



# TRAIN GERARDMER VOLOGNE VOSGES

Consultez notre site [www.tg2v.tk](http://www.tg2v.tk)

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

Résumé du résumé de notre critique de l'étude de la desserte de Gérardmer : (oct 2005)

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 Vologne 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.