

SOCIÉTÉ • LORRAINE

## Entre Epinal et Saint-Dié, le train en bout de ligne

« Quand l'Etat s'en va » 3/5. Depuis fin décembre 2018, la locomotive du TER ne passe plus par Bruyère, Biffontaine ou Corcieux dans les Vosges. En cause, la vétusté des voies. En attendant les travaux, s'ils ont lieu, les usagers prennent l'autocar. A contre-cœur.

Par Henri Seckel • Publié aujourd'hui à 06h38, mis à jour à 06h38

Article réservé aux abonnés



Le chauffeur du bus Keolis entre Epinal et St-Dié-des-Vosges, le 5 février : depuis le 22 décembre 2018, la ligne 18 remplace le TER. NICOLAS LEBLANC / ITEM POUR "LE MONDE"

*[Alors que, à l'écart des grandes métropoles, monte chez les Français un sentiment d'abandon fortement mis en avant dans le cadre du grand débat, Le Monde entame une série sur ces lieux qui souffrent de la fermeture des services publics, transports, écoles, perceptions ou hôpitaux.]*

Que c'est triste, une gare à l'abandon. Docelles-Cheniménil, Lépanges-sur-Vologne, Bruyères, Laveline-devant-Bruyères, Biffontaine, Corcieux-Vanémont, Saint-Léonard : depuis le 22 décembre 2018, pas l'ombre d'une locomotive n'est passée par là, les volets sont clos, et une fine couche de mousse verte a recouvert le bitume de ces quais vosgiens que plus personne ne foule.

Que c'est triste, des rails sans train. Voilà bientôt deux mois que le tortillard Epinal-Saint-Dié ne se tortille plus au pied des premiers ballons des Vosges et que les paysages grandioses de ce petit Canada

n'entendent plus siffler le train express régional (TER) qui reliait la préfecture à la sous-préfecture du département depuis 1929.



La gare SNCF désaffecté de Docelles-Chenimenil sur la ligne de train Epinal à St-Dié-des-Vosges, le 6 février. NICOLAS LEBLANC / ITEM POUR "LE MONDE"

En cause, la vétusté des voies et le risque d'effondrement du tunnel de Vanémont. Cas en voie de propagation en France, résultat de décennies d'une politique tout TGV et de sous-investissement sur les petites lignes comme celle-là. Hors de question pour la SNCF de prendre le risque d'y envoyer un train tant que les travaux, estimés à 33 millions d'euros, n'auront pas été faits.

**Lire aussi | [SNCF : votre ligne s'est-elle dégradée au fil du temps ?](#)**

En attendant, à Epinal, la voix des halls de gare annonce toujours « *le TER n° 35286 en direction de Saint-Dié* », mais ce n'est plus un train, il n'est plus vraiment express, et il s'élanche de la gare routière, sur le parvis. Bienvenue sur la ligne 13 des autocars Keolis, à qui la SCNF a confié ce trajet de 62 kilomètres et ses voyageurs, et tant pis si ça pollue.

## Dégradation

« *Ah, on espère que le train va revenir...* », soupire Isabelle à l'avant du car, à l'entame d'une route qui invite à la nostalgie puisqu'elle ne cesse de longer et de chevaucher la voie orpheline. Cette femme de 53 ans subit plus que d'autres les tracasseries liées à sa disparition. Elle vient de Saint-Léonard (dernier arrêt avant Saint-Dié) et travaille à la préfecture, à Epinal. Le train l'amenait en une heure (départ 6 h 17, arrivée 7 h 15). Le car, en une heure et demie (6 h 04, 7 h 33). Le train la ramenait en une heure (16 h 44, 17 h 42), le car en une heure trois quarts (17 h 30, 19 h 18), avec un changement à mi-parcours. Avant : deux heures de trajet par jour. Après : trois heures et quart.

Cas moins extrême, Geneviève, 50 ans, monte à Corcieux et ne peut plus attraper son bus de ville à Epinal, où l'autocar arrive quelques minutes trop tard : obligée de finir à pied jusqu'au boulot. Léa, 16 ans, Spinalienne inscrite au lycée Jeanne-d'Arc de Bruyères, spécialisé dans les métiers de la sécurité, regrette l'ambiance du TER où « *on n'était pas obligé de se mettre deux par deux comme des petits enfants.* » « *Et puis dans le train, on avait de la place pour se changer* », sourit-elle, avant d'aller se contorsionner dans le fond du car pour enfiler son uniforme et ses Rangers.

Et puis dans le car, on ne peut pas étendre ses jambes, et on n'a plus de tablette pour corriger ses copies ou poser son gobelet de café, et il faut s'agripper au siège de devant dans les virages qui vous secouent toutes les deux minutes. Sans parler de la crainte d'emprunter une route verglacée en hiver ou du risque de louper sa correspondance TGV ou TER à cause des bouchons à la sortie d'Epinal, ou d'un tracteur sur la départementale.

Mis bout à bout, ces petits riens qui n'en sont pas nourrissent l'idée d'une dégradation, que résume Gérard Coinchelin, retraité de la SNCF, et infatigable défenseur (CGT) de cette ligne sur laquelle il a passé sa carrière : *« J'ai rien contre le car, mais ceux qui ont décidé ça, c'est pas ceux qui le prennent tous les jours pour aller au boulot. »*

Tout n'est pas à jeter : les trajets sont plus longs, mais plus nombreux (plus de dix allers-retours quotidiens, contre cinq trains à l'époque). Le car s'arrête au cœur des villages quand les gares étaient parfois excentrées. Les 150 élèves de Jeanne-d'Arc qui le prennent – public principal de cette ligne – se font carrément déposer devant les grilles de l'établissement, ce qui ravit le directeur, Raphaël Thomassin : *« Pour nous, c'est un régal, parce que le train n'était pas fiable. D'ailleurs au début, j'entendais les gamins dire, en descendant du car : "Ah merde, on est à l'heure !" »* Adieu pannes, grèves, et autres incidents plus rares – suicides, arbres sur les voies, passages à niveau défectueux.

A bord du bus entre Saint-Dié-des-Vosges et Epinal le 5 février : un bus Keolis a remplacé la ligne de TER désaffectée depuis le 22 décembre 2018. NICOLAS LEBLANC / ITEM POUR "LE MONDE"

## « Une ligne ça a une âme »

Combien tout cela pèse-t-il face à la mélancolie et au sentiment d'abandon qui transpire chez de nombreux citoyens vosgiens, comme chez Yves Bonjean, maire de Bruyères ? « *Vous allez me dire, c'est que deux bouts de fer parallèles au milieu de la campagne. Mais une ligne, ça a une âme. Un train, ça a une âme. Une gare, ça a une âme. Ce n'est pas simplement une belle infrastructure, c'est la vie qu'il y a autour, c'est l'espèce de lien que ça crée.* »

Problème, ce lien unit des zones dépeuplées : entre Epinal, 32 000 habitants (40 000 en 1975), et Saint-Dié, 20 000 (25 000 en 1975), seul Bruyères dépasse les 3 000 âmes (3 151). Corcieux s'arrête à 1 560, Lépanges à 926, Laveline à 644, Biffontaine à 426. Le train s'y arrêtaient souvent pour un seul voyageur, ou pour zéro. Ce n'est pas ici que la SNCF risque de remplir ses caisses.

« *Les gens râlent contre la disparition du train, mais est-ce qu'ils le prenaient ?* », s'interroge le directeur du lycée Jeanne-d'Arc. La région Grand-Est évoque « *250 à 300 voyages par jour sur le segment Epinal-Bruyères, 100 à 150 sur Saint-Dié-Bruyères* », et un taux de couverture – le prix du billet par rapport au coût réel du voyage – particulièrement bas : 12,5 % entre Epinal et Bruyères, 4 % entre Saint-Dié et Bruyères. Le reste est payé par la région. C'est l'une des lignes les moins rentables de Grand-Est, où le taux de couverture moyen est de 27 %.

« *Une ligne, ça a une âme.* » Celle-là perd de l'argent. Elle n'en perdra plus si elle disparaît pour de bon, mais c'est un bout de leur âme qu'auront alors perdu ces vallées au pied des Vosges, elles qui ont déjà perdu de nombreux emplois avec la disparition des papeteries et du textile. « *Si vous aviez vu l'effervescence qu'il y avait ici il y a quarante ans...*, se remémore le maire de Bruyères. *Tous les magasins, tous les cafés... Les gens avaient de l'argent puisqu'ils avaient du travail.* »

## La charge revient désormais aux régions

« *Le train qui s'en va, c'est comme si le sang se retirait des vaisseaux capillaires*, suggère Beatrix Létouffé, de l'Association de défense de la ligne Epinal-Saint-Dié (Adele-S). *Si on détricote le maillage, ce n'est plus du tout intéressant de s'installer ici. On laisse mourir les petits vieux dans les campagnes, et les jeunes préfèrent s'entasser dans les métropoles, où ils croient que tout est à portée de main. Pour les petits villages entre Epinal et Saint-Dié, c'est la mort.* » « *Nous aussi, on façonne la France*, dit le maire de Bruyères. *On est ouvert sur le monde, mais on a envie de vivre à la campagne, simplement, décentement. Décentement. Il ne faut pas nous délaissier.* »

Tout n'est pas perdu. Parlez de « *suppression* », on vous corrige : « *Suspension.* » « *On ne peut pas se résoudre à ce que les trains soient pour les grandes villes, et que la campagne doive se contenter d'autocars*, affirme David Valence, vice-président de la région Grand-Est chargé des transports. *On peut faire du train en milieu peu dense, j'y crois profondément.* »

Il va falloir payer, et ce n'est pas la SNCF qui va le faire, bien que les rails lui appartiennent : depuis 2017 et le « *contrat de performance* » passé avec l'Etat, elle ne finance plus les lignes classées « 7 à 9 », les petites. La charge revient désormais aux régions. « *C'est comme si le propriétaire d'une maison demandait au locataire de refaire la toiture* », s'agace David Valence, qui espère faire baisser la facture de 33 à 20 millions d'euros et réfléchit à la manière d'améliorer l'offre du train, n'écartant pas une solution privée : « *Depuis vingt ans, l'Allemagne a rouvert 700 km de voie ferrée, principalement en milieu rural, en partie grâce à l'ouverture à la concurrence.* » En visite dans les Vosges, en avril 2018, le président Emmanuel Macron l'a promis lui-même, sous l'œil des caméras, face à un cheminot du coin : « *On réinvestira dans cette ligne, j'en prends l'engagement, je vous regarde dans les yeux.* »

**Lire aussi | [Comment la SNCF et l'Etat ont « délaissé les trains du quotidien » au profit du TGV](#)**

Alors David Valence, par ailleurs maire de Saint-Dié, attend des « *annonces positives pour 2019* », mais prévient : si le train roule à nouveau, « *ça ne sera pas avant 2022* ».

Peut-être n'ont-elles pas rendu leur dernier souffle, ces gares si chères au cégétiste Gérard Coinchelin, qui leur a consacré un poème dont voici les premiers vers : « *Sur le quai à bagages de la gare du village / on la r'connait de loin / son horloge et ses portes, son guichet, ses fenêtres / toujours comme un témoin. Elle invite au voyage tous les esprits nomades / pour allers ou retours / pour une heure, pour un jour, pour un an, pour une vie / et peut-être pour toujours.* »

---

## **Quand l'Etat s'en va : reportages dans la France qui perd ses services publics**

1. A Châlons-en-Champagne, après le départ de l'armée et le redécoupage régional, tout un avenir à réécrire
  2. A Saint-Claude, dans le Jura, un premier hiver sans la maternité
  3. Entre Epinal et Saint-Dié, le train en bout de ligne
- 

**Henri Seckel** (Epinal, envoyé spécial)