



# Gare TER-TGV de Vandières

## une opportunité pour nos territoires

Nancy le 12 janvier 2014

Depuis plus de 20 ans, la ligne LGV Est européenne fait partie des débats, parfois divergents, sur nos territoires lorrains. Pour autant les utilisateurs actuels et les utilisateurs potentiels des transports ferroviaires ne sont pas satisfaits de la situation actuelle et souhaitent vraiment une véritable complémentarité rail-rail entre les TER et les TGV.

De nombreux actes et décisions sont intervenus entre le 14 mai 1996 : décret de déclaration d'utilité publique de la ligne LGV Est européenne et le 27 octobre 2014 où le gouvernement autorise le financement de la gare TER-TGV de Vandières.

## **Pour les fédérations FLORE 54 et MIRABEL-LNE : 10 bonnes raisons de soutenir la réalisation de la gare d'interconnexion TER-TGV de Vandières**

1 – Cette interconnexion TER-TGV à Vandières permettra aux 160 gares et haltes de Lorraine, réparties sur 620 kilomètres de lignes, d'être reliées directement au maillage des villes de France desservies par le réseau TGV et mais aussi de certaines villes européennes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui puisque seules deux navettes au départ de Nancy et de Metz sont reliées à Louvigny.

2 – Cette gare aura l'avantage (enfin) de faire se croiser en un même lieu les axes ferroviaires Nord-Sud (Luxembourg-Metz/ Dijon-Lyon) et Est-Ouest ( Paris et la France/Strasbourg et au-delà).

3 - L'accès aux TGV depuis la gare de Vandières sera plus économique pour le client.

Exemples :

- coût actuel de la navette Nancy-Louvigny : 10 euros
- coût du parking de Louvigny (tranche de stationnement entre 12 et 24 heures) : 11,50 euros
- coût d'un billet TER Nancy-Vandières : 5,80 euros

4 – La construction de cette gare de Vandières se fera sans emprunt puisque le financement sera assuré par la TICPE Grenelle (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques en vigueur actuellement) à hauteur de :

- 0.0073 euro par litre pour les supercarburants,
- 0.0135 euro par litre pour le gasoil.

5 – Le financement de Vandières, soit 120 millions d'euros, sera réalisé sur un court terme puisque les « recettes » de la TICPE sont de 20 millions d'euros par an, soit six ans de financement...et sans emprunt !

6- La gare de Vandières contribuera à une baisse des véhicules sur l'A 31 et donc des embouteillages :

600 000 voyageurs/an à Louvigny soit en moyenne plus de 1600 voyageurs/jour dont 1000 trajets se font en voiture.

7- La gare de Vandières contribuera à une baisse de la pollution sur tout le sillon mosellan (A 31) :

- 1000 trajets par jour x 60 kilomètres ( moyenne de chaque aller-retour) = 60 000 kilomètres soit 1,5 fois le tour de la terre chaque jour; juste pour prendre le train,
- CO2 par véhicule : 60 kilomètres par voiture/jour = rejet de + de 10 kilos de CO2/jour ( base 200g de rejet /km ) ; pour mille voitures : mille fois plus,
- Pour un train c'est 30 g de CO2 par kilomètre.

8- Pour les TER Lorraine, une amélioration importante des correspondances devrait voir le jour dès 2016 avec la mise en place du cadencement dont les horaires anticiperont déjà les futurs arrêts de Vandières.

9- Ne pas négliger les retombées économiques et sociales au regard des entreprises locales et régionales qui seraient retenues pour l'exécution des travaux.

10 – Remarques : ne pas mélanger les dossiers !

Si au niveau ferroviaire, l'axe Nord-Sud, au départ ou au retour de Lorraine, est un problème réel, celui-ci doit être désolidarisé du projet Vandières tant en ce qui concerne le financement ( la TICPE ne pouvant financer l'amélioration sur cet axe Nord-Sud) que du point de vue attractivité avec le Sud Est puisque les plates formes ferroviaires actuelles entre la Lorraine et la Bourgogne ( par Neufchâteau ou par Epinal) présentent d'énormes contraintes.

**Cette liste de points positifs**, examinés en détail par nos associations n'est pas exhaustive et nous pensons notamment que d'autres dispositifs complémentaires pourraient également, demain, améliorer les déplacements quotidiens des Lorrains.

Exemple : au niveau aménagement du territoire, clarifier le rôle et les missions des différentes autorités organisatrices de transport –AOT- (ou AOTU pour le transport urbain) :

- d'une part entre l'Etat et les régions sur les TET ( Trains d'Equilibre du Territoire « inter-villes ») où pourrait s'inscrire l'axe Metz-Lyon,
- d'autre part au niveau des grands bassins de vie en regroupant les différentes autorités organisatrices de transports –AOT/AOTU- en une seule entité qui gérerait les différents modes de transports collectifs. Exemple pour le sud de la Meurthe et Moselle, le Scot Sud 54 pourrait être un bon échelon.

Nous prôtons donc plus de cohérence pour plus d'efficacité et donc un meilleur fonctionnement de nos transports collectifs en Lorraine.

A ne pas douter, comme pour la gare TER-TGV de Vandières, la fréquentation au départ ou à l'arrivée de toutes nos gares de Lorraine ira en progressant.

Nous devons rester vigilant sur les dessertes TGV actuelles sur les gares lorraines (Remiremont, Epinal, St Dié, Nancy, Metz ...) et sur les dessertes TER de Pagny sur Moselle et de Pont à Mousson ( jointe copie d'un courrier de Guillaume PEPY, président de la SNCF).

Les fédérations FLORE 54 et MIRABEL-LNE vous invitent à un vote favorable à la consultation des électeurs organisée par le Conseil Régional de Lorraine le dimanche 1<sup>er</sup> février 2015 en disant :

**OUI la gare de Vandières est une nécessité pour l'aménagement de notre territoire**

**OUI la gare de Vandières est un atout de solidarité entre les territoires**

**Oui la gare de Vandières est économiquement et écologiquement plus RESPONSABLE !**

Pour la fédération FLORE 54  
Raynald RIGOLOT – Président



Pour la fédération MIRABEL-LNE  
Pascale COMBETTES - Présidente

