



TRAIN GERARDMER VOLOGNE VOSGES

Consultez notre site www.tg2v.tk

Contact téléphonique : 03 29 50 67 14 ou 03 29 63 38 25

Adresse postale : TG2V, Mairie, 88400 GERARDMER

Lettre d'information aux adhérents de l'association TG2V – n° 3-

Au sommaire de cette 3^{ème} lettre aux adhérents de TG2V :

- Invitation à l'assemblée générale ordinaire du 17-12-2005
 - Historique de l'association et de ses activités (rapport d'activités)
 - Etat des adhésions.
 - Etat des comptes de l'association.
 - L'étude commandée par la Région Lorraine concernant la desserte de Gérardmer et ses environs en transports collectifs. Critique que nous en avons réalisée.
 - Demande de soutien pour 2006
 - Adresses électroniques
 - Faites adhérer vos connaissances
- + 2 pages (9 et 10) ajoutées pour la version Internet : oublis, témoignages, état de la ligne**

Assemblée Générale Ordinaire le 17 décembre 2005

Le Conseil d'Administration invite tous les adhérents de TG2V à une
Assemblée Générale Ordinaire
le samedi 17 décembre à **17 heures**
à la **salle des Armes en Mairie de Gérardmer.**

A l'ordre du jour :

Compte-rendu d'activité, bilan moral et financier, renouvellement du conseil d'administration, questions diverses.

Rappel : pas de vote par correspondance. Les décisions seront prises à la majorité des membres présents.

Les lettres aux adhérents sont consultables sur notre site Internet. Si vous n'avez pas la possibilité de les chercher sur Internet, vous pouvez les demander par téléphone, par lettre,...

Rapide historique de l'association et de ses actions :

Assemblée Générale constitutive le 28-12-2004, premier Conseil d'Administration le 4-1-2005, dépôt des statuts en Sous-préfecture de Saint-Dié-des-Vosges le 7-1-05. Ces statuts sont enregistrés sous le n° 0883003541 et sont visibles sur le site Internet de TG2V. Le but de l'association est « Agir pour la réouverture de la ligne ferroviaire Gérardmer-Bruyères vers Epinal ou Saint-Dié des Vosges ».

Les actions de TG2V se sont articulées autour de deux axes qui sont :

- faire connaître notre association, son but et le réalisme de notre projet.
- rechercher et démontrer le soutien de la population
- agir auprès des élus et partenaires institutionnels des décideurs.

Certaines de ces actions sont facilitées par le soutien de la municipalité de Gérardmer.

Faire connaître notre association, son but et le réalisme de notre projet.

Réalisation d'une affiche, d'un site Internet (géré par Romain Roussel, membre du CA).

Réalisation d'une banderole « Pour le retour du train Gérardmer Vologne Vosges » permettant de bien montrer notre présence lors de manifestations comme l'arrivée d'étape du Tour de France à Gérardmer.



Médiatisation de notre association avec passages sur les radios locales, articles de presse lors de différentes manifestations (page locale, parfois en pages « Vosges » ou régionales, reportage sur FR3 Lorraine-Champagne Ardennes (fin février), article dans la revue du comité d'entreprise de la SNCF et plus récemment dans la vie du rail.

Réalisation d'un sujet fixe lors de la Fête des Jonquilles.

Communiquer avec nos adhérents (selon nos moyens financiers qui sont limités) par la tenue d'une assemblée générale dès février (26-02-05), par la publication de deux lettres aux adhérents et la mise sur le site Internet d'un maximum d'informations. La communication est rapide et ne coûte rien lorsqu'elle est possible par courrier électronique donc, n'oubliez pas de nous donner une adresse électronique si vous avez les moyens d'en avoir une pour recevoir les lettres ou d'autres informations par ce canal.

Médiatisation des 1500^{ème} puis 2000^{ème} adhérents.

Présence avec la banderole en gare de Saint-Dié des Vosges lors de la présentation de rame TGV dans le cadre du festival de géographie.

Le conteur Claude Vanony, 2000^{ème} adhérent



Rechercher et démontrer le soutien de la population



-à Gérardmer :

Campagne d'adhésion avec tenue de stands sur le marché, à l'Office du Tourisme, à l'entrée de deux supermarchés durant une journée, au salon de la carte postale, lors de la marche de la nouvelle vie ouvrière, lors de la fête des jonquilles

organisation de manifestations

Soirée cinéma en collaboration avec le club cartophile grâce à Jacques André, qui en est le président et qui est membre de notre conseil d'administration.

Pique-nique à Kichompré précédé d'une marche familiale le long de la ligne entre Granges sur Vologne (Les Evelines) et Kichompré le 2 juillet dernier.

-dans la communauté de communes autour de Gérardmer :

Publipostage d'un tract d'adhésion à tous les foyers postaux de la communauté de communes des Hauts Rupts Réunion d'information avec diaporama à Xonrupt-Longemer le 16-09

-dans la vallée de la Vologne :

Publipostage d'un tract d'adhésion à tous les foyers postaux de la communauté de communes des Monts de Vologne

Tenue d'un stand lors de la Foire à la Cholande

-au-delà:

Tenue d'un stand sur le marché à Bruyères.

Une distribution de tracts sur la place Stanislas à Nancy

Agir auprès des élus et partenaires institutionnels des décideurs

-en premier lieu le Conseil Régional de Lorraine (le Conseil Régional est notre interlocuteur principal puisqu'il est autorité organisatrice du transport TER) :

Entrevue à Gérardmer avec le Vice-Président responsable des transports Patrick Hatzig (janvier), son Président Jean-Pierre Masseret (avril).

Nous travaillons avec les Conseillers Régionaux demeurant près de Gérardmer, à savoir Mme Grüner et M Fleck qui est régulièrement présent à nos manifestations et rendez-vous au Conseil Régional.

Le Conseil Régional de Lorraine par, en particulier, son Vice-Président Hatzig, les Présidents des 2 Comités de Dessertes des Vosges (Mme Demonet et M Moinaux) a présenté à la municipalité et à TG2V en Mairie de Gérardmer, le 7 juin dernier, un rendu de l'étude réalisée par le cabinet parisien Géode sur la desserte de la ville et du secteur en transports collectifs. De nombreux aspects très contestables de cette étude très sommaire et le coût annoncé de remise en service de la ligne ferroviaire (28 millions d'_) ont déclenché une opposition unanime des élus et des membres de TG2V présents. Nous reviendrons plus loin sur cette étude.



Réunion de travail au Conseil Régional à Metz pour faire le point du dossier le 19 octobre. La Région écrit aux partenaires potentiels (Etat, RFF, Conseil Général des Vosges, SNCF) pour leur demander leur avis et propose un montage financier. Nos arguments sont entendus en particulier ceux qui démontrent le caractère mensonger de l'étude.

Rencontre à Saint-Dié-des-Vosges, avec J-M Lalandre et L Chrétien, Conseillers Régionaux vosgiens.

Rencontres avec le Conseil Economique et Social de Lorraine qui nous soutient : [voir en page 9](#)

Nous adressons des documents aux Conseillers Régionaux :

-Fin mars, un mémorandum concernant la réouverture de la ligne a été adressé à tous les Conseillers Régionaux. Il présente nos arguments en faveur du projet et démontre sa faisabilité.

-En octobre, nous profitons de la réunion de travail au Conseil Régional pour faire distribuer à chaque Conseiller Régional un résumé de la critique de que nous avons réalisée de l'étude. Ce document démontre le caractère exagéré des dépenses prévues et la minimisation des recettes. Il montre qu'on peut facilement diminuer de 15 millions d'_ les 28 millions d'_ du montant annoncé.

-le Conseil Général des Vosges, partenaire potentiel du projet :

Nous avons rencontré M. Christian Poncelet, Président du Sénat et Président du Conseil Général des Vosges en juillet, M. Guy Martinache, Vice-Président en charge des transports ainsi que M. Roland Bedel Conseiller Général et Président du Comité Départemental du Tourisme.

M. Gilbert Poirot, Conseiller Général du canton de Gérardmer fait partie de notre Conseil d'Administration.

-les députés et sénateurs peuvent jouer un rôle au niveau national (RFF, SNCF, partenariat de l'Etat).

Nous avons rencontré les députés Vannson (circonscription de Remiremont), Cherpion (circonscription de Saint-Dié et également Conseiller Régional) et l'attachée parlementaire du député-maire Heinrich (circonscription d'Epinal).



Nous avons également rencontré le sénateur Jackie Pierre (également Conseiller Général des Vosges) et le sénateur Reiner (54) membre de la commission des transports au Sénat.

Nous avons eu un rendez-vous avec Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Dié.



-les Maires vosgiens des agglomérations situées le long de la ligne 18 (Epinal-Saint-Dié-Strasbourg) ont été conviés à une réunion organisée conjointement avec l'association alsacienne Bruche-Piémont-Rail. Ils ont été sollicités pour examiner en Conseil Municipal une motion de soutien en faveur de notre projet. Quelques-uns ont répondu favorablement.

Participation au seul Comité de dessertes des vallées de la Meurthe et de la Vologne de l'année à Lunéville le 2 novembre dernier durant lequel, avec l'aide des représentants de la municipalité de Gérardmer, le dossier a été exposé et a reçu le soutien de divers membres de l'assemblée.

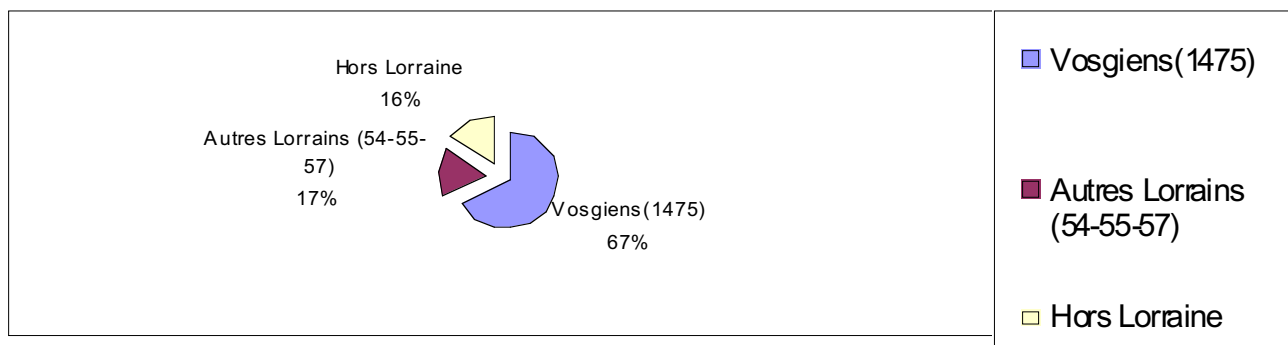


Participation de membres de TG2V à la FNAUT (fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports) dont nous faisons partie statutairement (adhésion inscrite dans nos statuts). Plusieurs membres de notre conseil d'administration nous représentent au sein de la FNAUT Lorraine.

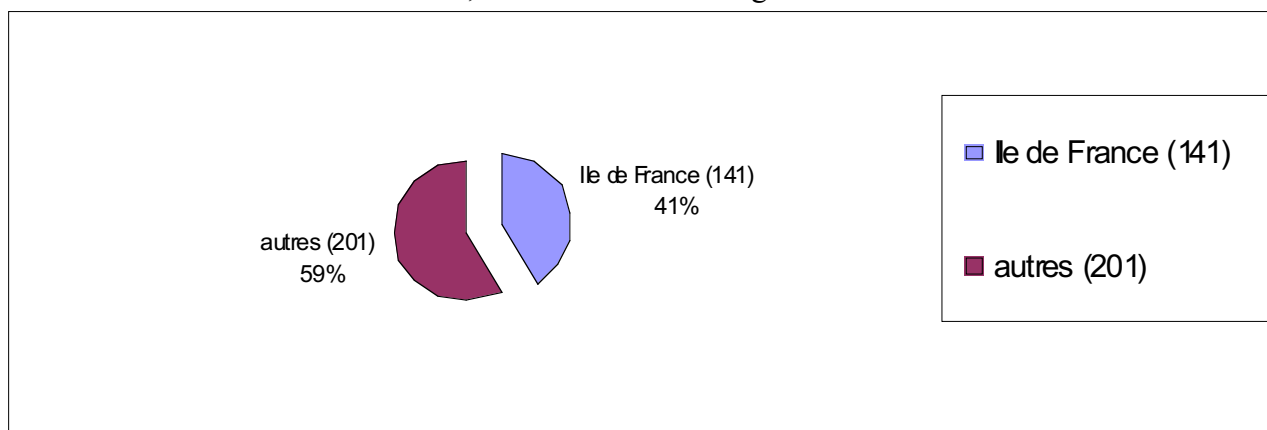
Intervention de Gilbert Poirot lors de l'inauguration de l'électrification des lignes vosgiennes à Remiremont en présence du Ministre des Transports (M Perben), des Présidents de la SNCF (M Gallois) et de Réseau Ferré de France (M Duport à ce moment là). Il y était invité en tant que Conseiller Général.

Etat des adhésions :

Sur un total il y a quelques jours de 2186 adhérents enregistrés, nous pouvons constater les répartitions suivantes : 67% (1475 adhérents) sont des Vosgiens, 17% (369) sont des adhérents d'autres départements de Lorraine (Meurthe et Moselle, Meuse et Moselle) et 16% sont des adhérents hors Lorraine.



Parmi les 342 adhérents non lorrains, 141 viennent de la région Ile de France.



Etat des comptes de l'association TG2V :

François Lafontaine, trésorier, a donné les chiffres suivants :

Recettes : 7414 _ correspondant aux adhésions et à la vente des T-shirts.

Dépenses : 4177 _ (voir ci-après)

Solde créditeur : 3237 _

Les principaux postes de dépenses se décomposent comme suit :

Frais d'envoi (*Bulletins infos 1 et 2 et envoi d'un argumentaire*) = **2000_**

Opérations publicitaires (*Impression affiches, Calicot, Aperitif 1500ième, Fête des Jonquilles, Fête du train, Foire à la Cholande, achats Tee-shirts, conférence/débat avec le CES avancés par TG2V...*) = **1570_**

Frais généraux (*création de l'association, inscription au JO, adhésion FNAUT, impression 160 carnets adhésions, assurance, déplacements, frais téléphoniques*) = **607_**

Plusieurs remarques :

85% des recettes ont été réalisées dans le 1^{er} semestre de l'année

70% des dépenses de publicité sont constituées par les affiches, tee-shirts, calicot ; (on peut considérer qu'elles ne seront pas à renouveler)

50% des frais généraux ne seront pas à renouveler non plus (cartes d'adhérents, JO)

20% des frais d'envoi pourraient être économisés si on se limitait à 2 envois de bulletins d'infos au lieu de 3 cette année.

Par conséquent on peut estimer le besoin de fonds de roulement nécessaire au fonctionnement de l'association à 2375_ à peu près mais en limitant à 2 envois aux adhérents, ce qui semble insuffisant d'après les demandes d'informations qu'ils nous font parvenir.

Par conséquent notre trésorerie actuelle, avec l'envoi de la 3ème lettre aux adhérents (700_ environ), paraît insuffisante pour un second exercice ; les conclusions quant à la prolongation ultérieure de l'action imposent une demande de soutien de nos adhérents pour 2006.

L'étude commandée par la Région Lorraine concernant la desserte de Gérardmer et ses environs en transports collectifs. Critique que nous en avons réalisée.

Si nous partageons le constat fait par Géode de l'incohérence entre les différents modes de transports dans le secteur de Gérardmer, nous sommes en désaccord sur de nombreux points.

Points d'accord :

La vallée de la Vologne offre des conditions de circulation meilleures en hiver et les gares les plus proches sont bien celles de la ligne 18 et, en particulier, Laveline devant Bruyères. Nous sommes persuadés que **l'apport du trafic de Gérardmer ne peut être qu'un plus pour pérenniser cette ligne 18** Epinal Saint-Dié Strasbourg. Il est noté dans l'étude que « *Remiremont n'est donc pas la destination de premier choix* » alors pourquoi favoriser ensuite une liaison vers Remiremont ? L'offre **Ski Pass TER** est citée en rappelant que cette solution n'est **pas utilisable par la population locale** ni même ceux qui souhaiteraient rejoindre Gérardmer avec un billet grande ligne sans le forfait ski. Ceci est source d'incompréhension des usagers. Le rapport note **l'attractivité d'Epinal et Nancy pour le motif santé**. Nous recevons des témoignages dans ce sens, sans compter le nombre de trajets effectués par les ambulances ou taxis aux frais de l'Assurance Maladie.

Points de désaccord :

Le problème de l'attractivité de la desserte de Gérardmer n'est posé que dans la seule perspective de l'arrivée du TGV et plus particulièrement des correspondances vers Remiremont. Avec 1 à 2 liaisons quotidiennes directes pour Remiremont et Saint-Dié, on peut s'interroger sur le renforcement de la demande. **On mélange besoin de desserte de proximité et desserte TGV.**

Dans le cadre du TGV, à Epinal, les dessertes TGV sont plus nombreuses et la réouverture du tronçon Gérardmer-Laveline vers Epinal a alors toute sa logique. Une **desserte rapide avec connexion au TGV passe donc, pour nous, plutôt par Epinal.**

Il est aberrant de n'utiliser, pour évaluer la clientèle potentielle du train (à 21 clients par jour), que la population de la vallée en occultant Saint-Dié ou Epinal et au-delà, y compris les lycées, CFA, ... On dépasse alors les 250 actifs pour arriver à 800. Une offre de transport pourrait améliorer la condition des personnes à la recherche d'emploi sur le bassin de Gérardmer vers Epinal ou Saint-Dié. Le chiffre de 20 élèves se rendant à Nancy paraît nettement sous évalué. On ne fait pas référence aux étudiants se rendant à Epinal, Saint-Dié, Strasbourg. Citons, selon le graphique contenu dans le rapport, pour les étudiants et lycéens, de Gérardmer vers l'extérieur 159, auxquels on peut ajouter ceux de Nancy au nombre de 20. Quant à ceux qui viennent à Gérardmer 120. Total environ 300 jeunes qui devraient être ajoutés.

Aucune information n'est donnée sur les **flux touristiques** alors que **le bureau de vente SNCF de Gérardmer vend** (et même vend beaucoup) des billets de train. Le rapport souligne qu'il faudrait **connaître la part des résidents secondaires susceptibles de venir en train** et nous avons de nombreux témoignages en ce sens. Il n'en est pas tenu compte.

Une comparaison aurait pu être faite avec **l'autre pôle touristique vosgien Vittel - Contrexéville**. Pour une population résidente très comparable de 10000 habitants, **le train y voit environ 250 montées de voyageurs par jour**. Pour Granges sur Volonne avec ses 2500 habitants, **Martigny les Bains (1000 habitants) enregistre environ 40 montées par jour**.

Le rapport n'évoque pas la **possibilité, à l'avenir, de trains spéciaux** avec « packaging hôtellerie » comme y réfléchit le **club TGV** de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Le rapport note qu'une proportion importante des remarques des touristes concerne l'absence de train, ce qui montre bien le **handicap créé vis-à-vis du tourisme** et nous en avons de nombreux témoignages. Déjà actuellement, une part de la clientèle, **ne pouvant accéder à Gérardmer en train, s'oriente vers les stations alpines en Suisse ou Autriche**.

On peut donc penser que **la remise en service du train à Gérardmer permettrait d'enregistrer un minimum de 300 à 350 montées par jour dans les gares entre Gérardmer et Laveline, sans doute plus** avec un service adapté et de qualité.

Si la **nouvelle gare que la municipalité de Gérardmer s'est engagée à construire** ne se trouvera plus au plus près du lac, elle serait en revanche plus près du centre géographique de la commune et un transport urbain serait mis en place.

Coûts de financement et de remise en état.

Le rapport prévoit 2 AGC à 3,5 Mio EUR pièce, qui offrent une capacité largement excédentaire par rapport au trafic estimé par Géode. Il existe pourtant sur le marché des **autorails monocaisses bien mieux adaptés au trafic à assurer**, X73500 français et RS1 de Stadler (de l'ordre de 1,5 à 2 Mio EUR l'unité).

Le poste des **investissements d'infrastructures** apparaît notablement exagéré à en juger par la fiche annexe de l'étude présentant les calculs. On déboise sur 18 km, or 2 km de ligne ont été déclassés et la ligne ne passe pas en milieu boisé sur toute sa longueur (au lieu de 270 000_, nous avons un devis à 10 000_). Pour refaire circuler un train dans les conditions exigées par la SNCF, il suffit de changer 20 % des traverses et non tout, et avec un travail sans circulation donc un tarif très intéressant. Quant aux ouvrages d'art, un spécialiste SNCF est venu à notre demande les examiner et a estimé le coût de l'ordre de 6300_. Seuls 15 passages à niveaux (et non 40) sont à équiper en signalisation automatique (le coût de 4,8 millions devient 1,8 millions d'_).

chapitres	Chiffres de l'étude	Notre estimation
déboisement	270 000	10 000
voies	12 600 000	3 000 000
Ouvrages d'art	330 000	6 300
Passages à niveaux	Pour 40 : 4 800 000	Pour 15 : 1 800 000
Total pour ces postes	18 000 000	4 816 300
Matériel roulant	3 500 000	(achat facultatif) 1 500 000
Economie sur ces postes		15 184 700
Coût estimé de la réouverture	30 000 000	Moins de 15 000 000

A signaler aussi les techniques d'accrochage automatique d'une rame sur l'autre qui pourraient être utilisées pour la rame venant de Gérardmer jusqu'à son arrivée en gare de Bruyères, permettant de conserver, sur la ligne 18, une circulation identique à l'actuelle.

Les perspectives d'évolution pourraient être la possibilité de croisement à Granges sur Vologne, intéressante en particulier pour les lycéens allant dans un sens ou l'autre. Ce pourrait être également un cadencement permettant aux touristes de se déplacer dans la vallée, ...Ce pourrait être la mise sur le rail des transports scolaires dans la vallée de la Vologne entre Cheniménil et Bruyères, de même vers Saint-Dié.

Ne pas soutenir le projet de réouverture de la ligne, c'est cautionner le déclin de Gérardmer à moyen terme. C'est cautionner l'omniprésence de la voiture dans le massif. C'est l'avenir de ce secteur géographique qui est en jeu; sans compter l'avenir de la ligne Epinal-Saint-Dié qui, sans l'apport de Gérardmer, se verra progressivement abandonnée avec toute la vallée de la Vologne.

Ce dossier mérite de **dépasser les clivages politiques** comme cela a été le cas récemment lors d'un vote à l'unanimité en Conseil Municipal de Gérardmer contre une demande de déclassement.

Ré adhésion :

demande soutien pour 2006 :

Le conseil d'administration du 16 novembre dernier a décidé que **la ré adhésion pour 2006 se ferait par tacite reconduction sauf avis contraire exprimé.** Pour aider l'association pour 2006 et son action en faveur de la réouverture de la ligne ferroviaire de Gérardmer, vous pouvez adresser votre contribution financière (laissée à votre convenance) à TG2V, Mairie, 88400 GERARDMER. N'oubliez pas de joindre vos coordonnées.

Adresse électronique :

L'envoi d'informations est plus rapide et ne coûte rien à l'association lorsqu'il se fait par Internet. Si vous avez la possibilité de recevoir par ce mode, le plus simple est de nous envoyer un courrier électronique avec vos coordonnées (nom, prénom, adresse postale) à : famille.voiry@wanadoo.fr . Il nous sera ainsi plus facile d'insérer votre adresse électronique dans notre fichier.

Notre projet : un projet d'avenir

Lors du comité de dessertes au quel nous avons assisté (voir plus haut), la SNCF et la Région ont annoncé une augmentation de la fréquentation du TER partout en Lorraine (comme dans les autres régions). La ligne 18 Epinal-Saint-Dié-Strasbourg sur laquelle se greffe la ligne de Gérardmer voit elle aussi sa fréquentation augmenter (environ plus 3%) malgré un matériel vétuste et des ralentissements dus au manque d'entretien de la part de RFF. On peut penser que ces augmentations de fréquentation vont s'accélérer avec la nouvelle politique tarifaire de la région Lorraine.

Faites adhérer vos connaissances à notre projet qui est bien un projet d'avenir.

Madame, Monsieur

Parce que le retour du train à Gérardmer serait utile aux habitants de la vallée de la Vologne (plus de 15.000 personnes) et au-delà des Hautes Vosges :

- pour se rendre au travail, pour se déplacer pour en chercher,
- pour ceux qui n'ont plus accès à la voiture (raisons économiques, d'âge, de santé, ...)
- pour ceux qui viennent étudier à Gérardmer (lycées, centres de formation pour adultes)
- pour ceux qui partent étudier à Bruyères, Epinal, Saint-Dié, Strasbourg, Nancy, Metz, ...
- pour ceux qui préfèrent voyager de manière sûre, confortable et moins polluante

Parce que le retour du train est indispensable au développement touristique de Gérardmer, ses environs, et de cette partie du Massif Vosgien :

- pour un accès par des citadins qui, de plus en plus, n'ont plus de voiture
- pour que les vacances ne soient pas synonymes d'encombrements routiers, d'accidents, ...

Parce que l'apport du trafic vers Gérardmer est **indispensable au maintien et au développement de la ligne 18** Epinal-Saint-Dié-Saales vers Strasbourg.

Vous souhaitez « agir pour la réouverture de la ligne ferroviaire
Gérardmer-Bruyères vers Epinal ou Saint Dié ».

Adhérez à TG2V à l'aide du bulletin ci-dessous.

Informez-vous sur *TG2V* et ses actions sur notre site Internet : www.tg2v.tk

L'association TG2V (Train Gérardmer Vologne Vosges) a été créée à Gérardmer le 28 décembre 2004. Son but est d'« agir pour la réouverture de la ligne ferroviaire Gérardmer-Bruyères vers Epinal ou Saint Dié ». Son siège est en Mairie de Gérardmer.

La ligne existe encore. Les travaux à effectuer pour une remise en service sont donc réduits. Le besoin en transports collectifs se fait de plus en plus sentir. **La place de la voiture** est de plus en plus limitée dans nos grandes villes européennes. Les études montrent que l'absence d'accès ferroviaire deviendra rapidement un **handicap au développement économique et touristique** du secteur de Gérardmer et des Hautes Vosges. Un **afflux incontrôlé de véhicules** est également préjudiciable à la bonne santé environnementale et à la qualité de vie des habitants et des visiteurs.

Imprimé par nos soins – Ne pas jeter sur la voie publique

✂.....
Je soussigné(e) né(e) le/...../.....
demeurant
Code Postal : Ville
Tél. : Courriel :@.....
souhaite adhérer à l'association « TG2V » dont le but est « agir pour la réouverture de la ligne ferroviaire Gérardmer Bruyères vers Epinal ou Saint-Dié » et joins le règlement de la cotisation (3 _ ou plus, par chèque ou timbres en cas d'envoi postal).
Fait à , le Signature :

Coupon à déposer sous enveloppe ou à envoyer, avec le règlement, à l'adresse suivante :
Association TG2V, Mairie, 88400 Gérardmer

Imprimé par nos soins Ne pas jeter sur la voie publique

Erratum dans la version papier :

Cette 3ème lettre aux adhérents contient la convocation à notre assemblée générale ordinaire et devait parvenir à tous conformément à nos statuts 15 jours avant la réunion. La Poste nous ayant demandé des délais pour l'expédition, la rédaction de la version papier a été quelque peu précipitée et quelques omissions n'ont pas été remarquées lors des relectures rapides. Ceci sera corrigé dans cette version Internet. Que ceux qui pourraient se sentir lésés par les oublis veuillent bien nous excuser.

Nos relations avec le Conseil Economique et Social de Lorraine :

Le Conseil Economique et Social de Lorraine soutient le projet de réouverture de la ligne ferroviaire de Gérardmer depuis le début et avant la création de notre association. Notre ami Denis Bexon, membre de notre conseil d'administration, est également membre du CES et y a fait de nombreux adhérents. Il faisait partie d'une délégation du CES constituée du Président Cayzelle, de messieurs Biston et Parmentier ainsi que Melle Bozzetti, chargée d'études. Cette délégation est venue nous rencontrer à Gérardmer le 21 septembre dernier, nous a écouté puis a rencontré avec nous la Municipalité de Gérardmer. A la suite de cette réunion, Monsieur le Maire a écrit, le 26 septembre, au Président de la Région Lorraine pour lui proposer de confier au CES un complément d'étude concernant la réouverture de la ligne.



Les délégations du CES et de TG2V font une pause devant le point de vente SNCF en se rendant à la Mairie.

Le CES a ensuite par sa commission « Infrastructures » adressé, le 14 novembre 05, un rapport au Président Masseret intitulé « Note de synthèse sur l'opportunité de la réactivation de la ligne Laveline devant Bruyères-Gérardmer ». Il y est dit : 1- Une erreur du passé... 2-...qui peut être corrigée : La réactivation de la ligne, un objectif de soutien au dynamisme de Gérardmer. Il propose d'approfondir certaines questions comme le potentiel de clientèle, le coût réel des travaux, la possibilité de rabattement à Gérardmer par des navettes venant et allant vers les sites du massif. Il suggère que l'Etat pourrait être partie prenante via un Contrat Plan Etat Région ou un Plan Vosges.

Appel à témoignages :

Le 4 juillet dernier, TG2V a rencontré le Président du Sénat, Président du Conseil Général des Vosges. Monsieur Poncelet nous a confirmé que **si les 2000 adhérents devenaient 2000 abonnés** sur la ligne que nous défendons, le Conseil Général des Vosges serait beaucoup plus attentif à notre demande.

Mais quels abonnements ?

Le conseil d'administration réfléchit à cette question et serait très intéressé par des lettres ou des témoignages émanant de nos adhérents car jusqu'alors nous avons eu beaucoup de témoignages oraux lors des prises d'adhésions mais peu d'écrits.

Alors, écrivez-nous, par voie postale ou par Internet pour nous dire :

pourquoi vous prendriez ou feriez prendre le train pour Gérardmer, en quoi cette remise en service vous servirait, à quelle fréquence vous seriez un des utilisateur de la ligne ferroviaire, quel handicap représente pour vous, pour Gérardmer, l'absence de liaison ferroviaire,

Projets :

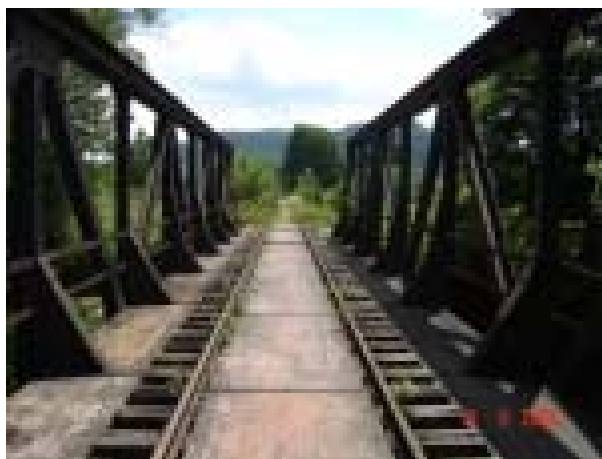
Les projets exprimés par le Conseil d'Administration sont de suivre de près l'évolution du dossier, continuer, sauf avis contraire de l'Assemblée Générale du 17 décembre prochain, sur les axes déjà définis : faire connaître le projet de réouverture de la ligne ferroviaire de Gérardmer et les arguments en sa faveur, rechercher un soutien populaire qui s'élargit avec une meilleure connaissance du dossier, faire connaître le dossier aux élus, décideurs et partenaires divers.

Etat de la ligne avec photos :



L'aiguillage à Laveline a été démonté. Il est à refaire mais le support du ballast est prêt à reprendre du service.

Pour la plupart des passages à niveau le rail est toujours existant. La voie est simplement sous l'enrobé. Pour certains, il est cependant nécessaire de réadapter les niveaux respectifs de chaque voie.



Le pont métallique de Granges sur la Vologne est le seul ouvrage qui nécessite des travaux importants. Il est nécessaire d'y remplacer toutes les grosses traverses bois du niveau inférieur (sous la structure rails-traverses). La partie métallique n'a besoin que d'un coup de peinture anti rouille.

Qui a pu chiffrer un déboisement sur la totalité de la surface de la ligne ? Sur la plus grande partie de sa longueur, la végétation est très peu importante. Là où les arbres poussent, ils sont encore de petite taille et n'ont pas bouleversé le ballast et la voie. Rappelons que de nombreuses traverses ont été changées peu de temps avant la fermeture en 1988 et qu'elles ont une durée de vie d'une quarantaine d'année. Pour faire circuler un train à une vitesse moyenne, il est suffisant selon nous de changer 20% des traverses. Il faudra ensuite entretenir régulièrement.

