLES-SUR-MER

La baie de Somme, destination éco-mobile



JAMAIS SANS MON VÉLO

SOS BOL D'AIR

La fiche du train



TEMPS DE TRAJET : 2 h.



DISTANCE : 190 km.



FRÉQUENCE : 3 ou 4 directs par jour depuis Paris.



TARIFS : À partir de 15 euros l'aller (nombreuses promotions, même en dernière minute). Paris-Amiens à 8 euros avec les « Petits prix » TER Hauts-de-France.



VÉLOS : Oui, sans supplément, aux emplacements prévus.



CORRESPONDANCES : Depuis Noyelles, direct jusqu'à Boulogne-sur-Mer, et vers Le Crotoy, Saint-Valery-sur-Somme et Cayeux-sur-Mer avec les trains historiques de la baie de Somme (vérifier la fréquence selon la saison).

À deux heures de Paris, une escapade régénérante au royaume de la petite reine, dans un cadre sauvage aux couleurs magnétiques.

CARNET DE RAIL

Gare du Nord, l'un de ces poussiéreux trains Corail qui circulent encore entre Paris et Boulogne se présente à quai. C'est l'une des dernières lignes de France à faire rouler ce vieux matériel. Avantages : le confort et les nombreuses places assises. Inconvénients : il faut changer de locomotive à Amiens car la suite de la ligne n'est pas électrifiée, et les pannes fréquentes qui plombent la régularité. En attendant que les nouveaux trains promis ne fassent leur apparition, je dois hisser mon lourd vélo à bord : une mission qui requiert force (pour passer le marchepied) ET délicatesse (le guidon passe tout juste dans le couloir qui mène au compartiment « vélos »). Je remercie encore ici le passager anonyme qui m'a aidée dans cette tâche difficile.

Sur les conseils du contrôleur, je m'installe dans un compartiment à proximité de l'espace vélo, et comme le train n'est pas plein, je profite même d'un petit salon privé durant tout le voyage. Passé Saint-Denis et l'Oise, les premiers paysages agricoles picards apparaissent. Mais, en vérité, les passagers ont à peine le temps de plonger dans la rêverie (ou la consultation de leur smartphone) qu'Amiens est annoncé, 1 h 15 après avoir quitté Paris. Après l'arrêt obligatoire de 15 minutes « pour changer de locomotive », on repart pour Abbeville, atteint une demi-heure plus tard. L'architecture de sa gare surprend : le bâtiment, classé, arbore un style balnéaire (brique et bois).

Bien qu'elle soit la plus proche de la baie de Somme, la gare suivante, Noyelles-sur-Mer, est bien plus modeste... C'est là que je descends.

À vélo et à vapeur

Dans la gare même, un Point Vélo propose la location de tous types de cycles (y compris électriques), ainsi qu'une mine de renseignements sur les randonnées donnés par une équipe de passionnés. Circuit Mésange, Tadorne, Héron... Le plus dur est de choisir l'un des nombreux itinéraires sécurisés et balisés : les Picards ne plaisaient pas avec l'éco-mobilité. D'ailleurs, la plupart des départementales sont ici doublées de pistes cyclables asphaltées, et des parcours pédestres nature sont proposés. La baie possède en outre une curiosité très pratique: le Train de la Baie de Somme, un petit réseau secondaire qui permet d'embarquer son vélo (il faut là aussi le hisser à bord d'un fourgon spécifique) afin d'alterner pédalage et promenade en train à vapeur.

En deux jours, j'ai pour ma part (et sans me presser) fait le tour de la baie, flâné sur la plage du Crotoy (attention, pour s'aventurer dans la baie à marée basse, il faut suivre un guide), visité Saint-Valery, et enfin poussé jusqu'à Cayeux-sur-Mer en passant par la pointe du Hourdel et la « route Blanche » sans voiture qui serpente entre la mer et les dunes. Après un bol d'air XXL le long de cabines de plages colorées de Cayeux, le temps du retour avait sonné. J'embarque avec vélo et bagages à bord d'un train vapeur de la baie pour rejoindre Noyelles, et après un savoureux *tea time* pris au Relais face à la gare, je dois braver une soudaine pluie battante alors qu'une avalanche de vélos s'accumulent sur le quai direction Paris. C'est le dernier train de la journée... Allons-nous tous pouvoir monter à bord avec nos équipements ? Heureusement, grâce à la solidarité cycliste, je parviens à y caser mon vélo, dans un incroyable imbroglio de deux-roues. Ouf.



ÇA MÉRITE LE DÉTOUR

Amiens, premier arrêt : au-delà de sa fameuse cathédrale gothique, la ville regorge de découvertes comme les hortillonnages, ces jardins flottants cultivés depuis le Moyen Âge (à visiter en barque), ou les ruelles et canaux du quartier Saint-Leu (un petit quart d'heure à pied de la gare).

À Abbeville, on enfourche son vélo (location possible) pour parcourir l'un des itinéraires balisés dont la « Traverse du Ponthieu », une véloroute campagnarde créée sur l'ancien tracé ferroviaire vers Le Tréport, conduit à l'abbaye cistercienne de Saint-Riquier (moins de 10 kilomètres). Ou l'ancien chemin de halage de la Somme vers Saint-Valery (15 kilomètres sur terrain plat)...

somme-tourisme.com



Les hortillonnages d'Amiens

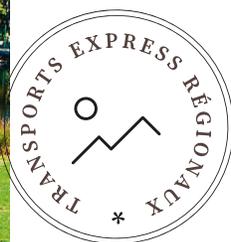
À Noyelles-sur-Mer, après une petite demi-heure de pédalage, on est au cœur du charmant port de Saint-Valery, dont il ne faut manquer ni les quais, ni le quartier médiéval. Les hôtels et les Bed & Breakfast, nombreux, en font un excellent point de chute pour rayonner dans toute la baie. Des vélos sont proposés à la location dans la gare, qui accueille aussi les trains du réseau des Bains de Mer.

baiecycllette.com

velo-baie-somme.com

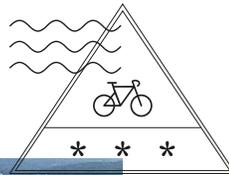
À Rue, le parc du Marquenterre, réputé pour l'observation de nombreux oiseaux sauvages, est à quelques kilomètres.

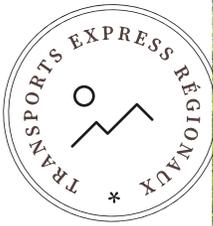
À Étaples-Le Touquet-Paris Plage, on saute dans le bus (ou sur son vélo) pour rejoindre le centre-ville (à 5 kilomètres). Laisser ensuite agir le charme sélect de cette station balnéaire, renommée depuis la Belle Époque pour sa forêt de pin et sa longue plage de sable fin.



LA MINUTE CHEMINOT

Sa situation, pile sur l'axe de la ligne Paris-Lyon-Marseille, explique l'arrivée précoce du train à Fontainebleau, dès 1849. On rejoint la ville depuis Paris en 1 heure : l'aller-retour est déjà possible à la journée, et les Parisiens affluent le week-end pour visiter le château ou se promener en forêt. La gare étant construite à quelques kilomètres du centre-ville sur la commune voisine d'Avon, un tramway est construit sur l'avenue du chemin de fer (aujourd'hui Franklin-Roosevelt), qui relie les deux villes. Ce service disparaît dans les années 1950 mais des lignes de bus tiennent aujourd'hui le même office.





Denecourt, randonneur précurseur

L'attrait exercé par Fontainebleau ne date pas d'hier. Dès le Moyen Âge, les souverains y chassent, et au XIX^e siècle la forêt attire ses premiers promeneurs. Claude-François Denecourt, amoureux et fin connaisseur du site, édite en 1839 un premier guide de promenade à succès. Il ouvre ensuite des dizaines de sentiers balisés en bleu (toujours entretenus), aménage des cavernes, baptise arbres et rochers de noms mythologiques... Son travail lui vaut l'admiration des artistes romantiques comme Victor Hugo, George Sand et Lamartine. Aujourd'hui, la forêt compte des centaines de kilomètres de sentiers à découvrir par l'intermédiaire de l'Office national des forêts ou de l'Association des Amis de la forêt de Fontainebleau.



PARIS EST → STRASBOURG-VILLE

À l'Est, c'est l'éden



CLASSE ÉCO

La fiche du train

 **TEMPS DE TRAJET** : 4 h 24
(contre 1 h 50 en TGV).

 **DISTANCE** : Environ 500 km.

 **FRÉQUENCE** : Les vendredis, samedis et dimanches dans les deux sens.

 **TARIFS** : Entre 15 et environ 40 euros sur Intercités 100 % éco (exclusivement en ligne).

 **VÉLOS** : Oui, en payant pour les vélos non pliés ou démontés (10 euros), une option à cocher dès la recherche de train, à l'achat en ligne. À noter : les vélos non démontés sont proscrits sur le TGV Est depuis 2018 et sur OuiGo.

 **PARCOURS** : Quatre arrêts intermédiaires : Nancy, Lunéville, Sarrebourg, Saverne.

 **CORRESPONDANCES** : De Strasbourg, on peut poursuivre vers Berlin et la Russie avec le confortable « Moscou Express ». Départs les jeudis soir de Paris-Est et Strasbourg, arrivée le samedi matin à Moscou Belorusskaïa (à partir de 300 euros environ l'aller, en vente sur oui.sncf).

La réputation touristique de Strasbourg et Paris n'est plus à faire. Mais entre les deux, les territoires méritent que l'on s'y arrête, et c'est justement ce que fait l'Intercités 100 % éco. Car pour gagner en vitesse, les TGV et Ouigo de la LGV Est s'arrêtent le plus souvent dans des gares aux allures de stations spatiales, échouées au milieu de la pampa, et non dans des gares de centre-ville, comme le fait l'Intercités. De Paris-Est, le train rejoint vite la Marne pour suivre une large vallée, les coteaux de Champagne, puis le relief plus accidenté des côtes de Meuse. Une fois atteint le bassin du Rhin, on profite d'un joli passage au bord de la Moselle... Nancy, premier arrêt. Suit une ambiance industrielle, puis un environnement boisé. Après Sarrebourg, on entre en Alsace via les Vosges, ses sapins et quelques tunnels. Une fois la plaine passée, c'est Strasbourg-Ville, et tout le monde descend !

ÇA MÉRITE LE DÉTOUR

À Nancy, on ne manque pas les trois majestueuses places XVIII^e siècle : Stanislas, Alliance et Carrière. La ville est aussi le berceau du mouvement Art nouveau, et recèle des trésors cachés, comme le toit-verrière du Crédit lyonnais (visible dans l'agence bancaire LCL). De juin à septembre, on s'offre une visite de la maison personnelle de Jean Prouvé, conçue par le créateur et designer du XX^e siècle.

mban.nancy.fr

À Lunéville, on flâne dans les jardins du château XVIII^e siècle (à 15 minutes de la gare). Plus insolite, les férus de natation pourront plonger en toute saison dans les lignes d'eau

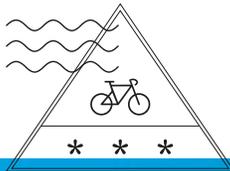
du bassin nordique de l'Aqualun, chauffé par géothermie à 28 °C même au cœur de l'hiver (10 minutes de marche).

À Sarrebourg, Marc Chagall règne en maître. Admirez la chapelle des Cordeliers et « La paix », son monumental vitrail ajouté en 1976, le plus grand jamais conçu par l'artiste.

À Saverne, l'architecture du centre historique est un délice, tout comme son château du Haut-Barr, ou le palais des Rohan... on se croirait tombé dans le conte *Hansel et Gretel*. La bourgade se situe aussi aux portes du parc naturel régional des Vosges du Nord avec ses fameuses fermes-auberges, et on peut rejoindre Strasbourg à vélo par les chemins de halage aménagés le long du canal de la Marne au Rhin (44 kilomètres), passant par la vallée de la Zorn et la plaine d'Alsace.

tourisme-saverne.fr

parc-vosges-nord.fr



Strasbourg, vieille ville classée au patrimoine mondial de l'Unesco