



**Avis sur le projet de  
Gare Interconnexion TGV/TER  
sur le site de Vandières**

*Avis adopté lors de la séance plénière du 20 avril 2017*

Vu la Loi n°82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu les articles L. 4111-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à l'organisation de la Région,

Vu les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu la décision du bureau du Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est en date du 4 avril 2017,

Après avoir entendu **Luc MOUROT**, le président de la Commission Transport, mobilités et infrastructures, et **Jean-Claude THOMAS**, le rapporteur,

**le Conseil économique, social et environnemental régional  
Grand Est  
a voté le présent avis à l'unanimité  
moins 1 voix contre et 3 abstentions.**

## SOMMAIRE

---

1. HISTORIQUE ET CONTEXTE.....	4
2. LE FINANCEMENT.....	6
3. UN PROJET STRUCTURANT POUR LA RÉGION GRAND EST AU CŒUR ET AU CARREFOUR DE L'EUROPE.....	7
4. UNE GARE MODERNE D'INTERCONNEXION.....	9
CONCLUSION .....	10
ANNEXES .....	11

# 1. HISTORIQUE ET CONTEXTE

---

Le 29 janvier 1999, le protocole d'accord de financement de la première phase de la LGV Est indique que « *des études complémentaires seront réalisées pour permettre l'insertion des gares créées dans le tissu économique et notamment celle de la gare Lorraine dans le système de transport local...* ». Il stipule qu'une convention additionnelle devra être établie si l'emplacement de la gare est changé par rapport à celui de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Cette même année, le ministre des Transports Jean-Claude GAYSSOT demande à Réseau Ferré de France (RFF) de réétudier la possibilité d'une gare d'interconnexion à Vandières. Cette étude, réalisée par Scetauroute, démontre la faisabilité technique de la gare de Vandières, en ramenant les quais LGV au-dessus de la voie classique. Le 17 octobre 2000, le ministre annonce que des mesures conservatoires seront réalisées à Vandières pour permettre la construction ultérieure d'une gare.

Le 7 novembre 2000, le protocole additionnel signé par la Région, les Départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, l'État et RFF, (représentés par Gérard LONGUET, Philippe LEROY, Michel DINET, Jean-Claude GAYSSOT, Claude MARTINAND) affirme : « *Compte tenu des avantages que présente l'interconnexion TGV-TER pour le développement des transports collectifs en région Lorraine, la gare d'interconnexion sera réalisée à Vandières. S'agissant du financement, l'État et RFF se sont engagés à apporter 100 Millions de Francs* ». Le protocole additionnel prévoit la poursuite de la construction de Louvigny à **titre transitoire**, conformément à la DUP et la mise en route de travaux conservatoires sur le site de Vandières pour réaliser plus tard la gare dans les meilleures conditions. Ce protocole additionnel a permis de formaliser un accord entre l'ensemble des parties prenantes.

Suite à cet accord, les travaux conservatoires pour la réalisation future de la gare d'interconnexion TGV/TER ont été réalisés lors de la construction de la phase 1 de la LGV Est (23,6 millions d'euros financés par RFF et l'État).

Après la décision par la Région Lorraine en 2005<sup>1</sup> d'assurer la maîtrise d'ouvrage du projet et suite aux différentes études préalables menées, la gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières a été déclarée d'utilité publique par le décret du 28 mars 2011<sup>2</sup> paru au journal officiel le 29 mars 2011.

Pour mémoire, la Région Lorraine a organisé le 1<sup>er</sup> février 2015 une **consultation publique** sur le projet<sup>3</sup>. 161.486 citoyens ont voté soit 9,88% de participation. Le « non » l'a emporté avec 58% des voix. Le Sillon Lorrain ainsi que les Vosges et la Meurthe-et-Moselle ont voté majoritairement « oui » à ce projet. Le Conseil Régional de Lorraine a opté pour une consultation qui n'est qu'une demande d'avis alors qu'un référendum n'aurait pu être adopté

---

<sup>1</sup> Engagement de la Région Lorraine - Délibération du 17 mars 2005

<sup>2</sup> Décret n° 2011-332 du 28 mars 2011 de la DUP concernant la gare de Vandières

<sup>3</sup> Question posée : « *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 ?* »

que si la moitié au moins des électeurs inscrits avait pris part au scrutin et réunit la majorité des suffrages exprimés. Le législateur considérant qu'en dessous de 50% de participation, un référendum n'a aucune valeur.

Cette consultation n'a pas fait l'objet d'un arrêté **de décision par le Conseil Régional mais lui a permis de stopper le projet. Depuis**, plusieurs démarches ont tenté en vain de relancer le projet.<sup>4-5-6</sup>.

---

<sup>4</sup> *Courrier du 22 avril 2016 du secrétaire d'État aux Transports au Président RICHERT*

<sup>5</sup> *Pétition Citoyenne : Projet Gare d'Interconnexion TGV/TER*

<sup>6</sup> *Courrier du 6 janvier 2015 de M. Guillaume PEPY, Président de SNCF Réseau au Président MASSERET*

## 2. LE FINANCEMENT

---

Le solde de ce projet finançable par la TICPE Grenelle était estimé à 88,8 Millions d'€uros HT<sup>7</sup>.

L'accès par la RD 952, la construction d'un parking, d'une piste cyclable entre Pagny-sur-Moselle et Vandières sont estimés à 33 Millions d'€uros.

Le désarmement éventuel de la gare de Louvigny serait d'environ 8 Millions d'€uros TTC.

Afin d'en limiter la charge financière directe, la Région Grand Est, avec le concours des collectivités territoriales et intercommunalités concernées, devrait solliciter l'État pour intégrer la construction de la gare de Vandières dans le cadre du plan Juncker, les recettes issues de la TICPE Grenelle non utilisées pour ce projet revenant de plein droit à la régénération ou modernisation des infrastructures<sup>8</sup>.

L'analyse du projet par le Commissariat Général à la Stratégie et la Prospective lui a reconnu un taux de rentabilité interne de 5,9%, supérieur au seuil de 4% minima fixé pour les infrastructures de ce type<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> *Rapport public annuel 2013 de la Cour des Comptes : « La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse Est (LGV Est) : des contreparties couteuses, une gare de trop » citant les chiffres fournis par la Région Lorraine (valeur décembre 2007)*

<sup>8</sup> *Loi de finances 2010 (Art. 94) relative à l'utilisation de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants, TICPE dite Grenelle*

<sup>9</sup> *Synthèse du projet Gare d'interconnexion Région Lorraine 2008*

### 3. UN PROJET STRUCTURANT POUR LA RÉGION GRAND EST AU CŒUR ET AU CARREFOUR DE L'EUROPE

---

Le projet d'interconnexion, à partir de la gare de Vandières, s'insérerait dans un contexte de développement durable visant à la fois, à favoriser le développement économique, le renforcement des solidarités territoriales et la prise en compte des enjeux environnementaux.

**Sur le volet économique**, la présence de foncier viabilisé disponible pour l'accueil d'activités économiques offre à la Région Grand Est une opportunité de se positionner sur des marchés européens et internationaux. De plus, cela renforcerait sa position au cœur de l'Europe dans des conditions de compétitivité optimale.

On peut souligner l'effet de levier positif qu'une gare d'interconnexion Fer-Fer, à l'instar de Champagne-Ardenne TGV, apporte au développement d'un territoire. A noter la forte hausse du marché immobilier dans la région Pagny-sur-Moselle – Pont-à-Mousson dès l'annonce<sup>10</sup> de la future réalisation de la gare TGV/TER, contre une quasi-stagnation des prix sur Louvigny<sup>11</sup> qui ne compte à ce jour aucune implantation.

La conception d'un développement du territoire durable doit prendre en compte les migrations alternantes et les déplacements longs en intégrant, en amont, toutes les conditions de mobilités les plus optimisées et les plus accessibles à tous. **La réalisation de cette interconnexion TGV-TER est intégrée dans un environnement urbain existant qui présente un fort potentiel de développement** et offre, dès à présent, une proximité avec des fonctions urbaines diversifiées : habitat, services.

Plus de 650.000 voyageurs transitent annuellement par Louvigny<sup>12</sup>, dont 210.000 à 260.000 utiliseraient une liaison TER initiale ou terminale en cas de transfert à Vandières, hors effets de leviers sur l'augmentation de l'offre globale TER engendrée par l'interconnexion.

**Sur le volet du Développement Territorial**, la gare d'interconnexion de Vandières :

- deviendrait un levier en termes d'aménagement avec la réalisation **d'un nœud de dessertes multimodales fer-route et eau à l'échelle du Grand Est** au cœur des deux aires urbaines de Metz et Nancy, à proximité immédiate de l'agglomération de Pont-à-Mousson (soit un bassin de population de plus de 900.000 habitants).
- autoriserait le développement d'une complémentarité fonctionnelle entre les différents équipements et confèrerait de fait, à ce secteur, un caractère de levier économique important pour l'engagement de la construction de l'Espace Commun à proximité de la Moselle à grand gabarit.
- faciliterait l'ouverture Est-Ouest et Nord-Sud des métropoles du Grand Est et la synergie des villes en réseau avec un développement des relations inter régionales.

---

<sup>10</sup> *Ecoscopie INSEE 2008 : Meurthe et Moselle*

<sup>11</sup> *Cartes Louvigny et Vandières*

<sup>12</sup> *Chiffres extraits du Rapport de la mission de préparation et d'élaboration des dessertes de la LGV Est Européenne – 2<sup>ème</sup> phase en anticipation de son ouverture au printemps 2016, publié en septembre 2014 par le Conseil général de l'environnement et du développement durable.*

**Sur le volet Développement Durable**, le projet d'interconnexion à partir de la gare de Vandières est un outil qui s'inscrit dans les préconisations énoncées dans la Loi Grenelle 1 du 3 août 2009 article 12 § 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.* »<sup>13</sup>

**Cet équipement favoriserait l'utilisation des transports en commun**, vecteurs des nouveaux modes de déplacement à faible émission de gaz à effet de serre en créant une offre moderne et compétitive qui s'inscrirait dans le futur SRADDET Grand Est et contribuerait aux efforts à consentir pour atteindre les objectifs nationaux à l'horizon 2025.

**La prise en compte de l'accessibilité des personnes en situation de handicap et des personnes à mobilité réduite** dans l'ensemble de la chaîne des déplacements et cheminements de ce projet respecterait les objectifs d'égalité que chaque équipement public se doit d'offrir.

**Sur le plan des Transports et de l'intermodalité**, le projet d'interconnexion de la Gare TGV/TER située à Vandières, permettrait de renforcer la complémentarité entre les autres moyens de déplacements et contribuerait significativement à l'intermodalité telle que décrite dans la Loi Grenelle de 2009 et déclinée via le SRADDET qui sera déployé dans la Région Grand Est<sup>14</sup>.

La rapidité et la régularité des déplacements, notamment au regard des engorgements des routes et autoroutes et plus particulièrement de l'A31, devraient permettre un report route/fer facilité par la mise en place de fréquences adaptées et cohérentes entre le transport régional et la grande vitesse. Il serait nécessaire d'adapter le cadencement.

L'interconnexion ferrée sur le sillon Lorrain à Vandières modifierait la géographie de l'espace régional et frontalier et contribuerait à articuler le développement sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest.

La construction de cette gare d'interconnexion serait l'occasion d'intégrer et développer les modes doux, concourant ainsi à la sécurisation et au confort accru des déplacements.

---

<sup>13</sup> Loi Grenelle 1 du 3 août 2009 – art. 12 § III

<sup>14</sup> Décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET

## 4. UNE GARE MODERNE D'INTERCONNEXION

---

Le cœur de gare comprendrait une dépose voyageurs, un accès PMR, des emplacements pour les véhicules de location, des stationnements pour les bus et cars ainsi que pour les taxis et des emplacements pour cyclistes de la clientèle TER.

Une piste cyclable viendrait longer la RD 952 entre Pagny-sur-Moselle et Vandières, conçue de manière à limiter les emprises nécessaires tout en assurant les déplacements des modes doux. Elle serait connectée à la bande cyclable de Pagny-sur-Moselle sans aucun franchissement de voie ferrée ou du canal dont la fin des travaux est prévue pour 2018<sup>15</sup>. Ce serait un facteur de valorisation de l'urbanisation en cours.

Le parking serait dimensionné afin de s'inscrire dans une logique d'intermodalité.

Cela caractériserait une accessibilité renforcée et diversifiée, un accroissement des mobilités et favoriserait le renforcement des échanges des Métropoles de Nancy et Metz avec les espaces français et étrangers voisins. **Pour le Luxembourg, ce serait un accès plus rapide à la LGV<sup>16</sup>. Pour les villes allemandes de Stuttgart, Munich et Sarrebrück, le temps de parcours serait réduit.**

L'offre TGV Province-Province serait accessible depuis un plus grand nombre de gares régionales.

---

<sup>15</sup> Article de Presse : Est Républicain du 6 février 2017 : « Custines – Infrastructures Vélo Route Voie Verte : réalisation du tronçon manquant »

<sup>16</sup> Entretien du 28 juin 2000 entre les représentants de l'Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer et le Ministre des Transports Luxembourgeois Henri GRETHEN

## CONCLUSION

---

Chef de file pour l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) au titre de la Loi NOTRe n°2015-991 du 7 août 2015, du décret n°2016-1071 du 3 août 2016 et de l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016, la Région doit être attentive à toute opportunité favorisant l'égalité des territoires, le désenclavement de certains territoires ruraux, l'intermodalité dans le respect des principes du développement durable.

Comment pourrait-elle assumer ses nouvelles compétences et abandonner le projet de la gare d'interconnexion TER/TGV de Vandières ?

Cet investissement sera un point structurant du développement régional pour les décennies à venir. C'est à cette échelle que doit être considéré le montant de l'investissement, qui pourrait bénéficier du concours de l'Union Européenne dans le cadre du plan Juncker.

Aussi, le CESER Grand Est préconise-t-il que la gare d'interconnexion TER/TGV de Vandières soit reprise dans les priorités du Conseil Régional et réalisée dans les meilleurs délais.

## ANNEXES

---

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

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

**Annexe n°3** : Consultation Publique organisée par la Région Lorraine 1<sup>er</sup> février 2015 sur la question : « 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 n°4** : Courrier du 22 avril 2016 du Secrétaire d’État aux Transports au Président RICHERT

**Annexe n°5** : Pétition Citoyenne sur le Projet Gare d’Interconnexion TGV/TER

**Annexe n°6** : Courrier du 6 janvier 2015 de M. Guillaume PEPY, Président de SNCF Réseau au Président MASSERET

**Annexe n°7** : Rapport public annuel 2013 de la Cour des Comptes : « La participation des collectivités territoriales au financement de la ligne à grande vitesse Est (LGV Est) : des contreparties coûteuses, une gare de trop » citant les chiffres fournies par la Région Lorraine (valeur décembre 2007)

**Annexe n°8** : Loi de Finances 2010 (Art. 94) relative à l’utilisation de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants, TICPE dite Grenelle

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

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

**Annexe n°11** : Cartes Louvigny et Vandières

**Annexe n°12** : Extraits du Rapport de la mission de préparation et d’élaboration des dessertes de la LGV Est Européenne – 2<sup>ème</sup> phase en anticipation de son ouverture au printemps 2016, publié en septembre 2014 par le Conseil général de l’environnement et du développement durable.

**Annexe n°13** : Loi Grenelle 1 du 3 août 2009 – art. 12 § III

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

**Annexe n°15** : Article de l’Est Républicain du 6 février 2017 : « Custines – Infrastructures Vélo Route Voie Verte : réalisation du tronçon manquant » Est Républicain – 6 Février 2017

**Annexe n°16** : Entrevue du 28 juin 2000 entre les représentants de l’Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer et le Ministre des Transports Luxembourgeois Henri GRETHEN



**Présidence**

5, rue de Jéricho - CS70441 - 51037 Châlons-en-Champagne cedex  
03 26 70 31 79

**Antenne territoriale de Strasbourg**

1 Place Adrien Zeller - 67000 Strasbourg  
03 88 15 68 00

**Antenne territoriale de Metz**

Place Gabriel Hocquard - 57036 Metz Cedex 1  
03 87 33 60 26

[ceser@grandest.fr](mailto:ceser@grandest.fr)

[www.ceser-grandest.eu](http://www.ceser-grandest.eu)

Retrouvez le CESER sur Twitter @cesergrandest  
et Facebook [www.facebook.com/ceserge](http://www.facebook.com/ceserge)

