

FINANCEMENT ET GESTION DE L'ARGENT PUBLIC

La réalisation de la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV / TER de Vandières est un investissement qui a vocation à durer et que nous transmettrons à nos enfants et petits-enfants sans pour autant faire peser sur eux le poids d'un emprunt à rembourser ! Son financement se fera en seulement 6 ou 7 ans : c'est peu au regard de la durée de vie (longue) d'une telle infrastructure !

1. COMMENT SERA FINANCEE LA GARE LORRAINE D'INTERCONNEXION TGV/TER ?

- **Le coût de la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER est estimé à 120 M€.**
 - A titre de comparaison, s'il fallait créer une nouvelle voie ferroviaire entre Metz et Nancy, passant par la gare de Louvigny, pour connecter le réseau TER à la LGV Est, **l'investissement nécessaire serait de plus de 1 milliard d'euros !**

Pourquoi 120M d'euros ?

La Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER est **un bâtiment techniquement complexe sur deux niveaux permettant aux usagers du TER d'accéder directement à la ligne TGV située sur le viaduc par un système d'escalators et d'ascenseurs.** Elle nécessite en conséquence des travaux de génie civil pour réaliser les quais d'arrêt sur le viaduc.

- **23,6M€ de travaux déjà réalisés à Vandières par l'Etat et RFF dans le cadre de la 1^{ère} phase LGV Est européenne**
 - Il s'agissait de mesures réalisées à titre conservatoire **afin de pouvoir conduire les travaux de la future Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER sans perturber le trafic du TGV Est européen.**
 - Ces 23,6 M€ attendent d'être productifs. **Si on ne réalise pas la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER, ces investissements seront perdus.**
- **La Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER sera financée par le dispositif « TICPE Grenelle » :**
 - Ce dispositif existe en Lorraine depuis le 1^{er} janvier 2011. Elle concerne tous les usagers des transports routiers (poids lourds, voitures, motos ...) qui font le plein de leur véhicule en Lorraine (pas uniquement les Lorrains).
 - Le Secrétaire d'Etat au Budget, Christian ECKERT, a annoncé la prolongation de ce dispositif pour 6 ans pour financer la LGV Est dont la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER de Vandières fait partie intégrante.

- Le produit issu de la TICPE Grenelle est intégralement et exclusivement reversé au financement de la LGV Est et de la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER.
- **Ce projet est aujourd'hui réalisable sans faire porter son financement sur les générations futures car sans emprunt nécessaire donc pas d'endettement.**

➤ **Il n'y aura pas**

- de taxes (ou d'impôts) supplémentaires pour financer la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER.
- d'emprunt
- de contribution des Collectivités Territoriales au financement de la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER.

⇒) LE FINANCEMENT SE FAIT SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT EN LORRAINE

⇒) IL EST A NOTER QU'IL EST RARE DE POUVOIR REALISER UN TEL INVESTISSEMENT D'AVENIR EN SEULEMENT 6 ANS SANS AVOIR RECOURS A L'EMPRUNT !

Rappel : qu'est-ce que la TICPE Grenelle ?

- ❖ La Loi de finances 2010 a permis aux Conseils Régionaux de moduler le tarif de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) afin de financer une infrastructure de transport durable, ferroviaire ou fluviale. Cette part modulable est aussi appelée « TICPE Grenelle ».
- ❖ La Lorraine est éligible à ce dispositif dans le cadre du financement de la LGV Est Européenne dont la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER fait partie intégrante.
- ❖ La TICPE Grenelle a été instaurée en Lorraine au 1er janvier 2011.
- ❖ Concrètement, cette TICPE Grenelle représente :
 - 0.0073€/litre pour les supercarburants
 - 0.0135€/litre pour le gazole
- ❖ Au total, la TICPE Grenelle représente environ 20M d'euros par an.
 - 20.5M€ en 2014
 - 20.4M€ en 2013
 - 21.2M€ en 2012
 - 21M€ en 2011

2. EST-CE QUE CES 120M D'EUROS POURRAIENT SERVIR A FINANCER D'AUTRES PROJETS ?

- **La TICPE Grenelle est une ressource dédiée spécifiquement au financement de la LGV Est dont la gare Lorraine d'interconnexion TGV/TER fait partie intégrante.**

En conséquence :

- **Elle ne peut pas servir à financer autre chose que la LGV Est (et la Gare Lorraine d'Interconnexion).**

- **Si la Gare Lorraine d'interconnexion ne se fait pas, 120M d'euros seront perdus ! Le véritable gaspillage serait de ne pas faire Vandières !**

Dès lors, les arguments visant à dire qu'il y aurait d'autres priorités en Lorraine (sur lesquelles pourrait être affecté l'argent) sont :

- **FAUX** puisqu'il y a un lien direct entre cette ressource (TICPE Grenelle) et un projet (LGV Est)
- **MALHONNETES** car la réalisation de Vandières ne se fait pas au détriment d'autres projets.
- **IRRESPONSABLES** car ils conduisent à priver la Lorraine d'une ressource et d'une infrastructure !

Il ne faut pas opposer les projets Lorrains entre eux. Le doublement de l'A31 reste une nécessité. Cependant ce projet, comme d'autres, obéit à des dynamiques financières différentes de celui de Vandières.

3. EST-CE QUE LES INVESTISSEMENTS REALISES A LOUVIGNY SERONT PERDUS ?

➤ **La gare de Louvigny a été réalisée :**

- **A titre provisoire pour ne pas pénaliser l'arrivée du TGV Est en Lorraine :** personne n'aurait compris que le TGV Est traverse le cœur de la Lorraine sans s'y arrêter !
- **A un moindre coût :** 20.1M€ d'euros
 - Pour réaliser l'interconnexion à Louvigny, des investissements complémentaires colossaux seraient nécessaires si la Gare Lorraine d'Interconnexion TGV/TER ne se faisait pas à Vandières : 1Md€ (cf. chiffrage point1).

➤ **Il n'y a pas de gaspillage de l'argent public car ces 20.1M€ :**

- ont déjà été amortis
- seront rentabilisés par la reconversion FRET de la gare (la faisabilité technique d'une telle opération a été démontrée par la SNCF dans une étude).

Qu'en est-il d'une reconversion Fret Grande Vitesse de la gare de Louvigny ?

- la reconversion de la gare actuelle de Louvigny a fait l'objet d'une étude technique menée par SNCF sur ses capacités d'évolution vers une gare Fret à Grande Vitesse (Cf. Note d'information jointe à la délibération du CRL du 28/11/2014) ;
- Cette étude est comprise dans la Déclaration d'Utilité Publique ;
- Cette étude en 2008 a conclu à la faisabilité technique de la reconversion de la gare de Louvigny en Fret Grande Vitesse. Plusieurs hypothèses avaient été examinées et chiffrées (cf. Discours du Président du Conseil Régional du 28/11/2014).