

Le Président du Conseil Régional de Lorraine
Sénateur de la Moselle

Metz, le 19 JAN. 2015

Pôle Juridique

Affaire suivie par : F. Collinet
Tél : 03.87.33.63.47
Email : fabrice.collinet@lorraine.eu

Nos réf. : C2015-013

Grand Nancy Communauté Urbaine
A l'attention de
Monsieur le Président
22-24 Viaduc Kennedy
C.O N°80036
54035 NANCY CEDEX

Objet : Gare d'interconnexions TGV-TER de Vandières - consultation des électeurs lorrains

Monsieur le Président,

Par courrier du 6 janvier dernier, vous m'informez de l'inscription à l'ordre du jour du Conseil de Communauté du Grand Nancy d'une communication relative à la consultation des électeurs lorrains qui doit se tenir le 1^{er} février prochain.

Vous portez également à ma connaissance un certain nombre de questionnements qui ont pu être évoqués à cette occasion.

Afin de permettre aux conseillers communautaires de se faire une juste idée des enjeux liés au projet dont il est question, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous des éléments d'information complémentaires venant en réponse aux questions soulevées, dont je vous laisse le soin de diffuser la teneur auprès des conseillers de votre assemblée.

S'agissant des opportunités et priorités d'investissement sur les infrastructures de transports

La gare d'interconnexions TGV-TER de Vandières fait partie intégrante de la ligne TGV à Grande Vitesse Est Européenne ; à ce titre sa priorité a été reconnue dans le cadre du Schéma National des Infrastructures de Transports et n'a pas été remise en cause par la Commission Mobilité 21 considérant que ce projet était déjà engagé.

Le projet de la gare de Vandières a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique soumise à enquête publique, ce qui a déjà permis une expression publique concernant l'opportunité de la réalisation de cet équipement.

De plus, la Grande Région a retenu le projet de la gare d'interconnexion de Vandières en tant que projet prioritaire dans la mesure où il se présente comme un point d'interconnexion entre deux euro-corridors s'inscrivant dans le programme RTE-T retenu par la Commission Européenne.

Le programme d'investissements nécessaires sur le réseau régional en lien avec les perspectives d'évolution du réseau TER fera l'objet d'une programmation dans le cadre du projet de volet mobilité du Contrat de Projets Etat Région.



Les ressources financières liées à la majoration de la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques (TICPE) ne sont en tout état de cause pas « fléchables » sur des projets qui n'ont pas été retenus dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Il est rappelé que cet équipement pourra être réalisé sans contribution nouvelle des collectivités par recours à la TICPE, à l'instar de la deuxième phase de la LGV Est Européenne.

En effet, les recettes fiscales issues de cette taxe sont affectées au financement de grands projets d'infrastructure de transport durable prévus par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, dont la phase 2 de la LGV Est Européenne et donc la gare d'interconnexion TGV-TER de Vandières, comme l'a confirmé Monsieur le Secrétaire d'Etat au Budget lors de sa visite en Lorraine le 27 octobre 2014.

Cette ressource ne peut donc être affectée qu'à la réalisation de la gare de Vandières et ne pourra en aucun cas être utilisée pour un autre projet d'infrastructure lorrain. Soit Vandières se fait, soit cette ressource est perdue.

La mise en œuvre opérationnelle permettra également de soutenir la filière lorraine du BTP dans un contexte économique morose, l'investissement public se devant de jouer son rôle d'initiateur de la relance.

Par ailleurs, l'amélioration des infrastructures permettant les liaisons ferroviaires entre la Lorraine et la Sud de la France fait l'objet d'un point particulier.

Ce sujet a été examiné dans les cadres des études prospectives afférentes, menées par RFF dans le cadre du CPER 2007-2013.

Il en ressort clairement que les projets lorrains susceptibles d'améliorer ces liaisons n'ont de pertinence que dans le cadre de la création de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône.

Or, le Schéma National des Infrastructures de Transport et la Commission Mobilité 21 ont confirmé le faible degré de priorité de cette branche.

S'agissant de la stratégie de la SNCF et de la libéralisation des transports ferroviaires

Les évolutions susceptibles d'intervenir sur les liaisons ferroviaires de voyageurs Nord/Sud ne sont pas tant à attendre de la mise en service de la gare de Vandières, que de la mise en service de la seconde phase de la LGV Est Européenne.

Comme cela a été rappelé, des projets d'évolution de l'offre ferroviaire Nord-Sud ont été évoqués à l'occasion de la mission de préfiguration des dessertes 2016 confiée à Monsieur Weymuller sous l'autorité de Monsieur le Préfet d'Alsace.

Le Conseil Régional de Lorraine s'est exprimé à ce sujet dans le cadre prévu de la consultation préalable des parties prenantes, comme chacune des collectivités intéressées était invitée à le faire.

L'union lorraine sera indispensable pour défendre les intérêts du territoire en matière de liaison ferroviaire grande distance vers le Sud de la France.

Cette union lorraine sera également indispensable pour peser dans le cadre de la mission confiée à Monsieur Duron visant à identifier les perspectives pour les Trains d'Equilibre du Territoire.

Le positionnement de la Gare de Vandières au croisement de deux Eurocorridors permettra d'améliorer la lisibilité internationale de cette gare et de conforter les demandes de dessertes internationales vers l'Allemagne comme celle qui sera mise en place lors de l'ouverture de la seconde phase de la LGV Est vers Francfort suite aux demandes conjointes du Conseil Régional de Lorraine et des 4 Conseils Généraux.

Concernant les dessertes directes des gares lorraines par le TGV Est, il est indispensable de rappeler que la gare Lorraine TGV, qu'elle soit située à Louvigny aujourd'hui et demain à Vandières, n'est et ne sera desservie que par les TGV d'interconnexions desservant Strasbourg à la façade Atlantique et au Nord de la France et de l'Europe.

Par conséquent, le déplacement de la gare Lorraine à Vandières n'aura aucun impact sur les dessertes TGV directes vers Paris (depuis Metz, Thionville, Nancy, Epinal, Saint Dié...), et ce dans la mesure où les destinations disponibles depuis la Gare Lorraine TGV ne sont pas les mêmes ; il ne s'agit en aucun cas du même marché. Ces termes ont été précisés par Monsieur Guillaume Pépy dans un courrier adressé à la Région Lorraine le 6 janvier 2015 (courrier joint).

La Gare de Vandières n'impactera donc pas le niveau de trafic TGV vers Paris depuis Metz et Nancy.

La SNCF devra poursuivre sa politique commerciale sur les liaisons Metz-Paris Est et Nancy-Paris Est de manière indépendante à celle menée sur les dessertes d'interconnexion desservant Vandières.

S'agissant du calendrier, du financement et de la fonctionnalité du projet de la gare d'interconnexion TGV-TER à Vandières

Dans le cadre du dossier d'enquête publique, la SNCF a évalué à minima le report modal vers le train à 32 %.

Pour conforter cette estimation, le Conseil Régional a diligenté en 2009 une enquête sur les modes de transports utilisés pour accéder à la gare Lorraine TGV actuelle de Louvigny. 752 personnes ont été interrogées sur 3 jours.

Les résultats de cette enquête ont été présentés dans le dossier d'enquête publique et font apparaître en synthèse :

- Metz et Nancy sont de loin les principales villes d'origine ou de destination des voyageurs se rendant ou arrivant à la Gare Lorraine TGV (environ 40%). Puis viennent ensuite loin derrière les autres pôles régionaux comme Pont-à-Mousson et Toul.
- Les autres origines/destinations (50% des voyageurs) sont dispersées dans d'autres communes sans qu'aucun flux significatif ne se détache en particuliers.
- En utilisant le zonage par zone d'emploi défini par l'INSEE, on retrouve les zones d'emploi de Metz et Nancy loin devant.
- Ensuite les origines/destination sont réparties entre les zones d'emploi de Thionville, du bassin houiller, de Lunéville, de Briey, de Toul et d'Epinal.

- Seul 8% des origines/destination n'appartiennent pas à ces zones d'emploi
- Les réponses déclaratives à la question suivante: « si la gare Lorraine TGV était desservie en TER, seriez-vous prêt à y venir en train » font apparaître un report modal de près de 60%.

En conclusion, considérant qu'une étude déclarative comporte un biais de réalisation entre la déclaration et les faits, celle-ci conforte a minima le report modal de 32% vers le TER avancé par la SNCF et fait espérer un report maximal de 60%, la réalité étant probablement entre les deux.

Une croissance modérée des trafics est attendue sur le réseau routier à proximité de la gare du fait de sa mise en service sur la base du report modal minimal de 32% vers le fer. A l'horizon de la mise en service, les estimations sont les suivantes :

- de l'ordre de 1 300 véhicules supplémentaires par jour emprunteront les routes desservant la gare pour l'acheminement des voyageurs TGV,
- de l'ordre de 800 véhicules supplémentaires emprunteront les routes desservant la gare pour l'acheminement des voyageurs TER.

Au total un maximum d'environ 2 100 véhicules par jour serait susceptible d'emprunter les routes desservant la gare.

Les trafics routiers supplémentaires induits par le projet sont donc limités, alors que l'ensemble de ceux-ci empruntent la route en situation de référence.

Le programme de la gare d'interconnexion TGV-TER actualisé en 2012 par PARVIS a défini le parc de stationnement à horizon 2025 et est décomposé comme suit :

- Parking longue durée (LD) : 500 places
- Parking TER (abonnés) : 150 places
- Parking courte durée (CD) : 45 places
- Parking deux roues/motos : 35 places
- Parking personnel : 5 places
- Parking livraisons et convoyage de fond : 2 places
- Parking loueur : 60 places
- Dépose minute : 10 places
- Taxis/taxis réservés : 5 places de dépose/stockage

Soit environ 800 places, aménagées par phase de développement.

L'accès au site est assuré par la réalisation d'un giratoire sur la RD 952. Réalisée le long de la RD 952, une piste cyclable permettra d'offrir une circulation douce entre les villages de Vandières, Pagny-sur-Moselle et la gare nouvelle. Ces deux aménagements seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Meurthe-de-Moselle.

La gare de Vandières, par sa réalisation, ne nécessitera pas d'autre aménagement routier particulier. En revanche, elle est bien évidemment inscrite dans un territoire et dans un contexte routier local, qui pourrait évoluer le cas échéant dans le cadre du schéma routier du Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle.

S'agissant des conséquences potentielles pour les agglomérations du Sillon Lorrain

L'absence d'impact sur les dessertes TGV de Metz et de Nancy ayant été confirmée par la SNCF, la crainte d'une perte d'attractivité ou d'une sous-utilisation des gares de Nancy et de Metz n'a aucun fondement.

Il convient de préciser que la grande majorité du trafic ferroviaire présent dans les gares de Metz et de Nancy est liée au transport régional de voyageurs, l'activité de ces deux gares sera renforcée significativement dès 2016 suite à la mise en service du cadencement intégral du service régional de voyageurs en Lorraine.

Les travaux capacitaires réalisés dans le cadre du volet ferroviaire du CPER 2007-2014 dans les nœuds ferroviaires de Nancy-Jarville et de Metz permettront de mettre en place le renforcement du service régional à l'échéance du printemps 2016.

La mise en service de la Gare de Vandières facilitera l'accès aux TGV d'interconnexions pour tous les habitants de l'espace Cœur Metz-Nancy-Lorraine et au-delà, dans la mesure où cette infrastructure sera connectée directement à toutes les gares situées entre Nancy et Luxembourg, et reliée en correspondance dans les gares de Metz et de Nancy pour les autres gares du réseau grâce à l'offre régionale de transport, bâtie prioritairement sur les besoins régionaux de mobilité.

S'agissant de l'avenir de la gare de Louvigny

En préalable, il est important de rappeler que la gare de Louvigny a toujours été considérée comme provisoire comme l'avait acté le protocole additionnel à la convention de réalisation et de financement de la première phase de la LGV Est Européenne, signé par M. Jean Claude Gayssot, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, M. Gérard Longuet, Président du Conseil Régional de Lorraine, M. Michel Dinet, Président du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, M. Philippe Leroy, Président du Conseil Général de Moselle et Monsieur Claude Martinand, Président de Réseau Ferré de France.

- Le maintien de sa fonction voyageur en réalisant l'interconnexions par la création d'une nouvelle liaison ferrée entre Metz et Nancy

Le choix de Vandières est la seule solution permettant de réaliser l'interconnexion TGV-TER, notamment au vue du coût rédhibitoire de la création d'une troisième voie TER entre Metz et Nancy pour réaliser l'interconnexions sur le site de Cheminot-Louvigny.

En effet, l'investissement nécessaire a été évalué à un montant entre 350 et 450 millions d'euros aux conditions économiques de 1993 (étude Sofrerail) soit près de 1 milliard d'euros aux conditions de 2012.

De plus, les circulations ferroviaires assurant la desserte de cette nouvelle ligne devront s'insérer dans les nœuds ferroviaires de Metz et Nancy, ce qui peut poser des problèmes de capacité en fonction des fréquences qui seraient retenues sur la ligne historique desservant les zones agglomérées du Sillon Lorrain et sur la nouvelle ligne qui assurerait la desserte de la gare d'interconnexion.

Le maintien d'une fréquence de desserte répondant aux besoins de liaisons entre les principales agglomérations du Sillon, notamment Pont à Mousson, et le développement de liaisons entre Metz et

Nancy via la gare d'interconnexion est susceptible, au-delà des coûts d'investissement, de générer des coûts d'exploitation bien supérieurs à ceux observés aujourd'hui.

➤ La reconversion de Louvigny

La reconversion de celle-ci doit s'appréhender comme une vision anticipatrice de ce que sera le transport de fret à horizon de la prochaine décennie.

Le développement d'un réseau de lignes à grande vitesse à l'échelle européenne ouvre de nouvelles perspectives.

Le projet Euro Carex s'inscrit dans cette nouvelle dimension et dans un contexte de raréfaction des créneaux aériens de nuit et de volatilité des coûts de l'énergie fossile.

Ainsi le développement du réseau de ligne ferroviaire à grande vitesse donne l'opportunité d'envisager des complémentarités entre l'avion et le train par report modal, dans un objectif de développement durable, notamment avec la volonté de limiter la saturation du réseau routier.

Utilisant un matériel (avec des wagons du gabarit des rames de voyageurs à double niveau pour accepter de grandes palettes aériennes), ce projet relierait Roissy-CDG à plusieurs aéroports européens pour échanger du fret rapide.

Un test « grandeur nature » de circulation d'une rame Carex entre l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, l'aéroport Paris Roissy Charles de Gaulle et la gare de Londres- Saint Pancras via le tunnel sous la Manche a d'ailleurs été réalisé en 2012.

De plus, Euro Carex a lancé en 2014 une consultation auprès des entreprises ferroviaires et des constructeurs de matériel roulant pour réaliser une étude de faisabilité sur le réemploi de matériel roulant existant.

Ainsi la gare de Louvigny s'inscrirait comme une halte intermédiaire sur un réseau de tgv fret, en complément d'activités et de trafic de flux principaux entre des pôles économiques de tout premier rang (entre Paris CDG, Strasbourg, Francfort, Cologne).

La création de ce point d'accès pourrait en effet ouvrir plusieurs possibilités.

D'une part, permettre une desserte plus directe du bassin économique lorrain (élargi au Luxembourg et aux autres régions européenne adjacentes).

D'autre part, induire un trafic supplémentaire du fait de cette nouvelle offre.

En conséquence, dans un premier temps du moins, le fret émis ou reçu par la Lorraine viendrait s'ajouter au fret entre Paris et Strasbourg (et au-delà), l'ensemble des flux bénéficiant alors du meilleur remplissage des capacités disponibles et des économies d'échelle correspondantes.

Elle s'appuierait sur la complémentarité avec l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine.

Les qualités techniques du site (avec une piste de 3 050 m) sont évidentes, ainsi que sa localisation tout à la fois proche d'un marché transfrontalier important et, à échelle locale, dans une zone faiblement peuplée autorisant une utilisation H24, indispensable à l'accueil du fret express.

Une étude de faisabilité technique, réalisée par INEXIA, a montré que la construction latérale d'un quai de déchargement permet de réutiliser les équipements existants tout en désarmant les équipements liés à l'activité voyageurs.

Les travaux d'accompagnement, bâtiment technique, modification du schéma de voiries permettent, dans le cadre de cette étude, d'établir un bilan coûts/ avantages raisonnable à hauteur de 4,7 M€ au regard des nouveaux enjeux qui se dessinent dans le schéma européen de fret express.

➤ la libéralisation du transport par autocar

A ce jour, les navettes routières organisées depuis Nancy et Metz assurent la desserte de l'ensemble des TGV d'interconnexion desservant la gare de Lorraine TGV.

Le développement de cette offre routière n'apparaît donc pas nécessaire à niveau de desserte TGV constant.

L'engagement d'une desserte privée locale sur des marchés moins porteurs structurellement que ceux de Metz et de Nancy semble peu probable.

Le projet de loi porté par le Gouvernement prévoit la possibilité pour les entreprises résidentes de transports publics routiers de personnes d'organiser des services réguliers non-urbains sur des dessertes nationales.

Ce sont donc bien les liaisons nationales qui sont visées et non les dessertes locales de rabattement.

Ainsi, la concurrence potentielle des futures lignes routières serait exercée à l'encontre des liaisons ferroviaires de longues distances, telles que les dessertes à destination de la façade Atlantique ou le Nord de la France et de l'Europe présentes en gare Lorraine TGV.

La Gare d'Interconnexion de Vandières répond donc à un enjeu d'amélioration des performances des liaisons en transport collectifs vers ce site, et d'élargissement du potentiel d'utilisateurs directement desservis.

Par ailleurs, l'avantage des liaisons autocars longue distance est de pouvoir desservir les centres agglomérés. Il ne semble donc pas pertinent de faire de la gare de Louvigny un point d'interconnexion pour les liaisons routières nationales.

De plus, l'idée de trajets en correspondance TGV – autocar national ne semble pas non plus pertinente, dans la mesure où les liaisons routières visent a priori une clientèle recherchant avant tout une alternative économique aux trajets par TGV.

Espérant avoir répondu à vos interrogations, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*A votre disposition pour vos futures de vive voix
ces questions, s'inscrivent dans le cadre du projet Vandières -
Je regrette que ceux d'entre eux qui ont signé le protocole du 7-11 2000
n'aient aussi fait leur signature.
Je regrette que ceux d'entre eux qui ont signé en
Vandières un bon projet le comprennent pas parce que
dans le principe de la Région Lorraine - ces formes
sont regrettables surtout au moment où nous devons
être à la hauteur de l'esprit du 11 janvier -
Bonne nuit*

Jean-Pierre MASSERET

