



Ligne ferroviaire Epinal / Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg

**Modernisation du réseau et développement
d'un grand service public ferroviaire à la
hauteur des enjeux énergétiques, climatiques
et d'aménagement des territoires.**



Sommaire :

- ✓ Page 1 : Titre
- ✓ Page 2 : Préambule
- ✓ Pages 3 et 4 : Segment de ligne Arches / Saint-Dié-des-Vosges
- ✓ Page 5 : Schéma segment Arches / Saint-Dié-des-Vosges
- ✓ Page 6 : Gare de Saint-Dié-des-Vosges
- ✓ Page 7 : Schéma gare Saint-Dié-des-Vosges
- ✓ Pages 8 et 9 : Axe ferroviaire Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg
- ✓ Page 10 : Réouverture de la ligne de Gérardmer
- ✓ Page 11 : L'emploi sur la ligne
- ✓ Page 12 : Conclusion

Préambule :

Les villes moyennes et les zones rurales font face à des défis : déficit démographique, vieillissement de la population, transition écologique, questions énergétiques et climatiques, questions socio-économiques, attractivité des territoires, réindustrialisation, niveau des services (accès aux soins, enseignement, transports, loisirs, culture, ...).

Dans un cadre de moyenne montagne et de milieux naturels, la ligne 18 est indéniablement un outil pour répondre à ces enjeux. Elle doit favoriser les interactions entre les villes moyennes de Saint-Dié-des-Vosges, Epinal, Gérardmer, la métropole de Strasbourg et les zones rurales intermédiaires.

C'est donc dans ces contextes que la modernisation de la ligne Epinal / Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg permettra de valoriser des territoires qui peuvent se révéler plus résilients par rapport aux métropoles en termes, de qualité de vie, de démographie, d'emplois, d'accès à l'immobilier, d'attractivité économique et résidentielle, d'organisation du travail. L'accessibilité des métropoles avec les « Zones à Faibles Émissions Mobilité » (gaz à effets de serre), les difficultés de stationnement et leurs coûts ne font que renforcer la pertinence du ferroviaire.

Le rôle de la puissance publique (État, Régions, collectivités locales) sera déterminant dans ces choix. Elle doit redonner toute sa pertinence à l'entreprise publique SNCF et permettre à nouveau une exploitation optimale en utilisant les capacités foncières existantes et appartenant à la SNCF. Elle doit créer les conditions d'un report modal de la route vers le fer et répondre aux besoins de déplacements en sachant réserver les fonds publics européens et nationaux aux seuls intérêts des territoires et de ses populations. L'ouverture à la concurrence n'est pas la condition de cette réussite.

Pour la CGT, de réels investissements d'infrastructures sont indispensables pour pérenniser les lignes ferroviaires et notamment l'axe Epinal / Saint-Dié-des-Vosges / Epinal au vu des enjeux : sociétaux, transition écologique, pressions sur les ressources énergétiques,



Segment de ligne Arches / Saint-Dié-des-Vosges :

Ce segment de ligne a été depuis de nombreuses décennies révélateur de la lutte que la CGT a menée pour la défense du service public ferroviaire. Le syndicat CGT a su contribuer de très longue date et de façon efficace à ce projet d'intérêt collectif. Le vrai succès syndical CGT a été de soutenir, de coordonner et de faire converger les différents acteurs en faveur du projet de réouverture de la ligne 18 Epinal / Saint-Dié-des-Vosges. C'est donc une victoire collective où la CGT Cheminots a tenu son rang dans cette lutte et en continuant à être force de propositions.

1) Des arrêts à recréer : La réouverture de la ligne a été remise en service à minima en termes de localités desservies pour effectuer des temps de trajets de 53 mn entre Epinal et Saint-Dié-des-Vosges. La faiblesse de l'offre actuelle de dessertes réside dans le fait que seule la gare de Bruyères est desservie entre Arches et Saint-Dié-des-Vosges avec des bassins de vie oubliés et des conditions inexistantes d'accessibilité aux Personnes à Mobilités Réduites. C'est pourquoi une densification et une adaptation de la desserte s'imposent.

La CGT propose :

- **Saint-Léonard : création d'un point de dessertes multimodal avec accessibilité PMR (en cours d'étude par la Communauté d'Agglomération de Saint-Dié-des-Vosges),**
- **Docelles-Cheniménil : création d'une gare multimodale avec accessibilité PMR,**
- **Bruyères : création d'une gare multimodale avec accessibilité PMR,**
- **Corcieux-Vanémont, La Houssière, Laveline-devant-Bruyères, Laval, Lépanges-sur-Vologne : création de points d'arrêts à la demande avec accessibilité PMR.**

2) Croisements des trains et nouveau mode de cantonnement, des nécessités : le segment Arches / Saint-Dié-des-Vosges a été lors des 3 dernières décennies largement amputé de ses capacités d'exploitation qui permettaient d'intégrer le service voyageurs, le service Fret et dès lors de fluidifier la gestion des circulations (actuellement 10 AR du lundi au vendredi, 8 AR le samedi, 5 AR le dimanche). C'est pourquoi le croisement des trains et le nouveau mode de cantonnement sont des paramètres pour augmenter les capacités d'exploitation de la ligne.

La CGT propose :

- **Corcieux / Vanémont et Docelles / Cheniménil : création de deux possibilités de croisements de trains (télécommandés depuis Saint-Dié-des-Vosges ou Bruyères),**
- **le remplacement du BMVU (Bloc Manuel de Voie Unique) par du BAPR (Bloc Automatique à Permissivité Restreinte) à compteur d'essieux.**



3) Un investissement massif dans l'infrastructure à poursuivre : les travaux réalisés en 2021 (réfection des tunnels de Vanémont et de Bruyères, travaux d'ouvrages d'art, travaux voie) ont permis la réouverture de ce segment de ligne. Cependant les régénérations intégrales de parties de voie qui ont été réalisées (Renouvellement Voie Ballast) ne représentent que 1 / 6 des 46 km de la ligne. Sur les 5/6 restants. Le remplacement des traverses bois selon la méthode du « plancher continu » ne peuvent assurer la modernité de la ligne et n'assureront pas une pérennité permettant des projections à long termes. C'est pourquoi une modernisation de la voie est essentielle pour garantir la sécurité et des temps de trajets attractifs et les dessertes des localités.

La CGT demande :

- **le renouvellement intégral de la voie sur les 5 / 6 restants de la ligne,**
- **une augmentation de la vitesse en ligne de 90 km/h à 110 km/h,**
- **l'étude de la suppression des ralentissements permanents (suppressions Passages à Niveau non gardés, reprise des courbes),**
- **dans les gares de croisements, la mise en place d'aiguillages permettant une vitesse de passage à 60 km/h au lieu de 40 km/h actuellement et ainsi limiter les temps de croisements,**
- **l'application des normes techniques au niveau de la voie permettant le transport FRET.**

4) Des avancées technologiques pour les engins de traction : l'idée de se détacher du « tout-voiture » et de remplacer les énergies fossiles fait surface. Elle s'érige comme un axe central, et les solutions innovantes, capables de répondre aux préoccupations collectives et environnementales doivent être saisies. Le train à hydrogène et le train électrique hybride (caténaires + batteries) en font partie. Ces 2 modes seront complémentaires en fonction des infrastructures de production et de ravitaillement en hydrogène, et en fonction des infrastructures de recharge rapide des batteries. Cette dernière technologie est adaptable à la la ligne 18. Son déploiement demande des électrifications ponctuelles avec le principe de « caténaires par îlots ». Ce principe permet de recharger les batteries de traction des futures rames lors des arrêts dans les gares.

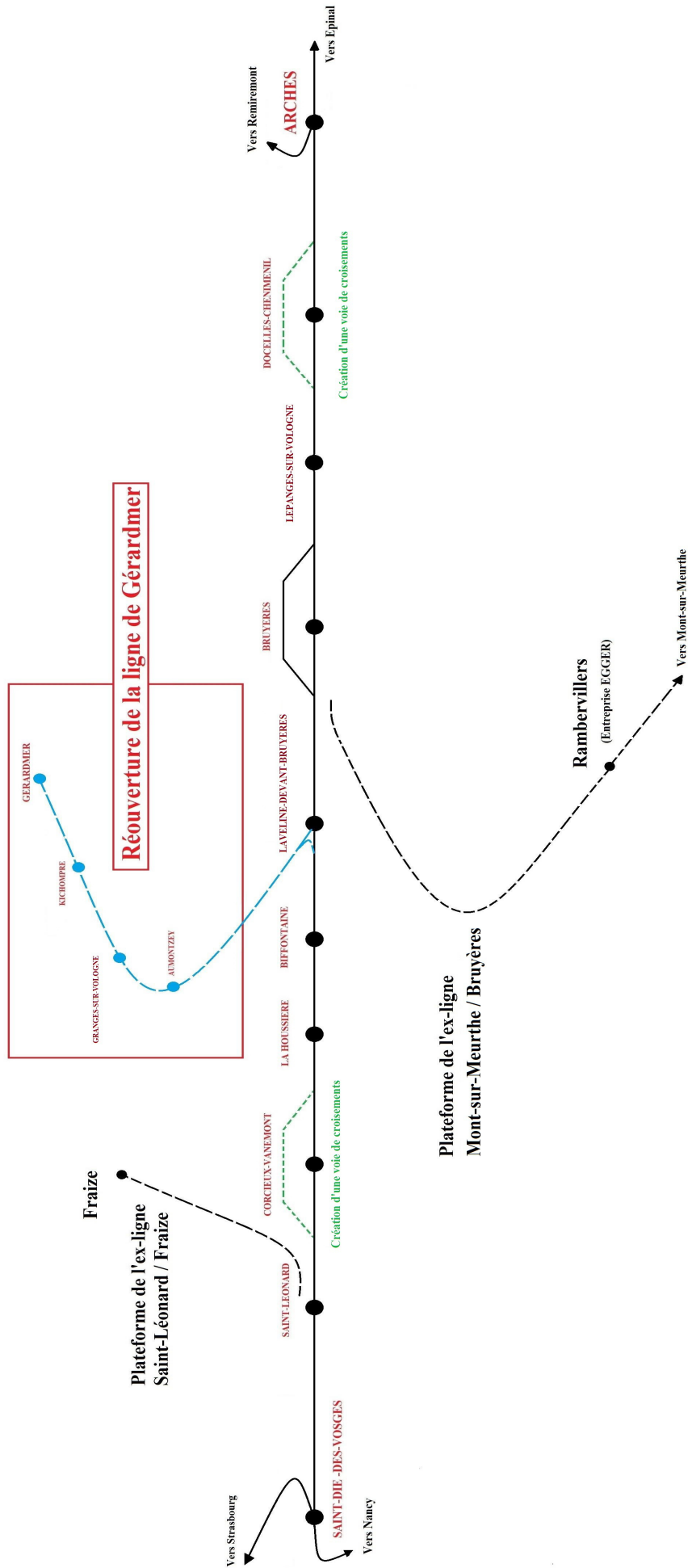
Afin d'assurer le déploiement de ces deux technologies, La CGT demande :

- **Epinal : l'électrification de l'ensemble des voies affectées au garage des rames et étude sur le stockage de l'hydrogène près de la gare et le déploiement d'infrastructures permettant de ravitailler rapidement les trains,**
- **Docelles / Cheniménil : une voie de croisement à créer, et électrifier les 2 voies de la gare,**
- **Bruyères : une voie directe et voie d'évitement à électrifier,**
- **Corcieux-Vanémont : une voie de croisement à créer, et électrifier les 2 voies de la gare,**
- **Saint-Dié-des-Vosges : l'électrification de l'ensemble des voies affectées au garage des rames.**

Nota : à Arches les voies sont déjà électrifiées.



MODERNISATION LIGNE EPINAL / SAINT-DIE-DES-VOSGES / GERARDMER



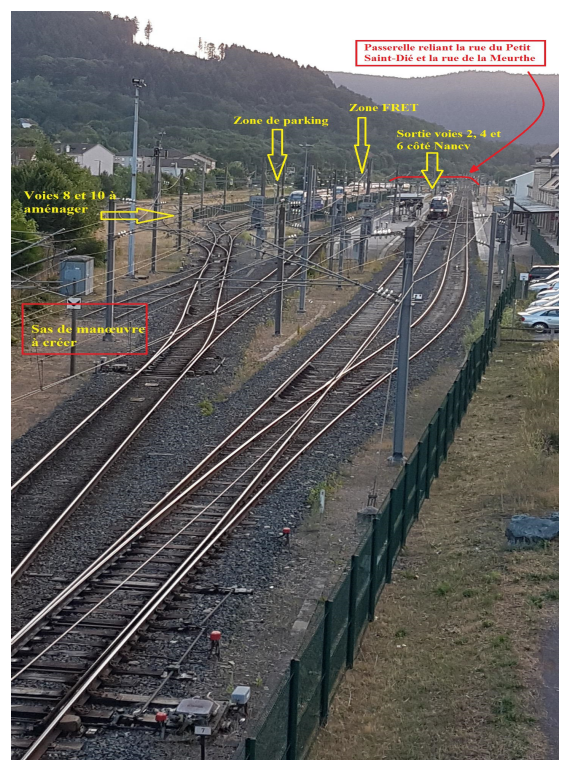
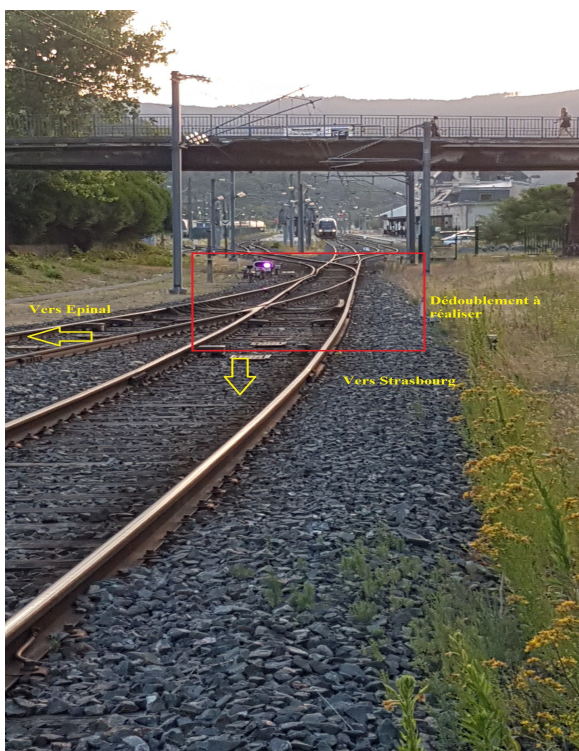
Gare de Saint-Dié-des-Vosges :

Depuis la réouverture de la ligne Epinal / Saint-Dié-des-Vosges le 21 décembre 2021, la gare de Saint-Dié-des-Vosges voit une augmentation importante de son trafic. Le nombre de trains en gare simultanément, le nombre de manœuvres nécessaires pour la mise à quais des trains et la capacité insuffisante du parc créent des tensions dans la gestion des circulations, ce qui pénalise notamment la ponctualité.

Pour assurer la qualité du service et une gestion optimale des trains en gare, une réadaptation des infrastructures au niveau du plan des voies s'impose. Les infrastructures ferroviaires doivent être en adéquation avec la transformation en cours, réalisée par la ville de Saint-Dié-des-Vosges, du secteur de la gare en un pôle d'échange multimodal.

Pour la CGT, la nécessaire modernisation du plan de voies de la gare porte sur :

- **le dédoublement (qui existait jusqu'en 1986) de la partie commune coté Epinal / Strasbourg pour permettre une entrée simultanée Strasbourg sur Voie A et Epinal sur voie B. Cette option permet également d'effectuer les manœuvres avec moins de contraintes sur les circulations,**
- **une sortie du parc des voies 2, 4 et 6 coté Nancy qui permettrait de soulager le nœud coté Epinal / Strasbourg,**
- **la création d'un sas de manœuvre côté Epinal permettant aux trains de manœuvrer sans gêner les circulations qui partent en pleine ligne,**
- **la création d'une 5^e voie de garage des rames côté faisceau pair,**
- **l'électrification de la voie 8,**
- **l'éclairage de l'ensemble des faisceaux pairs et impairs,**
- **l'électrification des voies de garage pour avoir recours au principe de « caténaires par îlots » et ainsi recharger les batteries de traction des rames équipées de nouvelles batteries « charge rapide » qui permettent les déplacements du train sur les zones non alimentées par caténaire,**
- **la prise en compte du cheminement piétons dans l'organisation de la gare avec la reconstruction de l'ancienne passerelle reliant la rue du Petit Saint-Dié à la rue de la Meurthe avec accès aux quais. Elle doit être intégrée aux aménagements de la gare et du pôle multimodal.**



Axe ferroviaire Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg :

Le tronçon Saint-Dié-des-Vosges / Saales a subi de nombreux travaux en 2017 suite à une mise en place de ralentissements sur la section de ligne. Après une réfection et une mise aux normes du tunnel de Lubine et une réhabilitation de la voie, ce sont désormais 9 allers / retours en TER en semaine et 7 le week-end qui sont proposés entre les Vosges et Strasbourg. Toutefois l'infrastructure reste sous tension et seuls des investissements massifs permettront de pérenniser l'axe trans-vosgien.

La présence du train est un atout majeur pour tout le secteur Vosges / Haute Bruche où la demande augmente avec une fréquentation en hausse et un exode soutenu de la métropole de Strasbourg vers le massif vosgien. Cette évolution doit imposer une qualité du service public ferroviaire sur l'axe trans-vosgien.

Le nouveau service TER de décembre 2021 a le mérite de renverser la stratégie passée pour reconquérir les usagers. Cette fois l'offre précède la demande la semaine et aussi le week-end, mais le rail sera victime de son succès si rien n'est fait rapidement en termes d'infrastructures.

Un nœud de Molsheim qui pose problème :

L'élaboration de la grille de dessertes 2022 Strasbourg / Vosges et son application met en lumière un sous-équipement chronique de l'axe trans-vosgien. Le plan actuel de voies de la gare de Molsheim est inadapté au trafic. Il s'avère impossible de réceptionner plus de trois TER à la fois. Tout incident dérègle de manière importante la gestion des circulations.

Dès fin 2022, le REM (Réseau Express Métropolitain Strasbourg) doit entrer en service de Strasbourg à Molsheim. Le REM terminus Molsheim est problématique, 35 rotations sont concernées. Il faut prévoir rapidement un report du « terminus banlieue ». Le nombre de TER évoluera de 137 à 178 par jour, la fréquence prévue est de l'ordre d'un train toutes les 30 min sur une amplitude de 5h00 à 23h00. Hors REM il faut compter en plus quotidiennement au moins 14 trains FRET Obernai - Strasbourg Hausbergen triage.

Dans le cas de doublement des circulations directes Strasbourg / Epinal, Molsheim traiterai alors plus de 190 mouvements quotidiens du lundi au vendredi.



Un abandon des postes d'aiguillage qui pose problème :

La fermeture, voir la diminution des amplitudes horaires d'ouverture de certains postes d'aiguillage et le non-investissement dans la signalisation rendent le système d'exploitation et la gestion des flux beaucoup moins souples qu'auparavant.

Pour permettre une meilleure gestion des flux, des solutions s'imposent.

La CGT propose, 1ère étape :

- **la prolongation de certains REM de Molsheim jusqu'à Rothau avec la réactivation du poste de cantonnement de Schirmeck ainsi que l'extension de l'amplitude d'ouverture du poste d'Urmatt,**
- **l'occupation du poste 1 de Rothau de 5h00 à 21h00 pour permettre la réception des REM sur la voie 4 qui est à quai.**

Cela permet sans investissements notables d'améliorer les fréquences de trains vers la Bruche et de désengorger Molsheim.



2^e étape :

- **cantonnement** : mise en place d'une signalisation automatique lumineuse (Block Automatique Lumineuse ou Block Automatique à Permissivité Restreinte) par cantonnements rapprochés sur Molsheim / Rothau complétée par un nouveau poste unique à Rothau. Cela permet un débit d'un train au quart d'heure sur cette section de ligne et permet aux TER de Saint-Dié-des-Vosges de bénéficier de marches accélérées jusque Rothau,
- **des installations Permanentes de Contre Sens (IPCS) entre Molsheim et terminus REME Gresswiller, entre Gresswiller et Urmatt, entre Urmatt et Schirmeck et entre Schirmeck et Rothau,**
- **une occupation continue du poste de cantonnement de Saint-Blaise-la-Roche pour faciliter l'élaboration d'une desserte plus fournie (ou une télécommande depuis Rothau).**

3ème étape :

- **la réalisation rapide d'un véritable Renouveau Voie Ballast, sur les portions non traitées à ce jour, permettant un relèvement des vitesses de 90 km/h à 110 km/h avec des normes techniques répondant au transport FRET,**
- **la mise en place dans les gares de croisements d'aiguillages permettant une vitesse de passage à 60 km/h au lieu de 40 km/h actuellement,**
- **une électrification par le principe de « caténaires par îlots » pour recharger les batteries de traction des rames équipées de nouvelles batteries « charge rapide » qui permettent les déplacements du train sur les zones non alimentées par caténaire.**
 - **Strasbourg** : électrifiée jusqu'à la bifurcation de Koenigshoffen,
 - **Molsheim** : voies A,B et C à électrifier
 - **Schirmeck** : voies A et B à électrifier,
 - **Rothau** : voies A, B et 4 à électrifier,
 - **Saales** : 3 voies à électrifier.

La qualité du service rendu aux usagers sera améliorée pour permettre à un maximum de personnes d'emprunter le train en toute quiétude avec :

- **l'arrêt de tous les trains à Provenchères-sur-Fave (quais mis aux normes PMR réalisés en 2017 à l'occasion des travaux de remise en état de la voie).**

Réouverture de la ligne de Gérardmer

Depuis la fermeture de la ligne en 1988 l'association TG2V milite pour sa réouverture et aujourd'hui les contextes climatiques, énergétiques, sociétaux, de plus en plus pressants, remettent le mode ferroviaire au centre des moyens pour apporter une réponse à ces enjeux.

Le bassin de vie Gérardmer, son contexte géographique, économique et touristique imposent donc des réseaux de transports nécessaires aux besoins des populations et aux besoins des activités à l'échelle du massif vosgien. C'est pourquoi, à l'instar de la structuration des réseaux suisse et allemand, les moyens techniques et l'innovation permettent aujourd'hui l'attractivité et l'efficacité du transport collectif.

Gérardmer serait ainsi plébiscitée à travers une offre de transport ferroviaire avec les lignes situées versant alsacien. De plus la réactivation de cette infrastructure entre dans le cadre du développement de la ligne Epinal / Saint-Dié-des-Vosges / Strasbourg.

Il est indispensable de démontrer la modernité et l'effet structurant pour les localités irriguées par une infrastructure ferroviaire. Gérardmer 3ème ville des Vosges en terme de population, avec une activité touristique importante a besoin d'une relation ferroviaire forte. De plus elle se trouve dans une région qui souffre du manque de moyens de transports collectifs.

Un « schéma de mobilités douces » est en projet et il pourrait englober une voie verte dans la vallée de la Vologne. Ce projet ne doit pas hypothéquer la réactivation de la ligne ferroviaire, seule apte à répondre aux flux importants de déplacements du quotidien et ceux dus aux activités touristiques du massif. En exemple un tram-train peut être aussi qualifié de « mobilité douce » au regard de l'impact du « tout automobile » avec tous les aménagements qui lui sont liés.

Transport ferroviaire et « mobilités douces » sont complémentaires. Menés simultanément ces deux projets démontreraient l'ambition politique de redévelopper en profondeur nos territoires.

C'est pourquoi, pour la CGT, la réouverture doit porter sur :

- **une reconsidération de la réouverture à l'échelle de la Région Grand Est avec son financement,**
- **l'étude de faisabilité technique de cette réouverture avec des itinéraires de « mobilités douces »,**
- **l'emplacement de la gare à Gérardmer,**
- **le principe d'une bifurcation avec une 2ème voie partant de Bruyères en parallèle de celle existante jusqu'à Laveline-devant-Bruyères ou un embranchement à Laveline-devant-Bruyères (télécommandé depuis Bruyères),**
- **les dessertes de Granges sur Vologne, Autmontzey et Kichompré,**
- **le maintien du guichet en gare de Gérardmer,**
- **l'électrification de 2 voies terminus (complémentarité des modes de traction : caténares + batteries ou hydrogène).**



L'EMPLOI SUR LA LIGNE EPINAL / SAINT-DIE-DES-VOSGES / STRASBOURG :

L'emploi est une des conditions essentielles pour le développement et l'efficacité d'un grand service public ferroviaire répondant aux besoins de transport de la population.

L'entreprise SNCF, par l'ensemble de ses métiers (entretien des infrastructures, gestion des circulations, conduite, relations avec les usagers, ...) doit apporter une réelle qualité et une fiabilité au service.

C'est pourquoi la CGT demande :

Maintenance des infrastructures

- des Cadres d'Organisation dans les brigades voie permettant d'assurer la maintenance (travaux, surveillance, astreintes) du réseau (Saint-Dié-des-Vosges 10 agents, ...),
- des Cadres d'Organisation au Service Electrique permettant d'assurer la sécurité des installations des circulations ferroviaires (travaux, surveillance, astreintes), (Saint-Dié-des-Vosges 3 agents, ...),
- le maintien des Unités de Productions SNCF actuelles (Maîtrises et Cadres) pour garantir un haut niveau de maintenance (organisations des travaux, contrôles, sécurité).



Circulations des trains

- l'extension de l'amplitude d'ouverture du poste d'Urmatt,
- l'occupation du poste 1 de Rothau de 5h00 à 21h00 (réception des REM),
- la remise en service continu du poste de cantonnement de Saint-Blaise-la-Roche (élaboration d'une desserte plus dense).

Guichets

- la remise en place de guichets en gare de Arches, Bruyères en 2 x 8, Saales, Rothau et Schirmeck.

Conclusion

L'ensemble de ces propositions n'est que la réactivation des capacités de la ligne qui permettraient, il n'y a que quelques décennies, de proposer une offre ambitieuse et adaptée dans le domaine du Voyageur et du Fret. Ce projet s'inscrit pleinement dans une réorientation écologique durable et pertinente du transport. Le fer doit reprendre toute sa place en termes de réponses aux besoins de déplacements, de report modal, de prise en compte de l'impact négatif du développement inexorable du trafic routier notamment sur la biodiversité et sur les pollutions.

Dans le contexte dégradé actuel, décrit dans les rapports du GIEC, où l'utilisation des énergies est largement remise en cause, le ferroviaire doit redevenir un véritable outil de transformation économique pour maîtriser l'impact pluriel de l'action humaine sur l'environnement. Le réseau TER ne doit pas se réduire à une vision du quotidien, mais doit aussi s'inscrire à nouveau dans un schéma national des déplacements (complémentarité TER / Intercités / TGV).

La CGT des Cheminots considère qu'une entreprise publique et intégrée, la SNCF, est seule capable de répondre le plus efficacement aux enjeux d'aménagement des territoires, à l'heure où les questions sociales, sociétales et environnementales sont au cœur des préoccupations.

Exiger l'abrogation du « pacte ferroviaire » de 2018 et des articles de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) concernés, c'est aussi exiger le retour à un Etat stratège et visionnaire en matière de transport ferroviaire voyageurs et marchandises, avec une entreprise publique SNCF débarrassée des considérations ultralibérales et mortifères qui sapent les bases du service public en général et le mèneraient à son effondrement.

Pour la CGT, la Région Grand Est et son exécutif doivent se concentrer principalement sur les moyens de développer le ferroviaire dans nos territoires sans mettre les salariés du rail en concurrence au nom de la productivité au profit de groupes privés et avec une dégradation notable des services rendus aux usagers.

Ensemble, lucides et déterminés, avec la CGT !
Réorientons les investissements vers le
ferroviaire !

Modernisons les infrastructures ferroviaires de la
ligne 18 !

 cgt	CHEMINOTS de SAINT-DIE-DES-VOSGES - BRUYERES et ENVIRONS	 cgt
 TER VOSGES	LIGNE EPINAL / SAINT-DIE-DES-VOSGES / STRASBOURG	 TER VOSGES
POUR UN SERVICE SNCF UNIFIÉ : INFRASTRUCTURES, VOYAGEURS, FRET		
AU SERVICE DES POPULATIONS ET DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL		