Le 2 Mars 2026

La liaison douce entre Bruyères et Gérardmer est sur de bonnes voies après une convention signée avec la SNCF

Le projet de voie verte entre Bruyères et Gérardmer vient de franchir une nouvelle étape décisive. Tandis que les travaux devraient débuter en 2028, les élus sont convaincus que ce tracé de 25 km reliant le cœur de Bruyères au lac de Gérardmer offrira une réelle alternative pour les déplacements du quotidien, les partisans du retour du train estiment qu'il faut absolument préserver les rails.



Le projet de future liaison douce entre Bruyères et Gérardmer avance. Le tracé empruntera l'ancienne ligne de chemin de fer entre Laveline-devant-Bruyères et Gérardmer. Photo Jérôme Humbrecht

Approuvez-vous la création d'une liaison douce entre Gérardmer et Bruyères ? À cette question posée sur le site de Vosges Matin, 72 % des votants répondent oui, 22 % sont contre et 6 % ne se prononcent pas. Avec 1 391 participants, la consultation montre un réel intérêt pour ce projet « cyclo-piéton » qui ambitionne de relier, sur 25 km, le cœur de Bruyères au lac de Gérardmer.

La semaine dernière, une étape décisive a été franchie avec la signature d'une convention d'occupation temporaire entre les communautés de communes Gérardmer Hautes Vosges et Bruyères Vallons des Vosges ainsi que la SNCF. Ce document permet

désormais de lancer les inventaires environnementaux sur l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire entre Laveline-devant-Bruyères et Gérardmer, soit 16 km qui seront réutilisés. Sans les rails. .../...

L'objectif d'une utilisation quotidienne

Porté depuis près de deux ans par les intercommunalités, le tracé n'a pas été pensé pour le tourisme uniquement. Les porteurs du projet y voient plus largement un usage quotidien. Pour le conseiller régional David Valence, il s'agit d'« un projet de déplacement » avant d'être un équipement de loisirs : « On voit de plus en plus d'actifs ou de lycéens prêts à se déplacer à vélo si les itinéraires sont sécurisés. » Avec une largeur confortable, un dénivelé accessible et une sécurité accrue, l'ambition est d'en faire un itinéraire plus sûr reliant les établissements scolaires, les zones d'activités, les sites industriels. Le parcours s'ouvrant sur les jolis paysages de bord de lac, à Gérardmer.

À terme, cette voie devrait rejoindre Épinal et la vallée de la Moselle, voire s'étendre vers Rambervillers ou Saint-Dié-des-Vosges, avec l'objectif de se connecter à la véloroute 50 reliant le Luxembourg à Lyon.

Sur de bons rails

Le coût global est estimé à 6,4 millions d'euros, financés par des aides publiques : l'État, la Région Grand Est et le Conseil départemental des Vosges notamment. Neuf ouvrages d'art devront être rénovés sur les six communes traversées, représentant près de 15 000 habitants concernés.

La prochaine échéance est fixée au printemps prochain avec le recrutement d'un bureau d'études qui devra réaliser des analyses environnementales sur environ quinze mois. Si l'avis de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) est favorable, les travaux pourraient débuter au premier semestre 2028.



Le tracé empruntera l'ancienne ligne de chemin de fer entre Laveline-devant-Bruyères et Gérardmer. Photo Jérôme Humbrecht

.../...

.../...

Le projet semble donc sur... de bons rails. A la nuance que dans le secteur de Gérardmer, le projet ne fait pas l'unanimité. Notamment chez ceux qui veulent croire que le retour du train est encore possible un jour sur cette ligne fermée depuis 1988. Même à long terme.

Sur la page Facebook de Vosges Matin, certains lecteurs défendent la priorité ferroviaire : « Le train est une vision d'avenir », écrit un internaute, évoquant une hausse de fréquentation nationale de 30 % entre 2019 et 2024. D'autres dénoncent un choix « d'image plutôt que d'avenir ».

L'association TG2V qui milite pour le maintien des rails, inutilisés depuis 1988, redoute leur démontage. « On ne connaît pas d'exemple où une voie verte a été retirée pour remettre un train », observe son président Robert Frayon, qui propose des alternatives comme le vélorail afin de préserver les infrastructures.

À l'inverse, des habitants saluent un aménagement sécurisant sur un axe routier jugé dangereux pour les cyclistes. Pour eux, la voie verte représente aussi un levier touristique quatre saisons et un outil concret de transition écologique.

Les élus, eux, se montrent confiants : « Tout est lancé, il n'y aura pas de retour en arrière possible. » Ils entendent concilier les vertus environnementales et le développement économique. Peut-être aspirent-ils à une autre mobilité douce. Celle du réalisme. Une aspiration miroir à celle des partisans du train, convaincus qu'ils ont choisi la bonne voie...