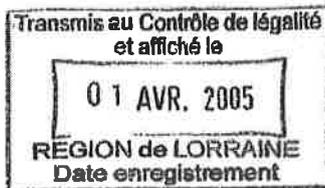


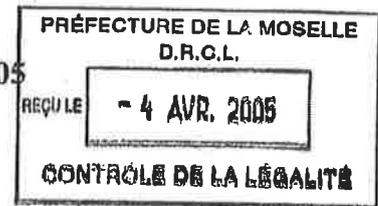
Annexe n ° 1 : Engagement de la Région Lorraine – Délibération du 17 mars 2005

CONSEIL RÉGIONAL DE LORRAINE



Séance Plénière du : 17 mars 2005

Délibération n° : 53-2005



Objet : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)

Certifie le caractère exécutoire
de l'acte administratif

Metz, le 04 AVR. 2005

Le Président
Pour le Président, par délégation,
Le Directeur du Département Administratif et Financier

Cuisinier
Patricia CUISINIER

- VU le rapport présenté par Monsieur le Président ;
- VU le Budget Primitif 2005 adopté par le Conseil Régional lors de sa Séance Plénière des 10 et 11 février 2005;
- VU l'avis du Conseil Economique et Social Régional en date du 4 mars 2005;
- VU l'avis de la commission « Infrastructures et Transports » du Conseil Régional en date du 9 mars 2005;

le Conseil Régional, réuni en séance plénière le 17 mars 2005, après en avoir délibéré ;

Article 1 : APPROUVE les objectifs et orientations stratégiques ainsi que les propositions établies au titre du volet « transport ferroviaire de voyageurs » du Schéma Régional des Infrastructures de Transports de Lorraine, concernant notamment l'enjeu du TGV Est Européen et les 3 orientations prioritaires du Métrolor pour :

- un transport régional attractif et facile à utiliser ;
- un transport régional accessible à tous ;
- un transport régional au cœur du transport collectif lorrain.

Ces 3 orientations sont déclinées en 10 propositions portant sur :

- ⇒ la réalisation de la gare d'interconnexion TGV/TER à Vandières, le caractère stratégique de la 2^e phase de la construction de la LGV Est Européenne (Baudrecourt-Strasbourg) et les enjeux d'intermodalité TGV/aéroport ;
- ⇒ l'adaptation du Métrolor à la mise en service du TGV EST par l'organisation des correspondances TER/TGV ;
- ⇒ la substitution de l'offre « Grandes Lignes » actuelle dans le cadre de l'article 127 de la loi SRU par des liaisons interrégionales de substitution ;

- ⇒ le renforcement de l'attractivité du Métrolor pour les lorrains (instauration d'une tarification zonale kilométrique, réduction spécifique pour les personnes à faible ressource) ;
- ⇒ l'engagement des investissements nécessaires au développement et à la modernisation des équipements ferroviaires (acquisition de matériels roulants ferroviaires, notamment dès 2005 avec une tranche complémentaire de 100 M€, rénovation des gares, perspective de la 3^e voie SNCF Nancy-Metz) ;
- ⇒ le cadencement de l'ensemble du réseau Métrolor et l'amélioration qualitative du TER, notamment sur le plan de la régularité ;
- ⇒ la caractérisation territoriale des liaisons Métrolor, sur la base des fiches établies ;
- ⇒ l'affirmation de la dimension transfrontalière des transports (trajets pendulaires, desserte ferroviaire directe du futur pôle d'Esch Belval) ;
- ⇒ l'engagement d'une démarche spécifique pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- ⇒ le développement de l'intermodalité (système billettique, « carte orange Lorraine », organisation de correspondances entre modes de transports en des points clés d'échanges, information des usagers).

Article 2 : **APPROUVE** les orientations des évolutions de dessertes du Plan d'actions 2006, qui s'inscrivent dans les priorités du volet ferroviaire du SRIT

Article 3 : **DONNE MANDAT** au Président du Conseil Régional pour négocier sur ces bases avec la SNCF.

Article 4 : Monsieur le Directeur Général des Services de la Région Lorraine est chargé de l'exécution de la présente délibération.

Article 5 : Le Tribunal Administratif de Strasbourg est compétent pour connaître de tout litige relatif à l'application de la présente délibération.

ADOpte A LA MAJORITE DES MEMBRES PRESENTS

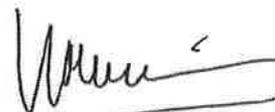
Pour : 33 PS, 6 Verts, 6 PC

Contre : 13 « Pour la Lorraine », 1 non inscrit

Abstentions : 8 FN, 2 « Lorraine Avenir »

Ne prennent pas part au vote : 2 UDF

LE PRESIDENT,



Jean-Pierre MASSERET

Annexe n ° 2 : Décret n ° 2011 – 332 du 28 mars 2011 de la DUP concernant la gare de Vandières

Le 30 mars 2011

JORF n°0074 du 29 mars 2011

Texte n°3

DECRET

Décret n° 2011-332 du 28 mars 2011 modifiant le décret du 14 mai 1996 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse dite « TGV Est européen » entre Paris et Strasbourg, de création des gares nouvelles et d'aménagement des installations terminales de ladite ligne ainsi que portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes concernées en ce qui concerne les acquisitions et travaux nécessaires à la création de la gare d'interconnexion TGV/TER de la région Lorraine à Vandières et portant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Vandières

NOR: DEVT1029203D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3 et R. 122-1 et suivants, ses articles L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 et suivants, ses articles L. 220-1 à L. 220-2, ses articles L. 571-9 et R. 571-44 et suivants ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 11-1 à L. 11-5, R. 11-2 à R. 11-3 et R. 11-14-1 à R. 11-14-5 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code rural et de la pêche maritime, notamment ses articles L. 112-2, L. 112-3, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1 et R. 123-30 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 123-16 et R. 123-23 à R. 123-25 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour son application ;

Vu l'ordonnance du 6 août 2009 du président du tribunal administratif de Strasbourg portant désignation du commissaire enquêteur ;

Vu le décret du 14 mai 1996 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de

construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse dite « TGV Est européen » entre Paris et Strasbourg, de création des gares nouvelles et d'aménagement des installations terminales de ladite ligne ainsi que portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes concernées ;

Vu le décret du 3 mai 2004 prorogeant jusqu'au 15 mai 2016 les effets du décret du 14 mai 1996 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse dite « TGV Est européen » entre Paris et Strasbourg ;

Vu le plan d'occupation des sols de la commune de Vandières ;

Vu la lettre du préfet de Meurthe-et-Moselle du 2 mars 2009 par laquelle le maire de Vandières, le président du conseil général de Meurthe-et-Moselle, le président du syndicat mixte de gestion du SCOT Sud de Meurthe-et-Moselle, le président de la chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle, la présidente de la chambre des métiers de Meurthe-et-Moselle, le président de la chambre de commerce de Meurthe-et-Moselle et le président du conseil régional de Lorraine ont été informés de la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme en vue de la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Vandières ;

Vu le procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées du 23 juin 2009 relative à l'incidence du projet sur le plan d'occupation des sols de la commune de Vandières ;

Vu l'arrêté du préfet de Meurthe-et-Moselle du 21 août 2009 prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalables à la création de la gare d'interconnexion TGV/TER de la région Lorraine à Vandières, à l'aménagement de ses abords et de ses accès et à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Vandières ;

Vu les pièces du dossier de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 28 septembre 2009 au 28 octobre 2009, notamment le rapport, les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur du 30 décembre 2009 ;

Vu la délibération de la commune de Vandières du 26 mars 2010 approuvant la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1

Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la création de la gare d'interconnexion TGV/TER de la région Lorraine à Vandières, conformément au plan annexé au présent décret (1). Le décret du 14 mai 1996 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse dite « TGV Est européen » entre Paris et Strasbourg, de création des gares nouvelles et d'aménagement des installations terminales de ladite ligne ainsi que portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes concernées est modifié en

ce qu'il a de contraire au présent décret.

Article 2

Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées avant le 15 mai 2016.

Article 3

Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L. 123-4 à L. 123-6, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-39 et R. 352-1 à R. 352-14 du code rural et de la pêche maritime.

Article 4

Le présent décret emporte mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Vandières conformément au plan et aux documents annexés au présent décret (2).

Le maire de Vandières procédera aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l'article R. 123-25 du code de l'urbanisme.

Article 5

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 28 mars 2011.

François Fillon

Par le Premier ministre :

La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
Nathalie Kosciusko-Morizet
Le secrétaire d'Etat
auprès de la ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,
chargé des transports,
Thierry Mariani

(1) Il peut être pris connaissance de ce plan ainsi que du document prévu à l'article L. 11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet modifié du TGV Est-européen auprès du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, direction des infrastructures de transport (Arche de la Défense, 92055 Paris - La Défense Cedex 04), à la préfecture de Meurthe-et-Moselle (38, boulevard Lobau, 54000 Nancy), à Réseau ferré de France (92, avenue de France, 75648 Paris Cedex 13), ainsi qu'au conseil régional de Lorraine (place Gabriel-Hocquard, 57000 Metz).

(2) Il peut être pris connaissance de ce plan et de ces documents auprès de la mairie de Vandières (5, rue Abbé-Mamias, 54121 Vandières) ainsi que de la préfecture de Meurthe-et-Moselle, (38, boulevard Lobau, 54000 Nancy).

Annexe 3 : Consultation Publique organisée par la Région Lorraine 1^{er} février 2015

**Question posée le 01^{er} février 2015 à la consultation publique sur la gare de
Vandières :**

« La gare d'interconnexion TGV/TER de Vandières, dont la construction a été reconnue d'utilité publique en 2011 par décret, peut être réalisée sans être supportée par une contribution nouvelle des collectivités publiques.

Compte tenu de cette possibilité sur le plan financier, pensez vous que le Conseil Régional de Lorraine puisse s'engager dans sa réalisation et dans la transformation de Louvigny en gare de fret TGV ? »

Annexe 4 : Courrier du Secrétaire d'Etat aux Transports 22 avril 2016



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

*Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le **22 AVR. 2016**

Référence : CP/A16008679-D16006935
Vos réf. : votre courrier du 9 mars 2016

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le projet de réalisation d'une nouvelle gare TGV à Vandières sur la LGV Est-européenne.

Pour la mise en service de la 1^{ère} phase de la LGV Est-européenne intervenue en juin 2007, il a été décidé de réaliser la gare « Lorraine TGV » sur le site de Louvigny. Parallèlement, des mesures conservatoires ont été prises de manière à pouvoir réaliser ultérieurement une gare nouvelle sur le site de Vandières, distant d'une dizaine de kilomètres du site de Louvigny, et assurer à terme une correspondance entre les TGV et les TER circulant sur l'axe Nancy-Metz. Cette gare n'était techniquement pas réalisable dans le même temps que la 1^{ère} phase de la LGV Est.

Le 28 mars 2011, la déclaration d'utilité publique initiale de la LGV a été modifiée pour permettre de réaliser les dernières expropriations nécessaires à la réalisation de la gare de Vandières. Le décret correspondant précise que ces expropriations doivent être réalisées avant le 15 mai 2016.

Je tiens à vous confirmer qu'à ce jour, l'ensemble des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la gare de Vandières a été réalisé. Les premiers travaux sont intervenus avec la réalisation des mesures conservatoires.

Il n'y a donc pas lieu de proroger cette déclaration d'utilité publique pour un projet dont l'intégralité des acquisitions foncières de la gare est maîtrisée et les travaux physiquement commencés.

Monsieur Philippe RICHERT
Ancien Ministre
Président du Conseil régional Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine
1 place Adrien Zeller
BP 91006
67070 STRASBOURG CEDEX

Dès lors que la réalisation de ce projet serait programmée, le maître d'ouvrage de cette gare devra, comme pour tout autre projet bénéficiant d'une déclaration d'utilité publique, poursuivre les autres procédures d'autorisations nécessaires à sa réalisation, comprenant notamment toutes les autorisations au titre de la loi sur l'eau, de défrichement et la dérogation éventuelle à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés. J'insiste sur le fait que ces procédures, réunies dernièrement dans le régime de l'autorisation unique, sont de la responsabilité du maître d'ouvrage, en l'occurrence le Conseil Régional. Elles n'ont donc aucun lien avec la procédure de déclaration d'utilité publique portée par l'Etat et qui n'a eu que pour seul objectif de mettre des terrains à dispositions du projet.

S'agissant de l'opportunité du projet de la gare de Vandières, la consultation menée en juin 2015 avait abouti à une décision de l'exécutif régional de Lorraine d'abandonner le projet. Le Gouvernement reste attentif aux souhaits des collectivités régionales et locales sur ce dossier.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Alain VIDALIES

92, avenue de France
75648 Paris CEDEX 13
TEL. : +33 (0)1 53 94 30 00 - FAX : +33 (0)1 53 94 38 00



Paris, le 31 MARS 2016

Le Président

Monsieur Philippe RICHERT
Président
Région Alsace – Champagne-Ardenne
Lorraine
1, place Adrien Zeller
BP 91006
67070 STRASBOURG

 Monsieur le Président,

Par courrier du 4 mars dernier, vous avez bien voulu m'interroger sur le projet de gare de Vandières et en particulier les conséquences de la caducité de la déclaration d'utilité publique le 15 mai prochain.

J'ai le plaisir de vous confirmer que dans le cadre des études puis des acquisitions foncières réalisées pour la LGV Est-Européenne, SNCF Réseau s'est assuré la maîtrise foncière des terrains nécessaires, le moment venu, à la réalisation du projet. En conséquence, la caducité de la DUP ne modifiera pas la faisabilité ultérieure du projet. Sa prorogation ne serait à ce titre d'aucune utilité : les procédures qui resteront à mener seront, en effet, d'une autre nature (loi sur l'eau, ...).

La Direction Territoriale Alsace – Champagne-Ardenne – Lorraine de SNCF Réseau reste à votre disposition pour tout élément complémentaire sur ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Sincèrement à vous


Jacques RAPOPORT

*SNCF Réseau exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de SNCF Réseau d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant.

Annexe n ° 5 : Pétition Citoyenne

17-1010-15-9V PDeb Signat comment pétition Vandières 20170306					Epemay le 06/03/2017
Signatures et commentaires de la pétition Gare TGV-TER Vandières					
					<p>Texte de la pétition</p> <p>MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA RÉGION GRAND-EST</p> <p>Suite à une gestion lamentable du dossier par l'ancien conseil régional de Lorraine, il n'y a toujours pas de gare TGV-TER à Vandières, alors que tout était prêt pour sa construction.</p> <p>La Lorraine est la seule de la Région Grand-Est à ne pas avoir, sur la ligne à grande vitesse, de gare connectée au TER permettant une diffusion optimale de l'effet TGV.</p> <p>La Lorraine est en crise, faut-il lui ajouter un handicap supplémentaire ?</p> <p>Les contribuables ont tous payé pour la réalisation du TGV Est. Est-il normal que les Lorrains soient privés d'une gare connectée au TER sur le TGV Est ?</p> <p>Cette gare est nécessaire : elle raccourcira notablement, pour tous les Lorrains, les temps de trajet vers l'Allemagne, l'Ouest et le Sud Ouest de la France. Pour nombre de Lorrains, de Luxembourgeois, de Belges, et d'Allemands de Rhénanie Palatinat, elle offrira soit des relations plus rapides, soit de nouvelles relations avec Paris et Strasbourg.</p> <p>Tout est en place pour que cette gare TGV-TER de Vandières se fasse. Il ne manque plus que votre décision formelle, Monsieur le Président. Alors, s'il vous plaît, faites ce geste pour les Lorrains, pour tous les habitants du Grand-Est et pour de nombreux frontaliers.</p>
					<p>SEHR GEEHRTER HERR PRÄSIDENT DER REGION GRAND EST</p> <p>Durch eine nachlässige und fehlerhafte Behandlung des Projektes durch die letzte Führung der Region Lothringen ist leider der TGV-TER (RB) Bahnhof in Vandières nicht entstanden. Dennoch waren alle Verhältnisse erreicht um diesen Bahnhof zu bauen.</p> <p>Lothringen ist nun das einzige Gebiet im Grand Est ohne Verbindung zwischen der RegionalBahn TER und dem TGV. So kann keine optimale Verbreitung des TGV Effektes hergestellt werden.</p> <p>Lothringen ist schon seit vielen Jahren von der Krise schwer getroffen worden; eine zusätzliche Behinderung ist sicher nicht notwendig.</p> <p>Die Einwohner der alten Region Lothringen haben viel Bezahlt für die Herstellung der Neubaustrecke; es ist nicht gerecht sie ohne Verknüpfungsbahnhof zu lassen.</p> <p>Ja, dieser Bahnhof ist notwendig; er wird die Reisezeiten in alle Richtungen verkürzen: nach Deutschland, West und Südwest Frankreich, zum Pariser Gebiet...</p> <p>Er wird vielen Lothringer, Belgier, Deutscher Einwohner aus der Rheinland-Pfalz neue oder schnellere Verbindungen herstellen.</p> <p>Der TGV-TER (RB) Bahnhof könnte schon heute fertig sein. Die Durchführung und die dazu nötigen Mittel sind da.</p> <p>Fehlt nur noch Ihre Zustimmung, Herr Präsident. Würden Sie bitte Ihre Entscheidung zu Gunsten der "Lothringer", Bewohner der Region "Grand Est" und Nachbarländern treffen.</p>
Change ou Pétition24					
Doublon ou papier					
Papier 1	Abcen Moutaki				
Papier 1	Agnes Dupuis				
Change	alain brulé		France	54230	23/01/17
Change	Alain Brunner		France	88700	24/01/17
Change	Alain DIVOUX		France	54270	13/02/17
Change	Alain Falguierho	Mirecourt	France	88500	20/02/17
Papier 1	Alain Le Bonniec				

Pierre DEBANO
19 rue des Champs de Linette
F-51200 EPERNAY
Tél : +33 (0)3 60 93 72 66
pdebano@laposte.net

Change	Benoît RUSCH			93700	France	29/01/17	La faisabilité est démontrée, le financement est prêt, l'utilité de cette gare évidente : elle a un potentiel de trafic bien meilleur que Louvigny avec tous les TER qui s'arrêteraient là... Pourquoi ce blocage d'un projet de bon sens ?
Change	bernadette bouchard	nice		6100	France	15/02/17	
Pétition24	Bernard ANTOINE	54130- SAINT-MAX				11/02/17	C'est un non sens que l'on soit obligé d'utiliser un bus ou son véhicule personnel pour prendre le TGV qui peut nous relier au reste vers les plus grands pôles européens autre que Paris alors qu'une gare TER qui est à 15 km de la gare en pleine campagne permettrait ces correspondances.
Change	BERNARD BERNARDOFF			54180	France	06/02/17	Même si certains TGV origine Nancy seront transformés en TER de Nancy à Vandières, cela permettra de réduire les coûts
Change	Bernard Binamé			880000	France	23/01/17	Indispensable ! Au même titre qu'une sortie en transport rapide vers le sud des Vosges en direction de Lyon
Change	bernard coeur			54500	France	17/02/17	
Change	Bernard DUNAND			54000	France	19/02/17	
Pétition24	Bernard Legendre	Pagny sur moselle				08/02/17	Symphonie inachevée !
Pétition24	bernard MAUDINAS	villers les nancy				09/02/17	C'est le bon sens reconnu par la snct dès les lères études!!!!
Papier 2	Bernard Movrot						
Pétition24	Bernard SALOMON	NANCY				08/02/17	
Change	bernard terrolles			88450 V	France	23/01/17	
Pétition24	bertrand christian	crolles				25/01/17	Je suis lorrain d'origine la gare la gare de Louvigny est une bêtise n'est pas M Rausch et Rossinot ce dernier par ailleurs plus éclairé !!!
Pétition24	Bertrand Didier	Dieulouard				13/02/17	
Pétition24	Bertrand PERIN	REIMS				07/02/17	Il est invraisemblable que cette interconnexion n'ait pas été créée dès la construction du TGV-Est !!!
Change	Boris Chomenko			68100	France	04/02/17	Cette gare de Vandières aurait du être créée dès l'origine, il faut vraiment être en France pour assister à de telles inepties de conceptions.
Pétition24	Brice EYRARD	Aspres-sur-Buëch				13/02/17	
Change	BRIGITTE BARNIER	ESLEY		88260	France	20/02/17	
Change	Brigitte Cornuez			57480	France	25/01/17	
Papier 2	Brigitte Porteu						
Pétition24	BRIGITTE WIECZOREK	MALZEVILLE				18/02/17	
Papier 1	Bernard Adrien						
Papier 2	Bruno Daubie						
Change	Bruno HOUILLON			88190	France	23/01/17	Vo'est indispensable pour les lorrain de pouvoir ramier la ligne TGV par le rail . Ce qui n'est pas le cas actuellement
Papier 1	Carole Bosquant						
Change	Catherine LEBACQ			54530	France	25/01/17	
Pétition24	Catherine LEBAILLY	Reims				02/02/17	Je veux pouvoir aller à Nancy en TGV+TER, pas en TGV+car !
Change	Cécile robert			88650	France	28/01/17	
Pétition24	Cécile Bouche	Pompey				12/02/17	
Change	cedric JOURNEAU			58500	France	22/02/17	Président FNAUT Bourgogne
Change	chris cornuez			54410	France	25/01/17	La gare actuelle était provisoire! Le prix du billet de train est augmenté du prix de la navette. 20
Pétition24	christian Claudiel	JUSSARUPT				24/02/17	Éailler/retour ce n est pas rien!
Pétition24	Christian König	Béthery				24/01/17	Aujourd'hui nos politiques parlent beaucoup des problèmes de pollution. Cette initiative doit permettre un tout petit peu à en diminuer les effets. Alors, un peu de bon sens !

		Didier GRIMAULT	ORLEANS				24/01/17	Je trouve très commode de pouvoir trouver une correspondance ferroviaire dans la même gare. Par ailleurs le TGV a aussi pour vocation de dynamiser le réseau ferroviaire classique grâce à de bonnes connexions.
Pétition24								
Pétition24		didier rondelli	plivot				26/01/17	
Papier 1		Dominico Carlucci						
Change		Dominique ducout		78470	France		29/01/17	
Change		Dominique Forquin		88000	France		22/02/17	J'ai déjà voté dans ce sens !
Change		Dominique Heurtaut		88190	France		24/01/17	
Pétition24		Dominique Hinzy	Kuntzig				26/01/17	
Change		Dominique OLIVIER		54000	France		26/01/17	
Change		DOMINIQUE RICHARD		88270	France		19/02/17	
Pétition24		dominique rouby	belleville				14/02/17	Le bon sens doit l'emporter...
Change		Dundy El Fiorino Da Silva	Nancy	54300	France		19/02/17	cette gare aurait aussi l'avantage de désenclaver le sud lorrain et une partie du trafic de l 31 les Sud lorrains ont aussi finance le TGV Est sans aucune retombée touristique ou économique
Change		eddy fekkar		88480	France		13/02/17	
Change		Eddy Moucheboeuf		94230	France		22/01/17	
Pétition24		Edith Bonoris	Saint Privat La Montagne				10/02/17	
Change		Eliane Scholtes	Kopstal		Luxembou		19/02/17	
Papier 2		Elie Demeiserma						
Papier 2		Elisabeth Clément						
Pétition24		Elisabeth Vieux	Metz				24/01/17	
Change		Elvira Rabacal		54709	France		19/02/17	
Papier 2		Emilie Zozloick						
Change		Emmanuel COLIN de VERDIERE		38400	France		29/01/17	
Pétition24		Erhard Pitzius	Übertherm				08/02/17	
Pétition24		Eric Berlemont		54000			08/02/17	Je signe parce que la gare de Vandières est une question de bon sens
Pétition24		eric carnel	vandoeuvre				08/02/17	
Pétition24		eric casillas	madrid				31/01/17	
Change		Eric Jacoté	Hagondange	88130	France		23/01/17	
Pétition24		Eric Kaminski	Marbache				03/02/17	
		Eric Paillet					11/02/17	Que les lorrains doivent prendre une voiture pour pouvoir prendre le TGV est une absurdité. Alors que le maillage ferroviaire lorrain permettrait à chacun de se rendre n'importe où en train depuis la gare proche de son domicile.
Pétition24		Eric PEROCHON	Arraye-et-Han - 54				09/02/17	
Pétition24		ESCAICH BERNARD	BAR LE DUC	55000	France		25/01/17	
Change		fabien toccarelli		54190	France		23/01/17	
		Fabrice Poisot	Dieulouard				12/02/17	Je signe parce que cette gare est une nécessité pour le développement économique de la région Grand Est. De plus, le financement de cette gare a déjà été effectué et seule une gestion calamiteuse accompagnant une communication catastrophique de l'ancienne majorité ont permis de faire capoter lamentablement ce magnifique projet. Alors, Mr Rocher, construisez cette gare ou redonnez nous l'argent collecté pour son financement. J'espère que la raison finira par l'emporter dans ce dossier.
Pétition24		Flore Donati	Vandœuvre				16/02/17	

Pétition24	Gérard LAFORET	LONS LE SAUNIER			24/01/17	Je connais bien cette région et il est incompréhensible que la gare TGV Lorraine n'ait pas été, dès l'origine, implantée à cet endroit, plutôt que gaspiller de l'argent public pour créer une gare au milieu de nulle part accessible uniquement par voie routière!
Papier 1	Gérardo Lambdo					
Pétition24	Gerd Hoelje	Wissembourg			10/02/17	
Change	Gilbert NOEL		France	88200	24/01/17	
Pétition24	Gilbert PELAINGRE	Nancy			20/02/17	il est plus que temps de rattraper les conneries dispendieuses des précédents décideurs pour avoir enfin une solution tant pratique qu'écologique
Pétition24	Gilbert Poirot g	Cerandrier			17/02/17	
Pétition24	Gilbert ROUSSELET	BIFONTAINE			15/02/17	
Pétition24	Gilbert SONDAG	HEILLECOURT			14/02/17	Gare Lorraine TGV gare des betteraves obligé de prendre le bus pour s'y rendre
Change	Gilles BAUDOUIN		France	2	27/02/17	Pour une implantation des gares TGV respectant une logique de réseau ferroviaire.
Pétition24	Gilles Fraudin	Igoville			19/02/17	dans le cadre de notre LNPN normande, il nous est proposé une gare des betteraves dans 33 ans. En attendant cette "curiosité", rien ne nous est proposé pour améliorer le TER du quotidien (cadencement, amplitude et correspondances). Il y a pire que la Lorraine, la Normandie! Je signe par solidarité...
Papier 1	Gualid Berthier					
Change	Gillaume HAMELIN		France	55840	27/01/17	
Pétition24	Günther Herbst	55128 Mayence			28/01/17	J'ai séjourné à Lorraine dernière année
Pétition24	Guy Harau	Thionville			10/02/17	Vandières est indispensable au développement de la Lorraine
Pétition24	guy Jarrieu	vers			05/02/17	
Pétition24	Guy MAURER	KURTZENHOUSE			07/02/17	Cheminot retraité, dubitatif quant à l'intérêt réel des gare TGV dites "betteraves", en plein milieu de nulle part, uniquement desservies par la route et isolées du réseau TER.
Change	guy thibodeaux		France	85150	20/02/17	
Pétition24	Hakim Hammami	Thionville			03/02/17	
Pétition24	Hannes Linck	Freiburg			09/02/17	
Papier 1	Hélène Grégoire					
Change	helene cuny		France	54300	24/01/17	
Pétition24	henri lecaonet	nancy			10/02/17	
Pétition24	Henri POIRSON	Dieulouard			11/02/17	Maire de Dieulouard, je milite depuis de nombreuses années pour la construction de cette gare d'interconnexion, cette gare indispensable au développement économique, social et culturel de notre territoire et du sillon Lorrain.
Change	Henri TENOUX		France	43400	04/02/17	
Pétition24	Henry Delescaut	Montigny les Metz			03/02/17	
Change	Hermann SCHNEIDER		France	92270	27/01/17	C'est une demande frappée de bon sens de connecter les réseaux entre eux, pour le bien des usagers et du rail français et européen. *****
Change	houda rekima		France	88000	19/02/17	Es ist eine Frage des gesunden Menschenverstandes, die Regional- und HGV-Netze optimal miteinander zu verknüpfen, zum Wohl der europäischen Bahnen und ihrer Nutzer.
Change	Hugues LEBAILLY	Reims	France	51100	24/01/17	Je signe cette pétition parce que l'interconnection entre le TGV Est et les TER est une nécessité absolue, la gare Meuse, desservie uniquement par la route, une absurdité qui n'aurait jamais dû exister.
Pétition24	Huguette Maréchal	Dainville-berthelévile			14/02/17	Un choix aussi important doit répondre à des critères rationnels et pas à des mouvements d'humeur ;

Change	Jean SPAITE			54500	France	23/01/17	La gare de VANDIERES est une nécessité urgente.
Change	Jean Thomas		54390	France	27/01/17		
Pétition24	Jean Yves CLAUDE	VITTEL				07/02/17	complémentarité avec les TER indispensables
Pétition24	Jean Yves GUERAUD	St Martin d'Hères				25/01/17	
Change	Jean-Baptiste TAVERNIER		57130	France	25/01/17		Vandieres est indispensable !
1 Pétition24	Jean-Baptiste TAVERNIER	Ars sur Moselle				03/02/17	
Change	Jean-François COUTIN		74150	France	07/02/17		La gare de VANDIERES est idéalement située par rapport aux pôles urbains de Metz et Nancy
Change	Jean-François GUYETAND		83160	France	24/01/17		
Pétition24	Jean-François HANS	Le Thillot				15/02/17	
	Jean-François Troin	Tours				30/01/17	le signe parce que, géographe spécialisé dans le ferroviaire, j'estime que seule une gare à Vandières, prévue dès l'origine de la construction de la LGV pourra permettre une desserte fine de l'axe mosellan Luxembourg Nancy et au delà et insérer la Lorraine dans l'espace européen.
Pétition24							
Papier 2	Jeanine Baux						
Change	Jeanine LOTTERIE		57 000	France	13/02/17		
	Jean-Jacques MARCHI	Bordeaux				05/02/17	Il est temps d'arrêter ces aberrations bien françaises qui consistent à créer des gares TGV déconnectées du réseau ferroviaire classique !
Pétition24							
	Jean-Jacques MAXANT	MARBACHE				08/02/17	La Lorraine est la seule de la Région Grand-Est à ne pas avoir, sur la ligne à grande vitesse, de gare connectée au TER permettant une diffusion optimale de l'effet TGV. La Lorraine est en crise, faut-il lui ajouter un handicap supplémentaire ? Les contribuables ont tous payé pour la réalisation du TGV Est. Est-il normal que les Lorrains soient privés d'une gare connectée au TER sur le TGV Est ?
Pétition24							
Pétition24	Jean-Jacques MICHEL	Pont Saint Vincent				13/02/17	Gare Indispensable !!
Change	Jean-Louis CESARD		54710	France	16/02/17		Une erreur qui aurait déjà ne pas avoir eu lieu à l'origine !
	JEAN-LOUIS CHARPENTIER	VANDOEUVE-LES-NANCY				14/02/17	Alors oui à Vandières
Pétition24							
Change	Jean-Louis CORNUEZ		57480	France	25/01/17		
Change	Jean-Louis MOLINARI	Talange	57525	France	23/01/17		
Pétition24	Jean-Luc Avare	Paris				06/02/17	
Change	JEAN-LUC BRESSENOT	JARVILLE-LA-MA	54140	France	22/01/17		Il faut absolument se débarrasser du tout voiture et avoir le choix de moins salir la planète
Change	Jean-Luc CHAPRON	Wassy	54600	France	29/01/17		
Pétition24	Jean-Luc LE BARON	REDON				19/02/17	
Change	Jean-Luc PERRIN		51100 R	France	31/01/17		
Change	Jean-Luc ROUSSEL		55800	France	23/01/17		
Change	JEAN-MARC DELEURME		57480	France	25/01/17		
Change	Jean-marie Ambroise		2200	France	30/01/17		
1 Change	Jean-Marie CHOULETTE		93100	France	26/01/17		
	Jean-Marie CHOULETTE	AULNAY SOUS BOIS				09/02/17	Il en va de l'intérêt général et de l'aménagement harmonieux du territoire et de la région Grand EST.
Pétition24							
Pétition24	Jean-marie Lesperlette	DIEULOUARD				12/02/17	
Change	Jean-Marie Quidet		24000	France	25/01/17		
Change	Jean-Marie RAYOT		88800	France			J'habite Vittef, et Vandières permettrait d'interconnecter les petites gares de la ville et de la région aux grandes ligne TGV.
Change	Jean-Martin PIER		54800	France	31/01/17		
Change	Jean-Michel PIERNETZ		63270	France	24/01/17		
						25/01/17	

Change	Marcel Peiffer			88000	France	23/01/17	C est une logique economique,il ne faut pas refaire la faute du tracé de l' A4,un investissement est fait pour un siècle et ne doit pas dépendre d'un seul homme,il engage l'avenir du Grand Est
Change	Marcel PERIN			55400	France	06/02/17	
Pétition24	Marie Astrid STRAUSS	RONVAUX				08/02/17	
Change	Marie Christine FINOT			88130	France	23/01/17	Vitale et incontournable,cela devrait déjà être fait où sont passées les finances prévues pour cette gare ?
Papier 1	Marie France Adrian						
Papier 1	Marie Jeanne Guidici						
Change	Marie RANDUINEAU			92500	France	06/02/17	
Change	Marie-Catherine CHATELET			6000	France	27/01/17	
Pétition24	Marie-Christine Mariniez	Pont-à-Mousson				08/02/17	
Change	Marielle Thiébaud			88390	France	24/01/17	
Pétition24	Marie-Madeleine GALTEAU	Nancy				13/02/17	
Pétition24	Marie-Neige HOUCARD	Dombasle sur Meurthe 54110				12/02/17	
Pétition24	Marie-Pierre Hubert	METZ				13/02/17	Je pense que lorsqu'une erreur est commise, il faut la réparer au plus vite
Change	Mario Gualandi			54460	France	26/01/17	
Papier 2	Marius Lanro						
Change	Martine NAUD			55100	France	28/01/17	
Pétition24	Martine PETRINGER	ARS SUR MOSELLE				13/02/17	La gare de Louvigny est une hérésie. La gare de Vandières simplifiera les déplacements avec son interconnexion.
Pétition24	Martine RAYOT	Vittel				02/02/17	Je suis directement concernée en habitant l'ouest vosgien (Vittel). Je constate au fil des années la suppressions des petites lignes alors que l'interconnexion avec Vandières est la solution pour revitaliser la région. Je compte sur le Président de Région pour reprendre ce projet utile.
Pétition24	Martine RINIE	Dieulouard				11/02/17	
Pétition24	mary-line lefevre	dieulouard				13/02/17	
Change	MARYLINE MARCHAND			54 120	France	19/02/17	Faisons de cette Gare un réel modèle d'interconnexion du réseau ferroviaire européen!
Papier 2	Maryse Miterriave						
Change	Mathias Engel			75015	France	19/02/17	
Change	mathis ROBERT	Aubenas		57000	France	22/01/17	
Pétition24	maurice remack	chautmont				29/01/17	
Pétition24	Maxime Ducrocq	Levallois-Perret				05/02/17	Je signe en tant qu'Agent-SNCF engagé pour MA région natale
Change	Maxime Perrin	Nancy		54550	France	20/02/17	
Pétition24	Michel Ansermet	Villers-sur-Glâne /FR				06/02/17	
Pétition24	Michel BAL	VERDUN				28/02/17	Je signe la pétition pour qu'ont connecte TGV-TER à Vandière
Change	Michel Berard			54260	France	25/01/17	
Change	Michel CLAIRE			54290	France	23/01/17	Il faut tenir vos promesses monsieur le président de la région Grand Est !
1	Change	Michel CLAIRE		54290	France	23/01/17	J'ai proposé cette gare de correspondance TGV/TER dès 1989 en préfecture de Nancy lors de la présentation du projet LGV-EST par M. Journet. Son utilité a été maintes fois démontrée. De très nombreuses collectivités ont délibéré en sa faveur. Aujourd'hui je compte sur vous, monsieur le président, pour rattraper la gaffe monumentale (volontaire?) de monsieur Masseret qui a fait capoter le projet avec un référendum inutile. Cette gare, au coeur de la région Grand-Est, est vitale pour notre économie !

1	Change	Michel VOGT			55100	France	18/02/17	Au sens du Code des collectivités territoriales ce n'est pas un référendum qui a été organisé le 1 er février 2015 mais une consultation qui d'ailleurs n'est pas allée à son terme. En effet ce Code indique qu'après avoir pris connaissance du résultat de la consultation, l'autorité compétente de la collectivité territoriale arrête sa décision sur l'affaire qui en a fait l'objet. Si je ne me trompe pas, l'autorité compétente ce n'est pas le président seul mais le président et son assemblée. Il se trouve que l'ancien président du conseil régional de Lorraine a refusé un vote demandé par le groupe EELV.
1	Change	Michel VOGT			55100	France	19/02/17	Que diraient les parisiens si l'on déconnectait le RER du métro ?
1	Change	Michel VOGT			55100	France	25/02/17	Dans la motion 2008 de Joudreville (commune d'un peu plus de mille habitants située en Meurthe et Moselle) en faveur de la gare TGV - TER Lorraine de Vandières, on peut lire : " La gare TGV voyageurs de Vandières, au niveau de la Lorraine, répondra pleinement à une logique de complémentarité TGV/TER et à un impératif écologique. A l'heure du Grenelle de l'environnement, il est incompréhensible que les usagers du TGV soient obligés d'utiliser systématiquement un véhicule routier pour se rendre à une gare TGV. A ce jour, les personnes les plus faibles économiquement sont encore les plus défavorisées du fait de la hausse du prix des carburants " .
1	Change	Michel VOGT			55100	France	02/03/17	Dans un courrier que m'a adressé en juillet 2009, en français, Mme la maire de Sarrebruck, je lisais : " Je suis bien évidemment consciente de l'urgence de la construction de la gare TGV voyageurs de Vandières. Cette nouvelle gare sera une connexion importante pour tous les voyageurs dans notre région du futur Eurodistrict SaarMoselle. Surtout pour nous, dans la région de la Sarre, que nous nous trouvons sur la branche Nord de la ligne TGV, une telle gare serait stratégique. Vous pouvez donc être sûr que je ferai de mon mieux pour soutenir ce dossier " .
	Pétition24	Michèle DONATI		VANDOEUVE			08/02/17	
	Change	michelcolnot@orange.fr colnot			54520	France	25/02/17	
	Change	Mickael Viel			93400	France	19/02/17	
	Change	MILDRED KWIATEK			83390	France	19/02/17	
	Pétition24	Mirande VOGT		VERDUN (55100)			22/01/17	La gare TGV - TER Lorraine de Vandières répondra pleinement à une logique de complémentarité TGV - TER ferroviaire et à un impératif écologique
	Papier 2	Miren Foucaut						
	Papier 1	Mohamed Abdel Bachir						
	Pétition24	Monique d'Houtaud		Nancy			15/02/17	
	Papier 1	Murille Lebon						
	Change	Myriam Martin			88190	France	24/01/17	
	Change	Nelly JAL TEL			88800	France	19/02/17	Pour que vivent les villes et les villages.
	Change	Nicolas DEBANO			51100	France	24/01/17	
	Pétition24	Nicolas Falet		Flavigny sur moselle			13/02/17	
	Papier 1	Nicole Dorantes						

Change	Philippe MELISSON			91130	France	24/01/17		
Pétition24	philippe porté	châlons en chamagne				08/02/17		
Change	pierre DEBANO				France	21/01/17		
Change	Pierre GERARD			88800	France	19/02/17		
Change	Pierre Helwig			75000	France	23/01/17		Cette gare TGV-TER est d'une utilité évidente. Sans elle, le TGV se limite à des dessertes certes directes mais uniquement vers Paris et avec des fréquences très faibles. Avec cette gare, toute la région Grand Est bénéficierait enfin du TGV-Est : au prix d'une seule correspondance, l'accès aux gains de temps, aux fréquences et à la diversité de destinations serait mieux partagé.
Pétition24	Pierre Jacquemin	Vandoeuvre Lès Nancy				24/01/17		
Change	Pierre Lévigne			63000	France	24/02/17		
Pétition24	Pierre QUILLIET	Le THORONNET				03/02/17		Ancien lorrain expatrié en Provence, je réclame le transfert de la gare de "Lorraine-TGV" à Vandières, seul site qui permet une continuité ferroviaire vers les destinations finales. C'est du bon sens
Change	Pierre SYLVESTRE			88410	France	23/01/17		
Change	Pierre TOULOUSE			92170	France	29/01/17		
Change	Pierre-Marie Debaille	Épinal		88380	France	20/02/17		
Pétition24	quiterie LELOUP	Dieulouard				02/03/17		
Change	Raphaël Masson			57190	France	19/02/17		
Pétition24	Raphaël Moreau	Dijon				02/03/17		
Change	Raphaël Renauld			68800	France	25/01/17		
Papier 2	Raymond Someil							
Change	Rémy Lenclud	Paris		75019	France	19/02/17		Tous le monde a droit de profiter d'un moyen de transport. De plus celui ci est a l'heure actuelle moins polluant que les autres moyens pour les même distance.
Change	René Alfred STEINER			68200	France	24/01/17		La logique demande un raccordement ferroviaire TGV - TER
Pétition24	René BLANCHIN	Pagny-sur-moselle				27/01/17		Besoin impératif de développement de notre territoire
Pétition24	René GUEGUEN	NANCY				04/02/17		
Change	rene michel			54360	France	16/02/17		
Change	René Saweczko			39100	France	29/01/17		
Pétition24	René wetzel	metz				09/02/17		
Change	reymier jean-françois			65600	France	22/01/17		
Change	richard roger			83340	France	19/02/17		
Change	Robert HEMMERSTOFFER			57300	France	23/01/17		Je signe car l'interconnexion TER/TGV méritera de prendre ma voiture depuis Hagondange jusqu'à Lorraine TGV et de surcharger encore plus l'A31.
Pétition24	robert mantouce	autresches				24/01/17		
Papier 2	Robert Massonpierre							
Pétition24	robert ogier	saulxures les nancy				13/02/17		projet indispensable et logique
Pétition24	robert pierron	remenoville				14/02/17		
Pétition24	roger BARDIN	AULLEVILLERS				09/02/17		defenseur du rail
Papier 2	Roger Frayard							

Change	Valerie Senechal		77000	France	31/01/17	
Change	valérie-anne LE GALL		88000	France	25/01/17	
Pétition24	Véronique PELTIER	DIEULOUARD			12/02/17	
	Vincent FOLSCHWEILLER	Boulay-Moselle			07/02/17	Je signe cette pétition puisque je suis un écologiste convaincu depuis l'âge de 12ans, adhérent à EELV et que cette gare TGV-TER est complètement inutile et non respectueuse de l'environnement et de citoyens !
Pétition24						
Pétition24	Vincent Hein	Metz			03/02/17	
Change	Violette Chirurgien		54230	France	27/01/17	
Change	Viviane Gellenoncourt		54425	France	24/01/17	Gellenoncourt
1	Change	VOGT Michel VOGT	55100	France	22/01/17	
Pétition24	Xavier Lafon	Egnilles			05/02/17	
Papier 2	Yvan Jackmin					
Pétition24	Yves BOUTRY	BANNE			25/01/17	
Pétition24	Yves Egal	Puteaux			25/01/17	
Change	Yves JEANMOUGIN	Essegney	88130	France	26/01/17	
Pétition24	yves LECOMPTE	SAINTE-MIHEL			09/02/17	
	Yves LUBRANIECKI	54600 VILLERS LES NANCY			08/02/17	C'est une évidence évidemment évidente que cette gare TGV devait être à Vandières et non inutile au milieu des champs ! On se demande vraiment comment les décideurs peuvent être aussi stupides !... YL.
Pétition24	Yves Schenker	NANCY			06/02/17	
21		503				
		482 signataires (doublons non comptés) dont 69 signatures papier				
FIN						

Annexe n ° 6 : Courrier Guillaume PEPY- Président de SNCF Réseau du 6 janvier 2015



000368



Monsieur Jean-Pierre MASSERET
Président du Conseil régional de Lorraine
Sénateur de la Moselle
Hôtel de Région
Place Gabriel Hocquard
CS 81004
57036 METZ cedex 1

La Plaine Saint-Denis, le - 6 JAN, 2015

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu attirer mon attention sur le projet de gare d'interconnexion de Vandières. En particulier, vous vous interrogez légitimement sur les conséquences, pour votre région, de la construction de cette gare.

En premier lieu, la construction d'une gare d'interconnexion entre TER et TGV à Vandières remplacerait, dans l'ensemble de ses fonctionnalités et dessertes, la gare actuelle située dans la commune de Louvigny. Cette nouvelle gare prendrait le nom de « Lorraine TGV », en remplacement de la gare actuelle à Louvigny. Dans cette hypothèse, comme évoqué avec vos services lors de la restitution des études de reconversion de la gare de Louvigny, celle-ci devra être « désarmée » de ses fonctionnalités « voyageurs », à savoir que ses rampes et escaliers d'accès aux quais seront enlevés.

Ensuite, s'agissant des dessertes de Nancy et Metz, elles sont exclusivement orientées vers Paris. Le marché correspondant ne peut souffrir d'une rupture de charge avec une correspondance à Vandières. Une telle rupture pénaliserait les clientèles de Paris - Nancy et Paris - Metz, dont le volume deviendrait plus faible. Ces deux dessertes ne seront donc pas impactées.

La desserte de Lorraine TGV ne concerne que des relations Province - Province et ne répond pas aux mêmes attentes.

Enfin, vous m'interrogez sur l'impact sur la gare Meuse TGV d'Issoncourt. Actuellement, cette gare assure une desserte du territoire meusien avec des fonctionnalités mixtes : deux allers retours vers Paris, un aller-retour Bordeaux - Strasbourg, un aller-retour Strasbourg - Roissy-Charles-de-Gaulle, contrairement à celle de Lorraine TGV, exclusivement de Province à Province.

...

La desserte de Meuse TGV vers Paris est assurée par les TGV ayant pour origine Nancy ou Metz. Or cette fonctionnalité ne pourrait pas être réalisée à Vandières, puisque la gare se situe en amont du raccordement de la ligne à grande vitesse au réseau classique à cet endroit.

Mais surtout, ces deux gares étant séparées d'une centaine de kilomètres, elles ne desservent pas le même bassin de vie et ne sont donc pas substituables.

Dans le cadre de la politique de transparence engagée par SNCF, notre échange sera publié sur son site, sauf si vous manifestiez votre opposition dans un délai de 15 jours.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma haute considération.

Très cordialement,

Guillaume PePY

Guillaume PEPY
Président de SNCF

Annexe n°7 : Cour des Comptes rapport annuel 2013

La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse Est (LGV Est) : des contreparties coûteuses, une gare de trop

PRESENTATION

La ligne à grande vitesse Est (LGV Est) a été inaugurée en juin 2007. Lorsque les travaux seront achevés, en mars 2016, la LGV Est reliera Paris à Strasbourg sur 406 km. La métropole alsacienne ne constituera pas le terminus de la ligne, puisque celle-ci continuera en Allemagne. Des trains de la compagnie allemande Deutsche Bahn y circulent d'ores et déjà, comme ceux de la SNCF.

Le financement des travaux de construction de la LGV Est présente un caractère novateur en ce qu'il associe les collectivités territoriales à l'État et à Réseau Ferré de France (RFF), ainsi que l'Union européenne et le Grand-Duché de Luxembourg.

La Cour des comptes et les chambres régionales des comptes de Champagne-Ardenne, de Lorraine et d'Alsace ont examiné les conditions dans lesquelles les collectivités territoriales ont participé au cofinancement des travaux de construction de la ligne à grande vitesse, ainsi qu'à celui des dessertes situées hors de la ligne.

Le plan de financement a été long à mettre en place en raison du nombre important de collectivités concernées, soit seize dans les régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace, auxquelles s'ajoutait la région Ile-de-France.

La recherche des cofinancements et la compétition entre les collectivités pour l'accès au TGV ont fragilisé le pilotage du projet. Celui-ci y a perdu en cohérence, tandis qu'étaient avalisés des choix d'investissements critiquables.

La demande de dessertes directes régulières, par le TGV, de gares non situées sur la ligne à grande vitesse a également conduit les

présentée, conformément aux dispositions législatives et réglementaires : la région Lorraine pour le bâtiment, la réalisation des abords et les installations voyageurs, RFF pour le génie civil et les équipements ferroviaires.

Le financement de la gare de Vandières n'est pas encore défini et sa construction n'a donc pas commencé à ce jour, RFF étant chargé d'une étude préliminaire.

Si le projet allait jusqu'à son terme, on aboutirait ainsi à la construction de deux gares TGV situées à moins de 20 km l'une de l'autre, dont l'une, celle de Cheminot-Louvigny, mal située, n'aurait plus d'utilité. Il est envisagé que cette dernière soit reconvertie en gare de fret TGV, projet dont la pertinence n'est à ce jour toujours pas établie.

L'implantation de la gare TGV Lorraine à Cheminot-Louvigny a coûté jusqu'à présent 62,6 M€, dont 23,6 M€ à la charge de RFF. En outre, l'éloignement de cette gare a nécessité de recourir aux navettes par bus qui desservent déjà l'aéroport de Metz Nancy Lorraine depuis 2006 afin de relier les gares de Nancy et de Metz. Leur déficit d'exploitation a atteint 721 000 € par an, financés par la région Lorraine. En avril 2012, la région Lorraine s'est désengagée de ce financement ; la desserte de Nancy fonctionne désormais sans financement public et la desserte de Metz est subventionnée par le département de la Moselle.

Le coût de construction de la gare à Vandières est, quant à lui, estimé à 88,8 M€³²¹, à la charge de différentes collectivités territoriales lorraines.

Si l'on ajoute le coût de reconversion de la gare de Cheminot-Louvigny, soit 4,7 M€, à l'avenir incertain, le coût total, des gares TGV Lorraine devrait s'élever à 156 M€. Ce montant est bien supérieur au coût moyen d'une gare TGV.

b) Les surcoûts de la gare Meuse TGV

En octobre 2005, la région Lorraine a adopté le plan Meuse 2006-2010, au sein duquel figurait le projet d'aménagement de la gare Meuse TGV, sur la commune des Trois Domaines. La gare se situe à une trentaine de kilomètres des deux principales villes meusiennes, Bar-le-

³²¹ Sources : région Lorraine, valeur décembre 2007. Le financement serait assuré à 100 % par les collectivités territoriales de Lorraine : 80 % par la région, 8,8 % par le département de la Moselle, 6,29 % par le département de la Meurthe-et-Moselle, 3,4 % par le département des Vosges, 1,6 % par le département de la Meuse.

Annexe n ° 8 : Loi de Finances 2010 (Art 94) relative à l'utilisation de la TICPE Grenelle

o Article 94 En savoir plus sur cet article...

I. — Après l'article 265 A du code des douanes, il est inséré un article 265 A bis ainsi rédigé :

« Art. 265 A bis.-Les conseils régionaux et l'assemblée de Corse peuvent majorer le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finals sur leur territoire, dans la limite de 0, 73 EUR par hectolitre pour les supercarburants mentionnés aux indices d'identification 11 et 11 ter du tableau B du 1 de l'article 265 et de 1, 35 EUR par hectolitre pour le gazole mentionné à l'indice d'identification 22 du même tableau B.

« Les recettes issues de la majoration prévue au premier alinéa sont exclusivement affectées au financement d'une infrastructure de transport durable, ferroviaire ou fluvial, mentionnée aux articles 11 et 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

« Les délibérations des conseils régionaux et de l'assemblée de Corse ne peuvent intervenir qu'une fois par an et au plus tard le 30 novembre de l'année qui précède l'entrée en vigueur du tarif modifié. Elles sont notifiées à la direction générale des douanes et des droits indirects qui procède à la publication des tarifs de la taxe intérieure de consommation ainsi modifiés au plus tard à la fin de la première quinzaine du mois de décembre suivant. Les tarifs modifiés de la taxe intérieure de consommation entrent en vigueur le 1er janvier de l'année suivante. »

II. — 1. Au sixième alinéa de l'article 265 septies et au troisième alinéa de l'article 265 octies du même code, la référence : « de l'article 265 » est remplacée par les références : « des articles 265 et 265 A bis ».

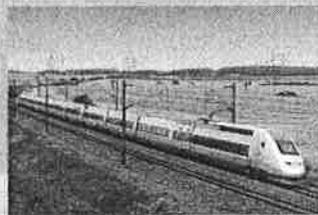
2. A la première phrase du septième alinéa de l'article 265 septies et à la première phrase du quatrième alinéa de l'article 265 octies du même code, après la référence : « 265 », est insérée la référence : « et à l'article 265 A bis ».

III.-Les I et II entrent en vigueur à une date fixée par décret et au plus tard le 1er juillet 2010.

Annexe n ° 9 : Synthèse du Projet Gare d'interconnexion Région Lorraine 2008

Projet de gare d'interconnexion TGV/TER de Vandières

Synthèse du projet



Le projet gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières est mené dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage conjointe entre la Région Lorraine et RFF.

Afin de permettre les acquisitions foncières nécessaires au projet et obtenir les autorisations administratives correspondantes, il fait l'objet d'un dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (articles L 214-1 à L 241-6 du Code de l'Environnement).

Ce dossier doit permettre d'apporter les arguments nécessaires à la justification socio-économique du projet dans son contexte local, régional et européen, mais aussi à son insertion dans l'environnement naturel et le milieu humain.

La gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières est appelée à avoir un rôle structurant et moteur dans le développement de l'Espace Commun et d'appui au renforcement de l'attractivité et de la compétitivité européennes de la Lorraine.

En offrant l'interconnexion fer-fer entre le TGV et le TER et la multimodalité des moyens de transports, elle se positionne comme un point d'ancrage à un aménagement durable à toutes les échelles concernées du territoire régional, et comme un outil majeur de développement économique tant d'un point de vue local que dans une perspective d'ouverture aux dynamiques transfrontalières et aux marchés européens.



La Région

3. UN OUTIL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET DE L'ATTRACTIVITE DE LA LORRAINE

L'ensemble des indicateurs de l'étude socio-économique, incluse dans le dossier d'enquête préalable à la de Déclaration d'Utilité Publique, confirme l'intérêt économique et social du projet de déplacement de la gare Lorraine TGV sur le site de Vandières. Ces indicateurs sont notamment définis selon les Recommandations méthodologiques pour l'évaluation socio-économique des projets ferroviaires du Ministère des Transports (septembre 2006).

Le taux de rentabilité interne atteint 5,9 %. Il est donc supérieur au seuil de 4 % correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques. Il correspond à l'ordre de grandeur des taux de rentabilité interne constatés habituellement pour les projets d'infrastructure ferroviaire en France.

Le taux de rentabilité immédiat, qui est le ratio obtenu en divisant les avantages apportés par le projet la première année de sa mise en service par le total des dépenses d'investissement, s'élève à 4,2 %.

Les principaux avantages socio-économiques du projet de la gare d'interconnexion TGV / TER de Vandières reposent sur :

- ✓ L'intermodalité : accessibilité renforcée et diversifiée de la future gare ;
- ✓ L'accroissement de la mobilité régionale et nationale ;
- ✓ L'aménagement et le développement à l'échelle locale, à l'échelle de l'Espace Commun dans une logique régionale, à l'échelle de métropole Lorraine ;

Le projet constitue, par ailleurs, un appui et un potentiel à accompagner pour construire les stratégies et actions d'aménagements et de développement de l'Espace Commun. Il s'appuie également sur les disponibilités foncières valorisables et les zones d'activités existantes ou en cours de création. Ce développement contribuera lui-même au renforcement de la logique régionale de métropolisation et d'ouverture aux opportunités transfrontalières.

3.1. L'intermodalité : accessibilité renforcée et diversifiée de la gare Lorraine TGV

Le bénéfice actualisé du projet est positif. Les gains, liés au report modal des clients TGV de la route vers le TER, sont essentiellement des gains de sécurité routière et des gains sur l'entretien et l'utilisation d'un véhicule particulier.

Les bénéfices du report modal sont les suivants :

- ✓ Les bénéfices environnementaux en matière de réduction des émissions de GES par le déploiement des transports en commun en site propre et la proposition de solutions alternatives à la voiture particulière ;
- ✓ Les bénéfices en matière de pouvoir d'achat par la mise en œuvre d'une politique tarifaire attractive sur le Métrolor et la réduction des consommations d'énergie renouvelable ;
- ✓ Les bénéfices liés aux gains de temps et de confort pour l'ensemble des voyageurs TER par rapport à une utilisation de la voiture.

3.2. L'accroissement de la mobilité régionale, nationale et européenne

La mobilité régionale et nationale

Constituant un des arguments principaux motivant le déplacement de la gare Lorraine TGV du site de Louvigny vers le site de Vandières, l'accessibilité ferroviaire par le service TER est fortement privilégiée. Il est ainsi estimé qu'environ un tiers des voyageurs accéderont au TGV par le train, soit de l'ordre de 200 000 voyageurs TGV par an à la mise en service de la gare.

Ce mode d'accès présente en effet de nombreux avantages :

- ✓ Il permet des trajets intégralement ferroviaires entre les gares régionales et les villes françaises ou européennes desservies par le TGV, en minimisant les ruptures de charge et assurant une meilleure lisibilité au trajet.
- ✓ Il est en phase avec le type et le niveau de service assuré par le TGV et comparativement plus adapté que le service de navettes desservant actuellement la gare de Louvigny :
 - les temps de trajet entre les agglomérations de Metz et Nancy et la gare d'interconnexion TGV/TER Lorraine à Vandières sont divisés par deux par rapport à la situation de référence. Le gain est de 15 minutes en direction de Metz et de 20 minutes en direction de Nancy.
 - La fréquence et la capacité du service TER sont très nettement supérieures à celle du système actuel de navette.
- ✓ La prise en compte de l'accessibilité des handicapés et des personnes à mobilité réduite dans l'ensemble de la chaîne des déplacements et des cheminements du complexe de la gare.

De plus, le site de Vandières bénéficie d'une bonne desserte locale en mode collectif. Les transports en commun, TED, Bus, TEMM, sont aujourd'hui interconnectés et permettent de relier Vandières aux villes de la Vallée et même aux villages du Plateau. La nécessaire évolution des limites des intercommunalités et donc du PDU de la Communauté de Communes du Pays de Pont-à-Mousson, devrait être réalisée avant la mise en service de la gare. Par ailleurs, la desserte TER et l'Omnibus permettent d'irriguer tous les pôles urbains situés entre Nancy et Metz.

Augmenter la mobilité en Lorraine, c'est améliorer l'accessibilité aux bassins d'emplois et ainsi développer leur attractivité.

A l'échelle nationale, les TGV d'interconnexion de la LGV Est ont pour rôle de relier Strasbourg à différentes villes de l'ouest de la France telles que Bordeaux, Lille, Nantes et Rennes. Les améliorations envisagées sur la liaison Massy-Valenton au sud de l'Île-de-France devraient permettre aux TGV d'interconnexion de passer de la LGV Est à la LGV Atlantique dans de meilleures conditions de rapidité et de fiabilité.

Annexe n° 10 : Ecoscopie INSEE 2008 – Meurthe et Moselle

Logement : Doublement du rythme des constructions neuves



En 2005, la Meurthe-et-Moselle compte 296 600 logements occupés et se singularise par un taux de propriétaires inférieur à la moyenne régionale. Depuis 1999, le rythme des constructions neuves a augmenté de 50% ce dont profitent surtout les communes en grande périphérie de Nancy, et à un degré moindre celles autour de Briey. Toutefois il reste inférieur à celui observé en Moselle ou en France et surtout, il ne permet pas de combler les besoins, ne serait-ce que ceux dus au desserrement des ménages.

Les prix des terrains ou de la pierre connaissent une forte hausse qui fait, en moyenne, de la Meurthe-et-Moselle le département le plus cher de Lorraine. Cette hausse des prix de l'immobilier rend de plus en plus difficile l'accès à la propriété pour les ménages les plus modestes, alors même que seulement 200 communes disposent de logements sociaux et que seules 25 d'entre elles se situent au-dessus du seuil de 20% du parc.

Le Grand Nancy s'est engagé dans un des plus grands chantiers de rénovation urbaine de France.

Enfin, malgré des problèmes liés aux affaissements miniers, le territoire de Briey profite tout de même de l'embellie. Ici se font sentir l'attractivité du marché du travail messin et le dynamisme du Luxembourg. En quinze ans, le nombre de frontaliers du territoire de Briey à destination du Grand-Duché a été multiplié par 4,6 pour atteindre plus de 3 700 personnes (soit près d'un actif occupé sur sept). Mais ici comme à Longwy, le renchérissement des prix sous l'effet du travail frontalier au Luxembourg pose aujourd'hui le problème de l'accès à la propriété pour les personnes qui travaillent en France.

Terrains : prix inférieurs dans le Lunévillois

En 2004, le prix moyen du terrain à bâtir oscillait entre 24 euros le m² dans l'arrondissement de Lunéville, le seul à avoir un prix dans la moyenne régionale (26 euros le m²), et 56 euros le m² dans celui de Nancy.

En 2005, la Meurthe-et-Moselle a connu une forte augmentation du prix des terrains à bâtir (+7%, soit 43 euros le m², contre +2% et 29 euros le m² en Lorraine), devenant ainsi le département le plus cher de la région, devant la Moselle. Ceci est particulièrement vrai pour des terrains situés à vingt ou trente kilomètres de Nancy, à l'instar des cantons de Bayon ou Saint-Nicolas-de-Port qui enregistrent des hausses de plus de 30%, atteignant respectivement 48 euros le m² et 56 euros le m².

Si le secteur de Pont-à-Mousson reste proche de la moyenne départementale, les cantons de Chambley-Bussières, Conflans-en-Jarnisy, Briey et Homécourt, profitant de l'attrait de l'aire urbaine messine, font face à une forte demande qui fait monter les prix. C'est ainsi que l'offre de parcelles constructibles sur Briey se négocie pour la première fois à plus de 50 euros le m² (+25%).

Pierre : flambée des prix à Briey, Pont-à-Mousson et Longwy

Quant au prix de la pierre, entre 2003 et 2005 les transactions relevées par la Chambre des notaires

enregistrent des indices de prix en hausse pour la Meurthe-et-Moselle de 23% pour les appartements anciens et de 20% pour les maisons. La Meurthe-et-Moselle est ainsi, là aussi, le département lorrain le plus cher.

Demain : des logements plus nombreux et plus grands ?

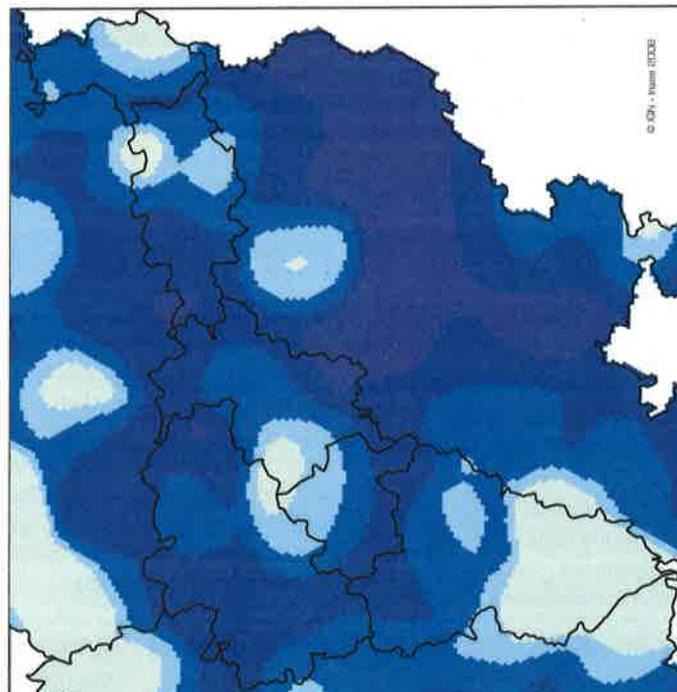
En 2015, sous l'hypothèse d'un maintien des tendances démographiques observées entre 1990 et 2005 et d'une évolution tendancielle des comportements de cohabitation, la Meurthe-et-Moselle pourrait compter 323 000 ménages, soit 19 000 de plus qu'en 2005.

Autant que l'évolution de la population, c'est le nombre de personnes par ménage qui explique cette situation : 2,2 personnes par ménage en 2015, contre 2,3 en 2005 et 2,6 en 1990. Cela n'impliquera pas forcément une augmentation de la proportion de petits logements dans le parc total. Au contraire, le nombre moyen de pièces par résidence principale ne cesse d'augmenter (en 1990, 35% des résidences principales comptaient 4 pièces et plus, elles étaient 37% en 1999).

Les projections du nombre de ménages ne traduisent pas directement un besoin en logements. Elles constituent néanmoins la composante essentielle de la demande potentielle de logements et peuvent être utiles aux décideurs, comme cadrage de travaux prospectifs en matière de logement, d'équipement de ces derniers et des services aux ménages qui les occupent.

Développement de la construction neuve en périphérie de Nancy et au Sud de Briey

Logements neufs commencés de 1999 à 2006



Taux de construction (%)

- 14 ou plus
- de 10 à 14
- de 8 à 10
- de 7 à 8
- moins de 7

M.-et-M. : 8,2%
Lorraine : 9,8%

Source : Direction régionale de l'équipement

Annexe 11 : Cartes Louvigny et Vandières



Lorraine TGV

© 2016 Google

Date des images satellite : 5/5/2016 48°56'52.16"N 6°10'





ny

© 2016 Google
Image © 2016 DigitalGlobe

Vandières

Champy-su

Vitt

Date des images satellite : 5/5/2016 48°57'56.90"N 6°01'4





© 2016 Google
Image © 2016 DigitalGlobe

Date des images satellite : 5/5/2016 48°57'47.56"N 6°08'45"



Annexe 12 :COTECH LGV 2 du 6 juin 2014

RAPPORTS

Conseil général
de l'Environnement
et du Développement
durable

n°- 007202-02

septembre 2014

**Rapport de la mission de préparation et
d'élaboration des dessertes de la LGV Est
Européenne - 2ème phase en anticipation de
son ouverture au printemps 2016**



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.cged4.developpementdurable.gouv.fr

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 007202-02

**Rapport de la mission de préparation et
d'élaboration des dessertes de la LGV Est
Européenne - 2ème phase en anticipation de son
ouverture au printemps 2016**

établi par

Benoît Weymuller

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

septembre 2014

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 007202-02

Date du rapport : septembre 2014

Titre : Rapport de la mission de préparation et d'élaboration des dessertes de la LGV Est Européenne - 2ème phase en anticipation de son ouverture au printemps 2016

Sous-titre du rapport :

Commanditaire(s) :

Date de la commande :

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Benoît Weymuller

Superviseur(euse) : Jean-Paul Ourliac

Relecteur(trice) : Jean-Paul Ourliac

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) :

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé	<u>2</u>
1. Contexte de la LGV Est Européenne	<u>3</u>
2. Contexte de la mission.....	<u>4</u>
3. Contexte actuel de l'exploitation du TGV Est	<u>5</u>
4. Méthode de travail retenue pour la mission.....	<u>8</u>
<i>Déroulement de la mission</i>	<u>9</u>
<i>Chronologie de la mission</i>	<u>10</u>
5. Propositions détaillées sur les évolutions de desserte 2016.....	<u>16</u>
6. Propositions complémentaires sur des sujets émanant des débats de la concertation.....	<u>18</u>
7. Points en dehors du champ de compétence de la mission.....	<u>19</u>
8. Conclusion	<u>20</u>
Annexes.....	<u>28</u>
1. Lettre de mission.....	<u>29</u>
2. Liste des attentes exprimées par les collectivités territoriales.....	<u>33</u>
3. Comptes rendus des réunions.....	<u>39</u>
4. Communiqué de presse du 8 juillet 2014.....	<u>85</u>
5. Glossaire des sigles et acronymes.....	<u>88</u>

Résumé

En mars 2013, le ministre délégué chargé des transports a demandé au Préfet d'Alsace de mettre en place un comité de pilotage associant l'Etat, les collectivités territoriales participant au financement de la LGV Est, RFF et la SNCF afin d'élaborer le schéma de dessertes en prévision de l'ouverture commerciale de la 2ème phase au printemps 2016..

Le CGEDD en la personne de Benoît Weymuller a été chargé de conduire les discussions avec les partenaires

Le présent rapport présente le détail des discussions menées et le schéma de desserte qui a recueilli un accord unanime lors du comité de pilotage conduit le 8 juillet 2014.

Le rapport propose également au ministre de demander au Préfet Lorraine de réactiver, en prévision de l'ouverture de la 2ème phase, l'observatoire du TGV Est, en élargissant sa composition.

Annexe 13 : Loi Grenelle 1 du 3 août 2009 – art 12

Art12

III. — La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire.

Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. A cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation. L'Etat contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.

Annexe 14 : Décret n ° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA RURALITÉ ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au schéma régional
d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

NOR : ARCB1609722D

Publics concernés : Etat, collectivités territoriales.

Objet : modalités de mise en œuvre des dispositions législatives relatives au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires issues de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent décret précise les modalités de mise en œuvre de ce nouveau schéma, tirant les conséquences de la modernisation par la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République du schéma régional de l'aménagement et du développement du territoire (SRADT) évoluant en schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et de l'insertion des documents sectoriels prévue dans l'ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Références : le présent décret est pris pour l'application des dispositions législatives relatives au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires issues de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République et de l'ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République. Les dispositions du code de l'environnement, du code de l'énergie, du code général des collectivités territoriales, du code des transports, du code de l'urbanisme et du décret n° 83-32 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales ou des personnes morales autres que les entreprises publiques et privées modifiées par le présent décret peuvent être consultées, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'énergie ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4251-1 et suivants ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment son article L.132-1 ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification, notamment ses articles 11 et 12 ;

Vu l'ordonnance n° 2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires pour l'insertion dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

Vu décret n° 83-32 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales ou des personnes morales autres que les entreprises publiques et privées ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 12 mai 2016 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Le titre V du livre II de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1^o L'intitulé est remplacé par l'intitulé suivant : « Titre V : Attributions de la région en matière d'aménagement et de développement économique » ;

2^o Le chapitre I^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

« CHAPITRE I^{er}

« *Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires*

« Section 1

« *Composition et contenu du schéma*

« Art. R. 4251-1. – Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires est composé :

- « – d'un rapport consacré aux objectifs du schéma illustrés par une carte synthétique ;
- « – d'un fascicule regroupant les règles générales organisé en chapitres thématiques ;
- « – de documents annexes.

« Sous-section 1

« *Le rapport*

« Art. R. 4251-2. – Le rapport du schéma fait la synthèse de l'état des lieux de l'aménagement, du développement durable et de l'égalité des territoires dans la région, identifie les enjeux dans les domaines de compétence du schéma, expose la stratégie régionale et fixe les objectifs qui en découlent.

« Art. R. 4251-3. – La carte synthétique illustrant les objectifs du schéma prévue par le dernier alinéa de l'article L. 4251-1 est établie à l'échelle du 1/150 000. Elle peut être décomposée en plusieurs cartes relatives aux éléments qui la constituent, de même échelle et à caractère également indicatif.

« Art. R. 4251-4. – Les objectifs en matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports portent sur le transport de personnes et le transport de marchandises. Ils sont déterminés au regard des évolutions prévisibles de la demande de transport et des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport tel que défini à l'article L. 1111-2 du code des transports.

« Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.

« Les objectifs en matière d'intermodalité et de développement des transports sont déterminés en particulier au regard des besoins identifiés de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail. Ils visent :

- « – l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange ;
- « – la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional ainsi que la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains limitrophes, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire ;
- « – la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices définies à l'article L. 1221-1 du code des transports, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billetterie.

« Art. R. 4251-5. – Les objectifs relatifs au climat, à l'air et à l'énergie portent sur :

- « – l'atténuation du changement climatique ;
- « – l'adaptation au changement climatique ;
- « – la lutte contre la pollution atmosphérique ;
- « – la maîtrise de la consommation d'énergie, tant primaire que finale, notamment par la rénovation énergétique ;
- « – le développement des énergies renouvelables et des énergies de récupération, notamment celui de l'énergie éolienne et de l'énergie biomasse, le cas échéant par zones géographiques.

« Les objectifs quantitatifs de maîtrise de l'énergie, d'atténuation du changement climatique, de lutte contre la pollution de l'air sont fixés par le schéma à l'horizon de l'année médiane de chacun des deux budgets carbone les plus lointains adoptés en application des articles L. 222-1-A à L. 222-1-D du code de l'environnement et aux horizons plus lointains mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie.

« Art. R. 4251-6. – Les objectifs de protection et de la restauration de la biodiversité sont fondés sur l'identification des espaces formant la trame verte et bleue définis par le II et le III de l'article L. 371-1 du code de l'environnement et précisés par l'article R. 371-19 du même code.

« Ils sont déterminés notamment par une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques, qui sont hiérarchisés et spatialisés.

« Les objectifs de préservation ou de remise en bon état sont précisés pour chacune des sous-trames énumérées par l'article R. 371-27 du code de l'environnement.

« *Art. R. 4251-7.* – Les objectifs en matière de prévention, de recyclage et de valorisation des déchets déclinent les objectifs nationaux définis à l'article L. 541-1 du code de l'environnement de manière adaptée aux particularités territoriales ainsi que les priorités à retenir pour atteindre ces objectifs.

« Ils portent sur l'ensemble des déchets mentionnés à l'article R. 541-15 du code de l'environnement et sont fondés sur les éléments énumérés au I de l'article R. 541-16 du même code.

« Ils sont spécifiques pour certains déchets en vertu du III de l'article L. 541-13 de ce code et des dispositions réglementaires prises pour son application.

« Il est tenu compte des avis des régions limitrophes, sollicités en application du III de l'article L. 4251-5.

« *Sous-section 2*

« *Le fascicule des règles générales*

« *Art. R. 4251-8.* – Le fascicule est structuré en chapitres dont le nombre, les thèmes et l'articulation sont librement décidés par la région, dans les domaines de compétence du schéma.

« Il comporte les règles définies par les articles R. 4251-9 à R. 4251-12 ainsi que toute autre règle générale contribuant à la réalisation des objectifs du schéma.

« A cette fin, l'énoncé d'une règle peut être assorti, à titre de compléments dépourvus de tout caractère contraignant :

« – de documents graphiques ;

« – de propositions de mesures d'accompagnement destinées aux autres acteurs de l'aménagement et du développement durable régional.

« Ces compléments sont distincts des règles et identifiés en tant que tels.

« Le fascicule comprend les modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles générales et de leurs incidences. Ce dispositif de suivi et d'évaluation doit permettre à la région de transmettre à l'Etat les informations mentionnées au II de l'article L. 4251-8.

« *Art. R. 4251-9.* – En matière d'infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports, sont déterminées :

« – les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région ;

« – les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes ;

« – les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants ;

« – les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L. 3114-1 du code des transports, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants ;

« – les voies et les axes routiers mentionnés au troisième alinéa de l'article L. 4251-1 qui constituent des itinéraires d'intérêt régional.

« *Art. R. 4251-10.* – En matière de climat, d'air et d'énergie, sont déterminées les mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération.

« *Art. R. 4251-11.* – En matière de protection et de la restauration de la biodiversité, sont définies les règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques.

« Elles sont assorties de l'indication des actions de gestion, d'aménagement ou d'effacement des éléments de fragmentation mentionnées par l'article R. 371-20 du code de l'environnement ainsi que des mesures conventionnelles et des mesures d'accompagnement permettant d'atteindre les objectifs de préservation et de remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques.

« *Art. R. 4251-12.* – En matière de prévention et de gestion des déchets :

« – les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer sont indiquées ;

« – une ou plusieurs installations de stockage des déchets non dangereux et une ou plusieurs installations de stockage de déchets inertes sont prévues, en justifiant de leur capacité, dans les secteurs qui paraissent les mieux adaptés, en veillant à leur répartition sur la zone géographique couverte par le schéma, afin de limiter le transport des déchets en distance et en volume et de respecter le principe d'autosuffisance ;

« – une limite aux capacités annuelles d'élimination des déchets non dangereux, non inertes, est fixée dans les conditions définies par l'article R. 541-17 du code de l'environnement, qui peut varier selon les collectivités territoriales et qui s'applique lors de la création de toute nouvelle installation d'élimination des déchets non dangereux non inertes, lors de l'extension de capacité d'une installation existante ou lors d'une modification substantielle de la nature des déchets admis dans une telle installation ;

- « – les mesures permettant d’assurer la gestion des déchets dans des situations exceptionnelles susceptibles de perturber la collecte et le traitement des déchets sont prévues, notamment les installations permettant de collecter et traiter les déchets produits dans de telles situations, de façon coordonnée avec dispositions relatives à la sécurité civile prises par les autorités qui en ont la charge ;
- « – la possibilité, pour les producteurs et les détenteurs de déchets, de déroger à la hiérarchie des modes de traitement des déchets définie à l’article L. 541-1 du code de l’environnement peut être prévue pour certains types de déchets spécifiques, en la justifiant compte tenu des effets globaux sur l’environnement et la santé humaine, et des conditions techniques et économiques ;
- « – des modalités d’action en faveur de l’économie circulaire sont proposées.

« Sous-section 3

« Les annexes

« Art. R. 4251-13. – Les annexes du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires comportent :

« 1° Le rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l’évaluation environnementale du schéma réalisée dans les conditions prévues par le chapitre II du titre II du livre I^{er} du code de l’environnement ;

« 2° L’état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets dans la région constitué des éléments et la prospective de l’évolution tendancielle des quantités de déchets produites sur le territoire prévus respectivement par le 1° et par le 2° du I de l’article R. 541-16 du code de l’environnement ;

« 3° Le diagnostic du territoire régional, la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale, le plan d’action stratégique et l’atlas cartographique prévus par les articles R. 371-26 à R. 371-29 du code de l’environnement.

« Peuvent en outre figurer dans les annexes tous documents, analyses, évaluations et autres éléments utilisés pour élaborer le schéma que la région estime nécessaire de présenter à titre indicatif ainsi que ceux qui portent sur la mise en œuvre de celui-ci, notamment la contribution attendue du contrat de plan Etat-région.

« Section 2

« Elaboration du schéma

« Art. R. 4251-14. – L’autorité administrative compétente de l’Etat porte à la connaissance du président du conseil régional, en vue du débat au sein de la conférence territoriale de l’action publique prévue à l’article L. 4251-4 ainsi que tout au long de la procédure d’élaboration, l’ensemble des informations dont elle dispose et qui sont nécessaires à l’exercice de la compétence de la région. Tout retard ou omission dans la transmission de ces informations est sans effet sur les procédures engagées.

« Art. R. 4251-15. – La délibération du conseil régional fixant les modalités d’élaboration du schéma prévue à l’article L. 4251-4 indique le délai dans lequel les personnes mentionnées aux 3° à 6° du I de l’article L. 4251-5 formulent des propositions relatives aux règles générales du projet de schéma.

« Art. R. 4251-16. – Le président du conseil régional transmet sans délai le schéma adopté par le conseil régional au préfet de région.

« Dans un délai de trois mois à compter de la réception du schéma adopté, le préfet de région l’approuve ou notifie à la région les modifications à y apporter.

« Section 3

« Evolution du schéma

« Art. R. 4251-17. – La mise à disposition du public par voie électronique du projet de modification du schéma et des avis recueillis sur celui-ci prévue au I de l’article L. 4251-9 est affichée sur le site internet de la région et permet le dépôt éventuel d’observations du public. »

Art. 2. – Le code de l’environnement est ainsi modifié :

1° L’article D. 371-2 est ainsi modifié :

a) Au II, après la référence : « L. 371-3 », sont insérés les mots : « et les schémas régionaux d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires prévus par l’article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales » ;

b) Au IV, après les mots : « schémas régionaux de cohérence écologique », sont insérés les mots : « ou aux schémas régionaux d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires. » ;

2° L’article D. 371-8 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa du II, le mot : « , et » est remplacé par les mots : « et du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires prévu par l’article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. II » ;

b) Le deuxième alinéa du II est remplacé par l’alinéa suivant :

« Le président du conseil régional porte à la connaissance du comité l’analyse des résultats obtenus du point de vue de la préservation et de la remise en bon état des continuités écologiques par la mise en œuvre du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires ou du schéma d’aménagement

régional ou, conjointement avec le préfet de région, ceux obtenus par la mise en œuvre du schéma régional de cohérence écologique. » ;

c) Au premier alinéa du III, après les mots : « schéma régional de cohérence écologique » sont insérés les mots : « dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou dans le schéma d'aménagement régional » ;

d) Le second alinéa du III est complété par les mots : « dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou dans le schéma d'aménagement régional » ;

3° Au premier alinéa de l'article R. 371-16, après les mots : « schéma régional de cohérence écologique » sont insérés les mots : « les schémas régionaux d'aménagement qui en tiennent lieu » ;

4° Au premier alinéa de l'article R. 371-24, après les mots : « schéma régional de cohérence écologique » sont insérés les mots : « ou le schéma régional d'aménagement qui en tient lieu ».

Art. 3. – Les articles R. 1213-1 à R. 1213-3 du code des transports sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. R. 1213-1.* – La planification régionale mentionnée aux articles L. 1213-1 et L. 1213-3 vise à répondre aux évolutions prévisibles de la demande de transport, ainsi qu'à celles des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport prévu par les articles L. 1111-1 et L. 1111-2.

« *Art. R. 1213-2.* – Les objectifs déterminés en application des articles L. 1213-1 et L. 1213-3 portent sur le transport de personnes et le transport de marchandises. Ils visent notamment à assurer la cohérence à long terme à l'intérieur des réseaux définis pour les différents modes de transport et entre ces réseaux et à permettre une meilleure utilisation des réseaux ainsi que l'amélioration de leurs connexions et de la qualité du matériel.

« *Art. R. 1213-3.* – La planification régionale de l'intermodalité et de développement des transports prévue à l'article L. 1213-3 détermine en particulier :

- « – les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes ;
- « – les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants ;
- « – les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L. 3114-1, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants. »

Art. 4. – I. – Le décret n° 83-32 du 21 janvier 1983 susvisé est ainsi modifié :

1° Les articles 1^{er} à 6 sont ainsi rétablis :

« *Art. 1^{er}.* – Le contrat de plan et les contrats particuliers entre l'Etat et la région sont élaborés par le président du conseil régional au nom de la région et par le préfet de région au nom de l'Etat.

« *Art. 2.* – Le projet de contrat de plan est établi sur la base des orientations et des engagements respectifs, d'une part, de l'Etat et, d'autre part, de la région. A ce titre, les contrats de plan se fondent sur les objectifs inscrits dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ainsi que, le cas échéant, sur la base des orientations retenues par le schéma interrégional de littoral ou par le schéma interrégional de massif.

« Le cadre des discussions est précisé dans un mandat de négociation adressé au préfet de région par le Premier ministre.

« Le projet de contrat de plan préparé par le préfet de région est soumis à validation interministérielle selon des modalités définies par le Premier ministre.

« *Art. 3.* – Le contrat de plan entre l'Etat et la région est signé par le président du conseil régional au nom de la région et par le préfet de région au nom de l'Etat.

« *Art. 4.* – Les modalités de validation interministérielle mentionnées à l'article 3 s'appliquent également aux contrats particuliers entre l'Etat et les régions.

« *Art. 5.* – Les contrats particuliers entre l'Etat et les régions sont signés par le président du conseil régional au nom de la région et par le préfet de région au nom de l'Etat. Lorsqu'un contrat particulier est conclu entre l'Etat et plusieurs régions, il est signé par le président du conseil régional et le préfet de région de chaque région.

« *Art. 6.* – Le contrat de plan et les contrats particuliers entre l'Etat et la région peuvent être révisés en cours d'exécution, selon la même procédure que celle qui a présidé à leur élaboration. » ;

2° Au premier alinéa de l'article 8, les mots : « commissaire de la République du département » sont remplacés par les mots : « préfet du département » ;

3° A l'article 9, les mots : « représentant de l'Etat dans la région ou le département » sont remplacés les mots : « préfet de la région ou le préfet du département » ;

4° A l'article 10, les mots : « commissaire de la République de région » sont remplacés par les mots : « préfet de région ».

II. – Au troisième alinéa de l'article R. 340-4 du code de l'urbanisme, les mots : « mentionnés aux articles R. 4251-1 et suivants du même code » sont remplacés par les mots : « établis par le décret n° 83-32 du 21 janvier 1983 relatif aux contrats de plan entre l'Etat et les collectivités territoriales ou des personnes morales autres que les entreprises publiques et privées ».

Art. 5. – Le décret n° 2000-908 du 19 septembre 2000 relatif au schéma régional d'aménagement et de développement du territoire est abrogé.

Art. 6. – Le ministre de l'aménagement du territoire, de la ruralité et des collectivités territoriales et le ministre de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 3 août 2016.

MANUEL VALLS

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'aménagement du territoire,
de la ruralité et des collectivités territoriales,*

JEAN-MICHEL BAYLET

Le ministre de l'intérieur,
BERNARD CAZENEUVE

Annexe 15 : Est Républicain – 6 Février 2017

Custines - Infrastructures Vélo Route Voie Verte : réalisation du tronçon manquant

Les communautés de communes du Bassin de Pont-à-Mousson, du Bassin de Pompey et de Mad et Moselle, réalisent ensemble un tronçon de 38 km, entre Arnaville et Custines, de la fameuse Vélo Route Voie Verte Charles-le-Téméraire.

Les travaux ont commencé à Custines le 6 février dernier. Photo J.-C.V.



La démarche collective est saluée par Henry Lemoine, Laurent Trogrlic, et Olivier Jacquin, respectivement présidents des communautés de communes du Bassin de Pont-à-Mousson, du Bassin de Pompey et de Mad et Moselle.

Les trois com'com se sont mises d'accord pour réaliser le chaînon manquant de la Vélo Route Voie Verte (VRVV) Charles-le-Téméraire, un itinéraire cyclable continu adapté à la circulation douce de plus de 900 km (vélo, roller et marche), démarrant de Bruges, en Belgique, pour s'arrêter à Charolles, en Bourgogne, ancienne capitale du Charollais où le dernier Duc de Bourgogne fit dresser une forteresse. Concrètement, les trois intercommunalités vont réaliser un tronçon de 38 km reliant Arnaville à Custines qui permettra aux voyageurs de récupérer la partie Noveant-sur-Moselle-Apach ou la partie Custines-Grippport de la VRVV Charles-le-Téméraire. Deux entreprises, Colas et Eurovia, ont été retenues pour le chantier qui a démarré le 6 février par le giratoire du boulevard de Finlande, à Custines, sur territoire du Bassin de Pompey.

Annexe 16 : Entrevue du 28 juin 2000 avec le Ministre des Transports Luxembourgeois Henri Grethen

Rapport de l'entrevue du 28.6.2000 avec le ministre des transports Monsieur Henri Grethen



Participants:

- Monsieur Henri Grethen, ministre des transports
- Monsieur Paul Schmit, commissaire de gouvernement
- Monsieur Albert E. Lambert, 1er vice-président de l'A.L.A.C.F.
- Monsieur Jean-Marie Ottelé, vice-président de l'A.L.A.C.F.
- Monsieur Claude Oswald, membre et rapporteur

Monsieur Lambert remercie le ministre d'avoir eu l'amabilité de recevoir une délégation de l'A.L.A.C.F.. Il esquisse l'histoire de l'association et remet une brève documentation à ce sujet.

Monsieur Grethen invite de son côté Monsieur Lambert respectivement la délégation de l'A.L.A.C.F. à lui exposer les doléances qui sont à la base de l'entrevue.

1) La consultation des usagers lors de l'établissement des horaires

Pour ce qui est du principe de cette question Monsieur Lambert donne à réfléchir qu'il est plus facile d'adapter un projet d'horaire aux demandes des usagers, que de modifier un horaire existant, au motif qu'un complément d'information servi après coup risque de passer inaperçu. Monsieur Lambert cite des exemples de réseaux à l'étranger, qui pratiquent une ouverture démocratique avec grand succès: la Dürener Kreisbahn, le Karlsruher Verkehrsverbund ...

Monsieur Grethen fait savoir de son côté qu'il reçoit régulièrement des délégations de citoyens ou des représentants d'entreprises et qu'il ne voit aucun problème à ce que l'A.L.A.C.F. lui communique ses observations, quitte à respecter les délais imposés par la matière. Pour illustrer toutefois les problèmes auxquels il est confronté, Monsieur Grethen cite le cas du lycée de Mamer en état futur d'achèvement. En attendant les décisions du Ministère compétent concernant les régimes classique ou/et technique, les responsables du ministère des transports ne savent en effet prendre les mesures nécessaires pour garantir le transport des élèves en temps utile.

A la critique de Monsieur Ottelé, à savoir que les changements d'horaires se font à des dates différentes selon les pays (France, Allemagne, Belgique), de sorte que l'utilisateur moyen a du mal à s'y retrouver, Monsieur Schmit répond qu'il est prévu de retenir une date unique à partir de 2001. Monsieur Schmit souligne par ailleurs la nécessité de la création d'une autorité organisatrice se substituant aux procédures administratives établies.

2) La sécurité des voyageurs dans les trains et autobus

Monsieur Lambert expose qu'il ne vise non pas la sécurité technique, mais la sûreté des voyageurs face aux actes de malveillance. Il estime que cette mission incombe surtout au corps de police et qu'il serait injuste de faire supporter aux chemins de fer respectivement aux entreprises de transport la charge d'une surveillance privée.

Monsieur Grethen regrette que les forces de l'ordre connaissent une pénurie de personnel qui se chiffre à près de 500 unités, alors même qu'il juge les perspectives de carrière plutôt attractives. Il note cependant qu'en fin de compte l'État devra payer la note, quelle que soit la solution retenue.

Le ministre cite le projet-pilote de surveillance par caméra vidéo dans certains bus, qui ne fait d'ailleurs pas l'unanimité.

3) La desserte des nouvelles zones à haute densité d'emplois

Monsieur Lambert constate que la création de zones d'activités nouvelles va de pair avec l'accroissement du travail transfrontalier. Il aimerait savoir si le ministre des transports songe à réserver des bandes de terrain permettant ultérieurement l'insertion d'un réseau ferroviaire de desserte. Il aimerait savoir plus précisément si le ministre est en mesure de présenter des projets concrets.

Monsieur Grethen répond qu'en date du 14 juin 2000 il a créé un groupe de travail chargé d'étudier la faisabilité d'une liaison ferroviaire entre la gare centrale et le Kirchberg en passant par l'aéroport du Findel, avec raccordement éventuel à la ligne du Nord et prolongation vers le champ du Glacis. Il rejette à ce propos les critiques récentes du député Goebbels.

Monsieur Grethen retient en outre que la Chambre des Députés vient de voter un plan d'investissement ferroviaire portant sur plus de 12 milliards, et annonce dans ce contexte que l'exploitation du réseau complémentaire devra faire l'objet d'une adjudication publique à l'échelle communautaire. Le ministre s'étonne du comportement des cheminots, qui recourent abondamment aux parkings pour voitures ... ce qui revient à dire qu'ils évitent les moyens de transport publics. Il se demande si les coûts en rapport avec une desserte ferroviaire de la zone d'activités seraient en rapport avec le résultat escompté, alors qu'il existe des solutions moins onéreuses (par bus) qui répondent parfaitement à la demande. A titre d'exemple il cite l'idée d'une prolongation du chemin de fer au-delà de la gare de Dudelange-Usines vers Volmerange-les-Mines, et fait savoir qu'aux 80 millions initialement prévus s'ajouteront 205 millions pour entre autres la construction d'une voie d'évitement en gare de Dudelange-Ville, plus 250 millions pour l'acquisition de matériel roulant supplémentaire permettant une desserte cadencée de bout en bout dans les 2 sens. Monsieur Grethen annonce qu'il n'a pas l'intention de s'opposer à ce projet, mais qu'il ne peut se passer de réfléchir à des solutions de rechange, sachant qu'il est responsable de la bonne gestion des deniers publics. Dans cet ordre d'idées il souligne que les coûts devront être jugés par rapport à l'utilité que les usagers peuvent raisonnablement tirer d'un moyen de transport déterminé. Il note au passage le coût global du chemin de fer, qui se chiffre à 12 milliards.

Pour ce qui est des couloirs de desserte Monsieur Grethen renvoie à l'aménagement du territoire, tout en affichant une position favorable pour une telle approche. A titre d'exemple il fait savoir que dans le cadre de l'agrandissement de l'aéroport des terrains ont été réservés en vue de la construction éventuelle d'une voie ferrée.

Monsieur Grethen regrette cependant qu'il ne soit possible de prévoir tous les flux de voyageurs avec la précision voulue, et note dans ce contexte que les élèves bien que

constituant une clientèle importante des transports en commun, bénéficient du libre choix du lycée. Par ailleurs des mentalités font que les jeunes gens répugnent à se déplacer à pied pour rejoindre l'arrêt de chemin de fer, lorsque celui-ci se trouve à une certaine distance.

Pour ce qui est de l'observatoire des transports proposé par l'A.L.A.C.F., Monsieur Schmit reprend le terme de « centrale de mobilité » pour traduire les projet du ministère dans ce domaine.

4) La situation particulière lors de la réfection du pont routier sur la Sûre à Ettelbruck

Monsieur Lambert expose brièvement la situation et fait savoir qu'il est prévu de remplacer le pont existant par un pont provisoire à voie unique et régulation de la circulation par feux tricolores. Il propose 2 solutions visant à renforcer le trafic ferroviaire entre Diekirch et Ettelbruck, voire entre Diekirch et Colmar-Usines (ou Bissen), de sorte à délester la route.

Monsieur Grethen va prendre les renseignements nécessaires avant de se prononcer.

5) La coordination des efforts wallons, luxembourgeois, lorrains et alsaciens en faveur de l'amélioration des relations (Suisse) - Strasbourg - Luxembourg - Bruxelles

(voir Résolution RSSL+)

6) Les relations ferroviaires avec l'Allemagne

Monsieur Lambert félicite le ministre des engagements que celui-ci a déjà pris dans l'accomplissement de sa mission. Il voudrait profiter de l'occasion pour souligner que le ministre bénéficie du soutien des représentants des voyageurs, et lui remet une résolution prise par le groupe «Rail-Sarre-Lor-Lux+ ».

Monsieur Lambert aimerait connaître par ailleurs l'état d'avancement de l'étude sur l'amélioration des relations ferroviaires entre Luxembourg et Sarre-bruck, sachant que ces relations revêtent une importance particulière pour les déplacements vers l'Allemagne du Sud.

Monsieur Schmit répond à cette dernière question que le résultat définitif de ladite étude fait toujours défaut à l'heure actuelle.

Monsieur Grethen constate de son côté que le réseau ferroviaire luxembourgeois répond plus ou moins aux critères de qualité qu'on peut valablement exiger, alors que le réseau allemand connaît certaines déficiences. Voilà pourquoi il plaide pour une relation entre Luxembourg et Sarrebruck en passant par Metz.

En ce qui concerne les relations avec la Belgique Monsieur Grethen exprime son désir, de voir mettre en circulation du matériel de qualité et des trains directs ne marquant l'arrêt qu'aux grandes gares (c'est-à-dire à Namur, éventuellement à Arlon).

7) L'intérêt d'une gare du TGV-Est à Vandières

Monsieur Lambert remercie le ministre d'être intervenu auprès du président du conseil régional Monsieur Gerard Longuet en faveur d'une gare à Vandières, et note qu'à son avis une gare à Cheminot ne saurait être dans l'intérêt ni des Luxembourgeois, ni des clients de la région de Trèves qui seraient obligés de se déplacer en voiture.

Monsieur Grethen constate à ce sujet qu'il s'est clairement prononcé pour le site de Vandières, alors même que cette gare coûtera 340 millions de francs français de plus que la gare de Cheminot. Il déplore cependant que les exigences des Français vis-à-vis du Grand-Duché ne cessent d'augmenter, pour se chiffrer actuellement à plus de 770 millions de francs français.

8) Facilités de transport dans l'intérêt des étudiants

Monsieur Lambert expose que le « Studienausweis » émis par l'université de Trèves est reconnu comme titre de transport dans certaines relations du trafic intérieur allemand. Inversément des étudiants allemands aimeraient profiter de la « Jumbo-Kaart » luxembourgeoise, lors de leur déplacements dans notre pays.

Monsieur Grethen répond en disant qu'il ne voit pas d'obstacle majeur à trouver un arrangement, sous condition toutefois que les étudiants en question fassent leurs études au Grand-Duché. Par contre il est formel pour refuser le bénéfice de la «Jumbo-Kaart» aux étudiants étrangers qui passent le pays en transit.

9) Billet-frontière

Monsieur Ottelé critique le caractère archaïque de ce titre de transport, dont le prix est démesuré par rapport à la distance parcourue. Monsieur Lambert voudrait savoir dans ce contexte quelle est l'autorité compétente en la matière.

En guise de réponse Monsieur Schmit donne à réfléchir quel sera le cercle des personnes qui pourront bénéficier le cas échéant de tous les avantages tarifaires existant sur les différents réseaux européens. Il pense que dans une première étape les CFL devront négocier la réciprocité de l'abonnement Flexway, de sorte qu'il ne soit plus réservé aux seuls Lorrains mais qu'il soit également accessible aux Luxembourgeois désireux de se rendre en France. Les chemins de fer luxembourgeois seront invités à prendre les mesures qui s'imposent dans ce contexte.

10) Conclusions

Monsieur Lambert remercie le ministre d'avoir offert à l'A.L.A.C.F. la possibilité d'exprimer ses idées et de participer de la façon à un échange de vues.

Claude Oswald