

Le Président du Conseil Régional de Lorraine
Sénateur de la Moselle

Secretariat.cabinetdupresident@lorraine.eu
03 87 33 62 02

Metz, le **19 JAN, 2015**

Monsieur Michel HEINRICH
Député Maire
Mairie d'Epinal
9, rue du Général Leclerc
B.P. 25 - 88026 EPINAL Cedex

Monsieur de Député Maire, cher Michel,

Ce courrier pour vous dire mon étonnement concernant votre position sur la réalisation de la gare de Vandières.

Si j'en crois ce que je lis et ce qui m'est dit, vous êtes contre ce projet.

Permettez-moi, très respectueusement d'essayer de vous amener à considérer ce projet pour ce qu'il est réellement pour vos concitoyens spinaliens, mais aussi pour les Vosges dont vous êtes un représentant éminent.

Aujourd'hui pour aller de Lorraine par le train vers d'autres régions françaises autre que Paris et sa gare de l'Est, il faut se rendre à Louvigny.

Cette gare intérimaire n'est pas accessible directement par le train. Il faut y aller en voiture, en taxi, en navette toutes choses contraignantes, onéreuses, gaspilleuses de temps et d'argent.

Avec Vandières, les Spinaliens auront un accès ferroviaire rapide dans de bonnes conditions de sécurité et de confort a un TGV qui les amènera à Roissy, Lille, Bruxelles, Rennes, Nantes, Bordeaux etc...

Avec Vandières, la Lorraine sera connectée avec toutes les Régions françaises. A contrario Vandières sera aussi pour tous nos concitoyens venant d'autres provinces un lieu d'accueil plus attractif et plus opérationnel que ne l'est aujourd'hui Louvigny, au bénéfice des acteurs économiques et des touristes.

Avec Vandières, Epinal gardera sa gare TGV qui conduit vos administrés de chez eux à Paris gare de l'Est et retour. Cela ne peut pas être remis en cause par Vandières.

Je ne peux pas croire, au regard des connaissances que vous donne votre qualité d'élu de la Nation que vous pensiez qu'il en soit autrement.



Ainsi Vandières n'enlèvera rien à Epinal mais Vandières apportera un nouveau service d'intérêt Général accessible par le train.

J'ajoute que nous étudions avec la SNCF une liaison directe qui relierait Epinal à Metz à partir d'avril 2016, ce qui faciliterait le moment venu, l'accès à Vandières.

L'intérêt et la nécessité de réaliser la gare de Vandières ont été actés par toutes les institutions lorraines le 7 novembre 2000 et confirmés par la Déclaration d'utilité Publique obtenue en 2011.

Le financement est assuré par la prolongation de la perception de la taxe Grenelle II mise en place au moment de la réalisation de la seconde phase de la ligne LGV Est.

Le financement de 130 millions d'euros (entre 120 et 130) nécessite ni emprunt, ni taxe nouvelle. La taxe en vigueur est non seulement acquittée par les Lorrains mais également par tous les consommateurs extérieurs qui se fournissent en produits pétroliers en Lorraine. Les conseils généraux pas plus que les villes ne seront sollicités pour le financement.

Je précise à toutes fins utiles et pour faire taire les contre vérités que cette taxe Grenelle II ne peut être affectée à un autre investissement que la réalisation de la gare de Vandières en vertu de la loi qui l'a instituée.

Philippe Leroy l'ancien Président du CG 57 disait au moment de la signature du Protocole du 7 novembre 2000 que le projet Vandières se ferait à la condition qu'il soit reconnu d'utilité publique et qu'il soit financé. Ces deux conditions sont réunies.

Quand Vandières sera réalisée la gare intérimaire de Louvigny cessera d'être une gare de voyageurs. Il n'y aura donc jamais deux gares contrairement aux mensonges qui sont dits.

Quand Vandières sera réalisée, la gare de Louvigny aura un destin nouveau, principalement orienté vers le fret ferroviaire grande vitesse, en lien avec l'aéroport de Metz Nancy Lorraine. Le fret ferroviaire existe en France mais n'existe pas encore en Lorraine.

Les opérateurs sont nombreux, hors la SNCF, à être intéressés par ce mode de transport appelé à se développer.

Si j'ai décidé de procéder à une consultation populaire, ce qui est une première en France, c'est pour donner la parole aux citoyens lorrains. C'est à eux de trancher, de dire quel avenir ils veulent et s'ils considèrent que l'investissement proposé est bon et utile pour les 50 ou 60 prochaines années pour eux-mêmes, leurs enfants et petits-enfants.

Je regrette que ceux qui ont donné leur accord à Vandières renient leurs signatures.

Je regrette que celles et ceux qui considéraient que Vandières était un bon projet changent aujourd'hui d'avis parce que je suis le Président de la Région Lorraine.

Ce type de posture est regrettable surtout en ce moment où nous devons être à la hauteur de l'esprit du 11 janvier. Le dossier de Vandières n'est ni de droite ni de gauche.

Je me permets de rappeler le combat et l'engagement de Christian Poncelet pour Vandières.

Je souhaite que les Vosgiens et les Vosgiennes soient porteurs de la volonté et des espérances de cet homme qui a beaucoup donné pour son département.

Je suis absolument certain que la réalisation de la gare de Vandières serait une bonne nouvelle pour Epinal et les Vosges.

Notre devoir commun est d'élever le débat au niveau où il doit se situer, celui de l'intérêt général de tous les Lorrains.

Le coordinateur



Jean-Pierre MASSERET

PS. à ce courriel je joins

1. Copie du courrier adressé à M. Rosmunt
2. Copie du courrier reçu de Jean-Louis Téboul
3. Copie du courrier reçu de G. Papy Président de l'OT 45

Je n'ai pu retrouver q Papy sur la demande OT 45 Epinal. Sans cet, le bus
sur la gare de Vandières est seulement sans conséquence sur celle de la gare.

JP

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 questions de vive voix
ces projets, soulevés 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.
Le regrette que ceux d'entre eux qui voyaient en
Vandières un bon projet le consommé parce que je
suis le Président de la Région Lorraine - ces personnes
sont regrettables surtout au moment où nous devons
être à la hauteur de l'esprit du 11 janvier -
Bonne nuit*

Jean-Pierre MASSERET





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

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

Paris, le **15 JAN. 2015**

Réf. : D15000959

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu attirer mon attention sur le projet de gare d'interconnexion de Vandières, sur lequel vous organisez une consultation publique le 1er février 2015.

Cette nouvelle gare, située au croisement de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est Européenne et de la ligne existante reliant Metz à Nancy, aurait vocation à remplacer, dans l'ensemble de ses fonctionnalités et dessertes, la gare actuelle située sur la commune de Louvigny.

La SNCF, qui dispose d'une autonomie de gestion dans la définition des dessertes TGV, vous a confirmé, par courrier du 6 janvier 2015, que la réalisation de cette nouvelle gare n'aurait pas d'impact sur les dessertes de Metz et Nancy en relation avec Paris. Par ailleurs, la SNCF vous a également indiqué que la gare Meuse TGV et la gare nouvelle de Vandières ne sont pas substituables.

Ces confirmations de la SNCF vous apportent toutes les garanties utiles pour décider de la suite que vous souhaitez donner à ce projet de gare nouvelle, permettant une meilleure articulation des correspondances entre TGV et TER et profitant à l'ensemble des habitants de la Région Lorraine.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Rien à dire,

Alain VIDALIES

Monsieur Jean-Pierre MASSERET
Ancien Ministre
Président du Conseil régional de Lorraine
Sénateur de Moselle
Hôtel de la Région
Place Gabriel Hocquard
BP 81004
57036 METZ CEDEX 1



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.

Bien cordialement,

Guillaume PePY

Guillaume PEPY
Président de SNCF