

Du bon usage de l'argent public : Les alternatives à la construction de la gare de Vandières

Les dossiers des grandes infrastructures en Lorraine ont le mérite de canaliser beaucoup d'énergie pendant plusieurs décennies et d'impliquer de nombreuses parties prenantes de la sphère politique, comme de la société civile.

La construction de la gare de Vandières est la solution régulièrement proposée depuis 20 ans, en réponse au choix contesté de l'implantation de la gare Lorraine TGV à Louvigny, la gare d'interconnexion de la LGV Est permettant l'utilisation de TGV province-province.

Aujourd'hui, les représentants d'entreprises prennent la parole pour exposer une vision différente d'un sujet polémique qui peut pourtant trouver pour sa résolution des alternatives viables, tant sur le point technique, qu'économique ou même écologique.

Cette solution de Vandières, particulièrement coûteuse, pourrait certainement être remplacée par des solutions plus adaptées et moins onéreuses, permettant ainsi d'affecter ces fonds à la rénovation et la mise à niveau de nombreuses infrastructures lorraines à bout de souffle.

La mise en place d'arrêts systématiques sur les TGV en provenance ou à destination de Paris Centre sur des gares annexes, le développement de ces gares (Pagny et Pont-à-Mousson) ou le déploiement du TGV Sud Lorrain constituent des alternatives viables et raisonnables qu'il convient de considérer.

Metz, le 3 juin 2021

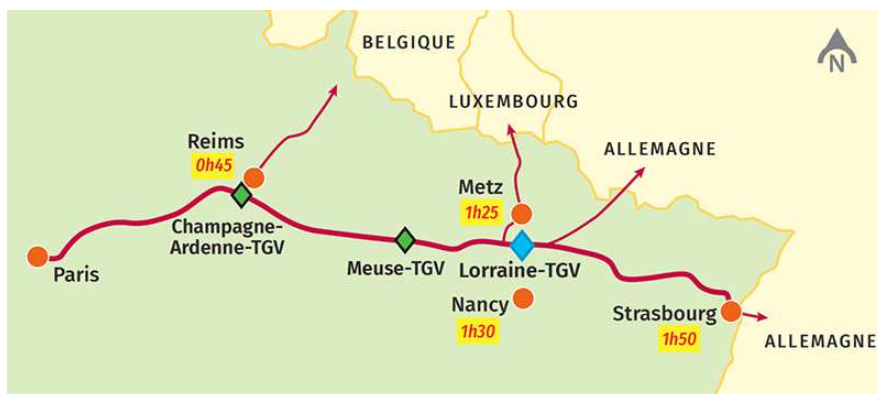
Thierry LEDRICH
Président de la Fédération
des Travaux Publics de Lorraine



Vandières est un sujet qui date de près de 20 ans, hérité du choix pris lors de la construction la LGV Est 1re phase, d'implanter la gare d'interconnexion de Lorraine à Louvigny plutôt qu'à Vandières.

Rappelons qu'une gare d'interconnexion est une gare où s'arrêtent les TGV permettant de faire des trajets province-province, sans changer de gare à Paris centre, en utilisant la ceinture des réseaux autour de Paris qui connecte entre elles les différentes lignes LGV.

Sur la LGV Est, ces gares d'interconnexion sont Strasbourg Centre, Lorraine TGV (à Louvigny), Meuse TGV et Champagne-Ardenne TGV, avant de bifurquer autour de Paris par le Nord via la gare TGV Roissy en direction de Lille, ou par le Sud via les gares de Marne la Vallée en direction de Lyon, ou encore Massy Palaiseau en direction de Bordeaux.



Ces gares sont surtout utilisées pour des déplacements ponctuels et peu fréquents, par une clientèle moins professionnelle que celle utilisant les TER lorrains ou les TGV allant à Paris Centre.

Vandières : une réponse très partielle et très coûteuse !

Le soutien à Vandières s'appuie actuellement sur l'affirmation par ses défenseurs d'un besoin d'interconnexion avec le TER, afin d'améliorer la desserte de la Lorraine avec Paris ou d'améliorer la vie des usagers.

Cependant, comme cela sera démontré ci-après, la mobilité lorraine et la connexion aux TER peuvent être notablement et écologiquement améliorées sans la construction de la gare de Vandières.

Cela représente une économie substantielle de près de 200 M€ pouvant bénéficier à d'autres projets d'infrastructures lorrains.

De plus, quand bien même Vandières serait la seule solution, il serait judicieux de rapporter cette utilisation de l'argent public au nombre de bénéficiaires réels afin de justifier son utilité publique.

Seuls 25% des 600.000 voyageurs utilisant en montée ou descente la gare de Louvigny chaque année (nombre en phase avec les estimations de fréquentation réalisées il y a 20 ans malgré un aéroport à bout de souffle) - soit 150.000 clients - auraient un intérêt au transfert de la gare Lorraine TGV à Vandières.

Si on réduit cette population à ceux qui accéderaient à Vandières par le TER, on tombe alors à moins de 150 voyageurs par jour souhaitant une gare à Vandières connectée aux TER : veut-on vraiment dépenser 200 M€ pour cela ?

Cette mauvaise solution est cependant révélatrice d'un vrai problème spécifiquement lorrain : la mauvaise desserte, voire l'enclavement de la Lorraine dans le réseau ferroviaire, qu'il soit à grande vitesse ou non.

Trouver d'autres mesures moins coûteuses

Au vu de la fréquentation de certains TGV utilisant la LGV Est, le maintien ou l'amélioration de la desserte afin d'aider au désenclavement ferroviaire de la Lorraine nécessite :

- d'améliorer l'interconnexion des lignes LGV
- de supprimer le cloisonnement TGV / TER pour massifier le trafic

Cette amélioration des dessertes et des horaires est vraisemblablement possible à travers 3 mesures pouvant se cumuler, présentées ci-dessous suivant un ordre croissant de coût.

1. Ajout d'arrêts supplémentaires des TGV à destination de Paris

Deux problématiques se cumulent :

- la cadence des TGV au départ de Metz et Nancy et des TER entre Metz et Nancy ne permet pas aisément à un messin de prendre un TGV au départ de Nancy, ou à un nancéien de prendre un TGV au départ de Metz.
- l'interconnexion pour les usagers lorrains nécessite soit de prendre un TGV à Louvigny, soit de prendre un TGV à destination de Paris dans une gare sur le réseau classique, puis de transborder dans un TGV d'interconnexion dans une des deux gares d'interconnexion sur la LGV (Meuse TGV ou Champagne-Ardenne TGV), avant la bifurcation de l'arrivée sur Paris.

Ces contraintes lourdes et pénalisantes de correspondances, impactant le trafic, peuvent être aisément résolues par des arrêts supplémentaires des TGV à destination de Paris Centre (transitant par Metz ou Nancy).

Une première mesure consiste à demander au transporteur SNCF de :

- systématiser les arrêts dans au moins une de ces 2 gares (Meuse TGV ou Champagne-Ardenne TGV)
- prévoir un arrêt supplémentaire dans les gares TER qu'ils traversent à proximité de Vandières, à savoir si le TGV vient du Sud à Pont-à-Mousson, et s'il vient du Nord à Pagny-sur-Moselle.

En effet, il est essentiel de rappeler que des dizaines de TER s'arrêtent systématiquement tous les jours dans ces 2 gares du Sillon Lorrain, et que tous les TGV y passent également à vitesse réduite. Ces gares sont en effet le dernier arrêt possible avant l'entrée sur la LGV Est attenante.



En résumé, l'arrêt des TGV pour Paris, à Pont-à-Mousson pour ceux transitant par Nancy, et à Pagny pour ceux transitant par Metz, multiplierait les offres de TGV pour Paris et permettrait de récupérer tout voyageur du TER sans devoir rejoindre Metz ou Nancy.

De plus, l'arrêt supplémentaire de ces mêmes TGV à Meuse TGV ou Champagne-Ardenne TGV permettrait de monter à bord d'un TGV d'interconnexion s'y arrêtant systématiquement, afin de rejoindre toute autre région de France ou d'Europe.

Les seuls investissements optionnels de cette mesure sont un aménagement des gares existantes de Pagny et Pont-à-Mousson décrits en mesure n°2.

2. Travaux de régénération de voies et de rénovation de gares

Afin de renforcer l'attrait du TGV par la réduction des durées de transport, il y aura lieu de procéder aux travaux de régénération de voies classiques lorraines, qui sont loin d'égaliser celles actuellement en service en Alsace. Dans le meilleur des cas, il s'agit de V160 (soit 130 km/h commercial) voire V140 ou V120, alors que celles utilisées par le TGV entre Strasbourg et Mulhouse sont des V200 (soit 160 km/h commercial).

Par ailleurs, afin d'attirer les usagers, mais également afin de redynamiser l'échange multimodal, il y aura lieu de rénover les gares de Pagny-sur-Moselle et Pont-à-Mousson, en améliorer les accès et dessertes ainsi que le parking dans l'esprit des PEM (pôle d'échanges multimodaux), autour desquels on peut retisser un aménagement urbain.

3. Repenser le TGV Sud Lorrain et la connexion à Dijon et Lyon par les Vosges

Dès lors qu'on améliore le ramassage des TER au profit des TGV, on améliore aussi la synergie des TGV avec les TER. Le TGV peut alors se transporter dans des régions peu fréquentées, dont la desserte potentiellement hypothéquée est de bien piètre qualité pour certaines destinations. Il s'agit par exemple des trajets :

- Epinal – Lyon en plus de 6h de trajet, alors que le trajet en voiture de 380km est réalisé en 4h !
- Metz -Lyon en 5h via TGV direct passant par Strasbourg et Mulhouse. La durée ne s'est pas réduite en 30 ans de progrès, et cet itinéraire ne participe pas du tout au désenclavement du Sud Lorrain.

Le désenclavement de la Lorraine Sud ne pourra se faire qu'avec un itinéraire traversant les Vosges comme c'était le cas jusqu'en 2019. C'est à dire avec un itinéraire passant par Neufchâteau et Culmont Chalindrey directement opérationnel, ou optionnellement par un itinéraire Epinal-Lure-Belfort nécessitant des travaux significatifs de 2^e voie et d'électrification pour plus de 500 M€.

Ces 2 itinéraires s'appuient sur 2 philosophies distinctes sur lesquelles un débat pourrait s'instaurer :

- une logique de TET (Trains d'équilibre du Territoire) remplaçant les Intercités en utilisant exclusivement le réseau classique limité à la V200.
Cette approche vient de faire l'objet d'un rapport de la DGITM en date du 18/05/2021 préconisant le rétablissement de ce corridor Metz-Dijon-Lyon, avec des rames automotrices de moyenne et longue distance (AMLD) dont la durée de trajet ne pourra guère être réduite à moins de 5h.
- une logique TGV, utilisant au maximum les LGV existantes (LGV Est et LGV Rhin Rhône) en vue d'un allongement de la LGV Sud Rhin Rhône entre Dijon et Lyon.
Avant de l'écarter trop rapidement, cette solution plus coûteuse devrait cependant être étudiée plus en détail, comme c'est le cas actuellement pour de nombreuses autres LGV telles que Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan ou Marseille-Nice. En effet, elle a également une portée européenne par sa contribution à un axe stratégique Nord-Sud rapide en provenance du Luxembourg.

Cette réflexion qu'il reste à approfondir, complémentaire de la relance par la région de différentes petites lignes ferroviaires capillaires, permettra un maillage efficace du territoire lorrain aussi bien au niveau de la granulométrie des courts trajets que celle des trajets nationaux ou européens.