



CONTRIBUTION D'ACTEUR DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE GARE D'INTERCONNEXION TER-TGV à VANDIERES



*Adoptée en
Séance plénière le 23 Octobre 2009*

Contribution d'acteur du CES Lorraine dans le cadre de l'enquête publique sur Vandières

« Vandières, ou comment rattraper l'histoire pour parier sur l'avenir »

A l'occasion de l'enquête publique ouverte du 28 septembre au 28 octobre 2009, sous la conduite de M. René SARTELET, commissaire enquêteur, le Conseil Economique et Social de Lorraine souhaite rappeler les raisons de son positionnement en faveur de la réalisation de la gare d'interconnexion TER-TGV de Vandières et ainsi apporter sa contribution à l'enquête publique.

En effet, le CES Lorraine s'est exprimé à plusieurs reprises sur ce grand dossier structurant pour l'espace régional, en particulier dans le cadre de ses avis sur « le bilan de la concertation préalable », sur « le rapport d'information sur le projet de gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières » et sur « l'engagement de la déclaration d'utilité publique ».

La Gare TGV Lorraine existe à Louvigny, depuis 2007, il n'est donc pas opportun de revenir en détail sur les raisons de ce choix, mais bien de comprendre pourquoi ce dernier est remis en cause, au profit de Vandières.

I / Gares d'interconnexion Louvigny-Vandières : précisions et historique

Précision sur les deux types d'interconnexion existants

→ **L'interconnexion du TGV Est au réseau TGV français** : permet de relier à partir de la gare Lorraine, une vingtaine de villes en France en évitant Paris intra-muros : c'est le développement des relations « province-province ».

Actuellement la gare Lorraine de Louvigny est une gare d'interconnexion au réseau TGV Français

→ **L'interconnexion TGV- réseau Métrolor** : permet de relier le réseau TER au réseau TGV, et donc de prendre un TER pour prendre la TGV, vers toutes les destinations disponibles à partir de la gare Lorraine : c'est la liaison fer-fer.

C'est ce que propose le projet de gare à Vandières à l'horizon 2013-2014 : double interconnexion TGV-TER

Bref historique sur l'origine de l'implantation de la gare Lorraine TGV à Louvigny et du projet des deux gares

Sans refaire l'histoire du projet de façon détaillée, il importe de comprendre que le choix d'implanter la gare Lorraine TGV à Louvigny était avant tout un choix politique et financier. Comme tout choix, il a été arbitré dans un contexte précis, dans le cadre d'enjeux intra et supra régionaux, un espace - temps limité et en connaissance d'un certain nombre d'éléments techniques, dont la complexité et l'évolution dans le temps n'ont certes pas simplifié la compréhension.

En effet, à la date de la déclaration d'utilité publique du projet du TGV Est européen (15 mai 1996) c'est bien le site de Louvigny-Cheminot qui est retenu, bien que la solution d'une gare TGV à Vandières soit déjà évoquée mais à partir d'un projet technique non satisfaisant pour retenir toute l'attention.

En 1999, l'enjeu de l'interconnexion TGV-TER étant toujours pointé, le Ministre des Transports alors en place, Jean-Claude GAYSSOT, demande à RFF de réétudier **la faisabilité technique de Vandières, ce que démontre le cabinet mandaté Scetauroute.**

C'est fort de cette démonstration qu'un **protocole additionnel** à la convention de réalisation et de financement du TGV Est Européen est décidé et signé par l'ensemble des partenaires financiers le **7 novembre 2000.**

Il stipule : « *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 MF ».

Le protocole ne remet donc pas en cause Louvigny, puisqu'elle assurera l'interconnexion avec le réseau TGV français jusqu'à la réalisation de Vandières, mais la positionne implicitement en « **gare provisoire** ». Pour cette raison, la construction de la gare de Louvigny sera faite « **a minima** », pour un budget d'environ **30 M€** (dont environ 10 M€ de travaux liés au système d'évitement ferroviaire au droit de Louvigny, obligatoire et indépendant du lieu d'implantation de la gare).

Le même protocole déclenche l'autorisation des **travaux dit « conservatoires » à Vandières, d'un montant de 23 M€**, qui permettront la construction de la future gare sans perturbation du trafic TGV.

Entre 2000 et 2004, de nouvelles démarches et études visant à préparer les dossiers réglementaires de mise à l'enquête publique sont entreprises, sans qu'aucune n'aboutisse. Il faudra attendre 2005, pour que le nouvel exécutif de la Région Lorraine, s'engage à assurer la maîtrise d'ouvrage en lien avec RFF, pour relancer le projet.

De nouvelles études sont alors menées, et le dossier d'engagement de la DUP (déclaration d'utilité publique) est adopté par le Conseil Régional en décembre 2008. De nouveaux éléments viennent le compléter au courant de l'été 2009.

Courant 2009, le Président de la Région Lorraine a tenu à inscrire le projet Vandières, en faisant référence au protocole de 2000, dans la **convention de financement de la 2^{ème} phase du TGV** Est européen (Baudrecourt-Vendenheim), signée le 1^{er} septembre 2009 par l'ensemble des cofinanceurs à l'exception du Conseil Général de Moselle.

Les négociations préalables à la signature de cet accord ont ainsi permis à la Collectivité régionale **d'accélérer le lancement de l'enquête publique, du 28 septembre au 28 octobre 2009** (arrêté du 21 août 2009), et d'obtenir un engagement supplémentaire de l'Etat de 30 M€ (38 si on inclut les engagements du Contrat de Projets 2007-2013) sur la gare d'interconnexion TGV-TER à Vandières, ou sur d'autres projets d'amélioration des infrastructures ferroviaires régionales, en fonction des résultats de l'enquête publique.

II/ Argumentaire du Conseil Economique et Social de Lorraine en faveur de la réalisation de la gare de Vandières

Vandières : Le choix du bon sens, de la modernité, le prix du pari sur l'avenir « durable »

1- Le projet de la gare de Vandières incarne la dynamique fer-fer de l'interconnexion TGV-TER qui s'inscrit dans une logique de développement durable.

La loi Grenelle 1 du 3 août 2009 stipule clairement : « 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 ».

1.1. Le projet de la gare TGV – TER de Vandières intègre la problématique de gestion des mobilités présentes et à venir

→ L'interconnexion rail-rail qui justifie le choix d'implantation d'une nouvelle gare à Vandières **favorise l'intermodalité et le développement des modes alternatifs à la voiture tant pour les déplacements hors région¹ que pour les déplacements intrarégionaux.**

La gare de Vandières jouera un rôle **de vecteur des relations** du territoire lorrain avec les autres régions françaises et l'Est de l'Europe, grâce à l'achèvement, à moyen / long terme, **du réseau européen à grande vitesse.**

Elle permettra à la fois de renforcer le **report modal de la route vers le fer** (effet désengorgement de l'A31) et de créer **un effet levier sur le développement du TER et TGV** au niveau régional et transfrontalier grâce à un accès à la gare d'interconnexion ***moins cher plus pratique et plus rapide** (accès quai à quai) que le seul accès routier proposé à Louvigny.

*A titre d'exemple, Nancy – Vandières : 3.2€ par le TER, contre 4,4€ par navette bus et bien plus si utilisation de la voiture en prenant en compte les seuls frais de carburant et de parking en gare Louvigny.

Il est à noter d'ailleurs à propos de l'effet vecteur de relations que peut jouer Vandières : *Plusieurs communes du Luxembourg (Schifflange et Sanem) et d'Allemagne (Perl, Sarrebruck, Stuttgart et Munich) ont exprimé leur soutien à la gare de Vandières pour ces raisons.*

¹ **22 destinations accessibles en France et en Europe** : Strasbourg ; Lille Europe /Arras/ Douai ; Rouen/Le Havre ; Le Mans/ Laval/ Rennes/ Angers / Nantes ; Tours (Saint-Pierre aux Corps)/ Poitiers (+Futuroscope)/Angoulême ; Gare Champagne Ardenne TGV, Haute Picardie TGV, Aéroport Roissy CDG TGV, Marne la Vallée TGV, Chessy TGV, Massy TGV et Frankfurt.

Il paraît aussi important de rappeler s'agissant de l'effet report modal de Vandières :
*L'étude réalisée par Scetauroute pour RFF en 1999, mettait en évidence, dans la comparaison entre les deux projets Louvigny-Vandières, des **avantages environnementaux au bénéfice de Vandières**, du fait de la « **part plus importante de rabattement en transport collectif et d'utilisation du mode ferroviaire** ».*

→ Le projet de Vandières s'inscrit totalement dans la **continuité de la politique volontariste** de la Région Lorraine en faveur du TER (hausse la fréquentation sur le réseau Métrolor de 50% entre 2004 et 2008) et dans la perspective de développement d'une **chaîne ferroviaire complète, des transports collectifs ainsi que des modes doux**.

On ne peut pas continuer de penser que la majorité des usagers du TGV utiliseront leur voiture pour se rendre à la gare Lorraine.

C'est nier les enjeux du développement durable, la réalité de la concentration des populations et des emplois sur les grandes villes desservies par le TER, les progrès possibles en termes de dessertes TER dans une région classée au 2^{ème} rang pour l'étendue de son réseau ferré et au 4^{ème} pour le nombre de ses points d'arrêts (169 gares), et c'est surtout ne pas prendre en compte les évolutions des mentalités des personnes, de leurs attentes et de leurs comportements face à une offre plus économique, écologique et pratique.

1.2. Les leviers d'actions pour assurer l'efficacité et l'accessibilité de l'offre de dessertes existant

→ Une réflexion sur les **dessertes TER** sera enclenchée afin d'optimiser les correspondances avec les TGV mais également avec les autres lignes du réseau Métrolor (amélioration des temps d'attente et de trajets, redistribution des sillons entre TER « inter villes » et omnibus).

La **complémentarité des fonctions des trois gares** de Pagny-sur-Moselle, Pont-à-Mousson et Vandières sera également recherchée. Par ailleurs, l'accessibilité à la gare des habitants des communes non desservies par le TER sera également confortée par un traitement particuliers des accès par la route (intégrant à la fois des navettes en transports collectifs et des aménagements aux abords des gares, notamment des parkings) et par les modes doux (pistes cyclables).

→ Contrairement à certains arguments contre la gare TER-TGV à Vandières, au motif qu'elle serait à l'origine d'une perturbation des trafics sur le sillon ferroviaire, des solutions existent pour concilier l'ensemble des trafics sans déstabiliser le système, ce que pourrait certainement confirmer la SNCF, notamment par le bais de :

- La mise en place un itinéraire alternatif supplémentaire de **déviations des trafics fret** par le barreau Hagondange-Conflans, la réalisation du saute-mouton d'Hagondange (dont les études ont été et sont programmées), complétant le corridor fret européen Athus-Lérouville.
- La refonte de l'organisation de l'offre TER en articulant des TER rapides inter-villes et des trains dits diamétraux –omnibus du sud de Nancy vers Pont à Mousson et de du nord de Metz vers la gare mussipontaine. Une gare TER-TGV à Vandières et un service TER de qualité, c'est possible, nous en sommes convaincus.

2- Le projet de la gare de Vandières s'inscrit dans une double logique de stratégie métropolitaine et de développement solidaire des composantes de l'espace régional

La réalité de la morphologie du territoire lorrain, déterminée par la répartition et les mouvements des hommes et des activités, conduit à identifier quatre grandes agglomérations du sillon lorrain comme constituantes d'une métropole multipolaire originale.

Les bassins d'emplois d'**Epinal, Nancy, Metz Thionville**, concentrent en effet plus de **50% de la population et des emplois lorrains**.

En ce qui concerne le trafic sur le réseau Métrolor 7 lignes² représentent 80% des flux, dont **40.3% pour la liaison Nancy-Luxembourg**.

→ La gare de Vandières contribue pleinement à la **stratégie de renforcement du processus de métropolisation**, dont l'enjeu des **mobilités constitue un axe central**.

Elle permettra de drainer un nombre sans cesse croissant des navettes domicile-travail, mais également des déplacements de loisirs, intra et extra régionaux par la **mise en réseau des gares métropolitaines et leur interconnexion directe au réseau TGV**.

Elle correspond à un modèle de développement durable prenant **appui sur un des atouts de la région Lorraine, fortement dotée en infrastructures ferroviaires**.

Elle sera, à terme, **la clé de voûte des relations Nord-Sud et Est-Ouest de la Lorraine** :

- Est-Ouest : via LGV Est : avec Paris et les autres grandes métropoles françaises et allemandes et autrichiennes et pourquoi pas hollandaises et anglaises via Eurostar et Thalys
- Nord-Sud : via LGV Rhin-Rhône : avec le Sud et l'arc méditerranéen, grâce à un futur nouvel axe cohérent via toutes les grandes gares de la métropole multipolaire dont Epinal

→ Le projet Vandières poursuit également une **stratégie de développement local des territoires situés dans l'espace entre Metz et Nancy**.

L'implantation d'un équipement d'une telle envergure ne peut qu'accroître le potentiel d'attractivité de ces territoires, tant sur le plan de **l'économie résidentielle que productive**.

Elle viendra donc accompagner et/ou renforcer les dynamiques de l'espace central de la métropole lorraine en faisant jouer à Pont à Mousson-Vandières une fonction de rotule métropolitaine complétée par une dynamique équivalente de l'autre côté de l'A31 grâce à l'activité logistique organisée autour de Louvigny-Aéroport de Metz-Nancy Lorraine.

² Metz-Bettembourg ; Nancy-Metz ; Nancy-St Dié ; Nancy-Remiremont; Metz-Forbach; Nancy-Revigny; Nancy-Reding

3- Le projet de la gare de Vandières s'inscrit bien dans une logique financière et économique

3.1. Sur le plan financier

→ S'agissant de finances publiques, il est nécessaire de rappeler que les dépenses d'ores et déjà réalisées dans les « **mesures compensatoires** » sur le site de Vandières, s'élèvent à **23 millions d'euros**. Ces montants avaient été engagés par les décideurs politiques en responsabilité, et consignés dans des conventions multipartenaires, tel que rappelé dans l'historique du projet.

Le budget de la **gare de Vandières atteint approximativement 90 M€**. L'Etat s'étant engagé à financer 38M€, il reste à charge de la collectivité régionale **environ 60 M€**, montant pour le moins raisonnable pour une infrastructure d'avenir, dont l'emprunte écologique sera largement inférieure à celle de la gare actuelle.

Continuer de rejeter ce projet au prétexte d'un gâchis d'argent public n'est pas cohérent alors que dans le même temps les détracteurs proposent de créer un barreau de raccordement de l'actuelle gare de Louvigny à Metz et à Nancy, pour un coût allant de 600 M€ à 1 Milliard€ (selon les solutions de raccordement au nord de Nancy). Différer Vandières sur ces arguments consiste à hypothéquer l'avenir là où il serait opportun de construire des leviers de développement durables.

Certes il conviendra d'ajouter des investissements pour améliorer la desserte routière pour le rabattement en transports collectifs ou individuels des personnes n'ayant pas accès au TER. Mais cet argument également n'est pas une objection supplémentaire quand l'objectif même du projet est de limiter le recours à la route et quand il était prévu des travaux sur la RD 910 depuis l'A31 et la RD955 vers Louvigny.

3.2. Sur le plan économique

→ Tout d'abord, Vandières correspond à **une logique d'offre et de demande**, dont le potentiel de développement est difficilement mesurable, compte tenu des évolutions conjoncturelles et structurelles des différentes variables entrant dans le choix du mode de transport des personnes (le prix du pétrole, taxes directes et indirectes etc.).

Ainsi les différentes études tablent sur 600 000 voyageurs annuels, soit 2225 voyageurs/jour) pour le TGV et 270 000 pour le TER, soit 1000 voyageurs/ jour).

Mais il est possible d'imaginer une estimation plus importante quand on connaît la fréquentation actuelle de la gare de Louvigny (440 000 voyageurs en 2008), et le rythme de progression du TER de 50% en 5 ans, l'objectif d'un million de voyageurs paraît crédible à la gare TGV de Vandières, pronostic à l'horizon 2015 qu'a d'ailleurs fait le CES Lorraine dès 2004 !

Par ailleurs, le projet Vandières s'inscrivant dans le long terme, les avantages écologiques et économiques du mode ferroviaire par rapport à la route, s'ils ne sont pas chiffrés avec précision, ne sont pour autant plus à démontrer. En matière de transport collectif, l'on peut considérer que l'offre crée la demande, pour autant qu'elle soit **pratique, efficace et moins chère que les modes de déplacements existants**.

→ Ensuite, le projet de Vandières est conçu en articulation avec le **projet de réaffectation de l'aéroport MNL et du développement global du site de Louvigny**.

Le **développement du fret ferroviaire** constitue également un enjeu clé du développement des territoires, comme vient de le confirmer l'Etat français avec l'annonce de « **l'engagement national pour le fret ferroviaire** » **du 16 septembre 2009**.

Parmi les grands axes de projets, le développement des autoroutes ferroviaires, d'un réseau orienté fret, ou encore des OFP, opérateurs ferroviaires de proximité, apportent à la fois du crédit aux réflexions sur la réaffectation de la gare de Louvigny en gare fret.

En parallèle, il sera opportun d'engager des études sur le potentiel de besoin de **fret à grande vitesse** afin de nourrir les réflexions sur le développement du fret avionné en lien avec le fret ferroviaire à grande vitesse, dans le cadre du projet CAREX (messagerie à grande vitesse). Mais aussi pour le CES Lorraine, indépendamment de l'avionné.

On pense à des filières comme la messagerie postale, le biomédical et le pharmaceutique qui pourraient très bien être mobilisées et intéressées pour « basculer » leurs volumes transportés de la route vers le train grande vitesse.

Un projet d'ampleur valorisant le **potentiel logistique et de transport du site** autour de MNL et la gare de Louvigny (projet ZAC) est donc tout à fait réaliste à moyen et long terme. D'autant plus que la ZAC autour de MNL dispose de potentiel, que le département de la Moselle met en œuvre la grande zone dite du Cheval Blanc et que des hectares (sans qu'il soit question d'artificialiser les espaces à vocation agricole) sont disponibles sur le plateau.

En conclusion, si la modernité, c'est la capacité à faire jouer au développement durable une fonction de très grande attractivité, nous livrerons ici deux arguments qui nous semblent majeurs pour une Lorraine qui cherche à renforcer son image de région innovante.

Vandières, c'est un pari architectural fort : le projet prévoit une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale) visant une insertion optimale d'un **bâtiment remarquable** (la banalité architecturale de Louvigny est une évidence) et des ouvrages dans le paysage environnant, une maîtrise des dépenses énergétiques, une bonne gestion de l'eau et des rejets générés par la gare, l'utilisation de matériaux spécifiques favorable au développement durable et prouvant le savoir-faire de la Lorraine en matière d'éco-construction.

Vandières, c'est aussi le pari, pour les visiteurs lorrains, d'une arrivée dans un territoire durable et innovant : la connexion TGV-TER c'est la voie offerte à une arrivée par le fer en centre ville des agglomérations, messine et nancéenne en particulier. Cela aurait quand même une autre allure pour les futurs visiteurs du futur centre Pompidou, de la Place Stanislas et plus globalement de l'ensemble de patrimoine régional, que d'éviter une arrivée à Louvigny, en rase campagne, et être soumis à la navette-bus , au taxi ou à la voiture pour arriver sur ces lieux de culture et d'histoire qui participent à l'attractivité lorraine.