



## ***PROSPECTIVE TRANSPORTS ET MOBILITES***



**PROPOSITIONS**

**du T E R..**

**de la FNAUT Lorraine**

**... au T G V**



***Dossiers lorrains  
présentés en 13 fiches - projets***

# 1 LES OBJECTIFS GENERAUX DE LA FNAUT

Rappel des grands thèmes défendus par la FNAUT en matière d'aménagement du territoire, des transports et mobilités

- **Défense du Droit au transport public**

- Dessertes
- accessibilité,
- tarifications,
- continuité du Service Public

- **Protection de l'environnement**

- Lutte contre le réchauffement et les dérèglements climatiques
- Lutte contre le gaspillage d'espace et d'énergie en général, des énergies fossiles en particulier.
- Lutte contre toutes les formes de pollutions liées aux transports.

- **Réorientation totale de la politique générale des transports**

- **L'Etat doit être Autorité Organisatrice de Transport ( AOT )** pour les déplacements nationaux, hors TGV ( il s'agit ici des trains inter cités et inter régionaux longue distance, lesquels doivent être reconnus de service public)
- **La région doit avoir le leadership** en matière de gouvernance et d'aménagement des dessertes internes à la région ( trains et cars ) et en coordination avec les régions voisines.
- **Priorité réelle doit être donnée, dans les financements,** aux infrastructures et transports alternatifs à la route et à l'avion. Exemples de priorités :
  - Le rail sur la route et l'autoroute
  - Le TGV sur l'avion et la voiture,
  - En voyageurs, le train sur le car ; en fret, le train sur le camion
  - Tous les transports en commun sur la voiture individuelle.
- **Pour les marchandises :** promotion du feroutage, du transport combiné.. Développement des Opérateurs de Proximité. Développement du transport fluvial, mais grosse réticence à la création ex nihilo de canaux grands gabarits inter bassins, au coûts exorbitants, quand les axes ferroviaires parallèles sont délaissés alors qu'ils ont des réserves de capacités !

- **Transports régionaux**

- **Promotion des Transports Express Régionaux ( TER )** et d'abord ferroviaires
- **Leadership de la Région en matière de gouvernance et coordination** des dessertes ( train et car )
- **Complémentarité des modes et des dessertes** beaucoup plus que concurrence.
- Exemple : desserte par cars là où il n'y a pas de ligne de chemin de fer. Ailleurs : rabattement sur les gares ( notion de pôles d'échanges multimodaux PEM ) seule façon de pérenniser les axes ferroviaires dits secondaires, en permettant leur entretien.
- **Articulation entre TER** ( compétence régionale ) et **trains de Grandes lignes et TGV** ( compétence SNCF et Etat ) Elle est loin d'être satisfaisante. Un « fossé » se creuse entre les deux.
- **Relations inter régionales :** ( sur deux ou trois régions ) : des marges de progrès importantes subsistent exigeant impérativement, outre une coordination plus étroite entre régions limitrophes, une clarification entre TER interrégionaux ( compétence Région ) et trains dits d'aménagement du territoire, ou inter cités, ( compétence SNCF et Etat )

- **Mobilités en zones urbaines et péri urbaines**

- **Remarque préalable** : C'est d'abord une compétence PDU, lesquels ne peuvent en aucun cas se limiter au centre et à la périphérie des agglomérations mais doivent être traités au niveau du bassin de vie, du SCOT et intégrer tous les paramètres recensés dans les plans de mobilités.
- **Protection du cadre de vie**, réduction des nuisances et du bruit.
- **Redistribution de l'espace public** au profit des zones piétonnes, des espaces et cheminements verts
- **Promotion des modes de déplacements doux** ( marche, vélo ) **des Transports en Commun.** ( RER, trams, bus urbains et suburbains) **du covoiturage** , de l'**auto partage**
- **Réduction forte des circulations et stationnements automobiles**
  - pas de transit par le centre
  - parkings centraux réservés aux riverains en priorité
  - parkings relais établis, pas seulement à l'entrée des villes, aux terminus des TC, mais aussi dans toutes les gares SNCF des lignes desservant une agglomération ( étoiles ferroviaires de Nancy et Metz notamment ) par un système RER. Le but étant d'établir la rupture de charge voiture – TC le plus loin possible de l'agglomération à desservir
- **Les TC, alternative à la voiture individuelle.** Pour jouer pleinement ce rôle, les réseaux de TC doivent être compétitifs et attractifs. Ceci passe par un certain nombre d'impératifs :
  - niveau infrastructure : maximum de site propre, de couloirs autobus, de priorités aux feux..
  - niveau matériel roulant : tramway classique sur rail sur axes lourds ( 25 agglos en sont pourvues en France ) trolleybus, bus voire mini bus, partout ailleurs.
  - niveau services : fréquences fortes ( < 10mn) amplitudes horaires fortes ( jusqu'à minuit sur la majorité des lignes ) Tarifs modérés, modulés. Abonnements souples, diversifiés, multimodaux..

## 2 INTRODUCTION AUX DOSSIERS

- **Organisation actuelle de la Fédération FNAUT branche Lorraine :**

8 associations membres de la Fédération nationale :

- **ADURNE** : Association **D**es **U**sagers de la **R**égion de **N**euftchâteau
- **AGIRR - FNAUT.** Association pour **A**ménagement et **G**estion des **I**nfrastructures dans le **R**espect des **R**essources
- **AUT – FNAUT.** Association d'**U**sagers des **T**ransports Lorraine
- **AUTERCOVEC.** Association des **U**sagers **TER** de la ligne **C**onflans Jarny – **V**erdun – **C**hâlons en Champagne
- **PAVE.** **P**rotection **A**mélioration **V**ie et **E**nvironnement
- **TG2V.** **T**rain **G**érardmer – **V**ologne – **V**osges
- **VOSGES ECOLOGIE**
- **DROITS du PIETON 54** ( adhésion au plan régional )

- **Présentation des sujets traités**

La FNAUT LORRAINE a tenu à présenter dans le présent document ses propositions en matière de projets, dont elle souhaite la réalisation à court, moyen et long terme et qui s'adressent aux autorités organisatrices de transport ( de l'Etat aux Communes, en passant par la Région et les Départements ) ainsi qu'à la SNCF et RFF afin de recueillir leur accord et/ou leurs observations.

Ces fiches- projets sont toutes établies selon le canevas suivant:

- \* Titre
- \* Objectif
- \* Descriptif
- \* Estimation du coût
- \* Entités concernées
- \* Étapes
- \* Calendrier

Un regroupement par thème aboutit à la classification suivante:

**\* des investissements en infrastructure:**

- o la gare d'interconnexion TER/TGV de Vandières: fiche projet n° 5
- o la liaison à grande vitesse de la Lorraine vers le sud de la France: fiche projet n° 9
- o l'accès de Gérardmer au réseaux TER par la réouverture de la ligne ferroviaire: Gérardmer –Laveline devant Bruyères (amenant vers Épinal et Saint-Dié): fiche projet n° 8

**\* le désenclavement de la Meuse et des Vosges**

- o le désenclavement du nord –meusien ( dont Verdun ) par rééquilibrage des dessertes et créations de liaisons directes avec Nancy: fiche projet n° 1
- o le désenclavement du nord meusien par la nouvelle desserte vers Reims: fiche projet n° 2
- o le désenclavement du sud meusien et triangle Bar le Duc / St Dizier / Vitry: fiche projet n° 10
- o le désenclavement de l'ouest vosgien ( dont Neufchâteau ): fiche projet n° 11
- o dessertes des vallées vosgiennes vers l'Alsace : fiche projet n°12

**\* les dessertes transfrontalières**

- o la desserte transfrontalière d'Esch Belval: fiche projet n° 3
- o desserte ( TER, TGV ) Moselle – Allemagne ( Saarbrücken ) via Forbach : fiche projet n° 13

**\* les réseaux urbains et périurbains**

- o le réseau express régional axé sur l'agglomération messine: fiche projet n° 4
- o le réseau express régional axé sur l'agglomération nancéienne: fiche projet n° 6
- o le réseau urbain nancéien: fiche projet n° 7

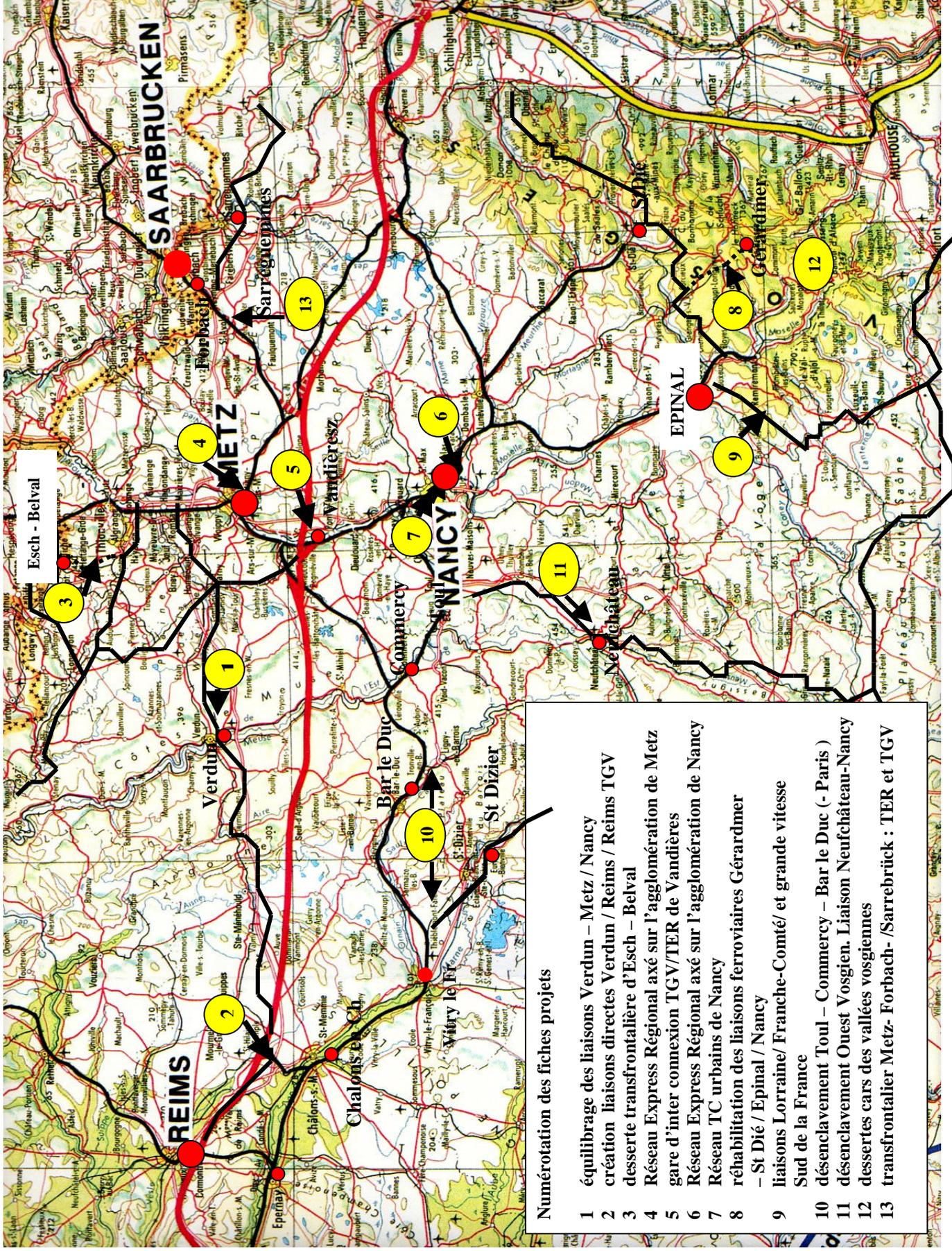
**• Documents complémentaires projetés**

La FNAUT LORRAINE exprimera dans un document complémentaire ses choix et positions dans les domaines ci-dessous:

- \* quelle A31?
- \* faut-il réaliser la liaison fluviale Saône -Moselle?
- \* quels choix d'investissements entre LGV, réseau national et régional ( Corail inter cités et TER ) ?
- \* quelle politique tarifaire des transports en matière de TER?
- \* comment coordonner les AOT ?
- \* qu'est-ce qu'un PEM ? sur un plan concret ( services offerts, gouvernance ) Recensement géographique des pôles possibles.

Pour terminer, nous dirons que par le présent document, la FNAUT LORRAINE produit un texte de référence et qu'elle manifeste sa capacité à être un acteur utile dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports et mobilités. Elle a de plus en permanence le souci du respect des grands équilibres de la planète ( sobriété des consommations de matière première et d'énergie, lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ) En effet, l'enjeu global lié à la question du réchauffement climatique est ainsi posé. Une des raisons majeures de la croissance exponentielle des émissions de CO2 provient essentiellement du choix de modes de transport trop producteurs de gaz à effet de serre

# POSITIONNEMENT GEOGRAPHIQUE DES 13 FICHES PROJETS



- Numérotation des fiches projets**
- 1 équilibrage des liaisons Verdun – Metz / Nancy
  - 2 création liaisons directes Verdun / Reims / Reims TGV
  - 3 desserte transfrontalière d'Esch – Belval
  - 4 Réseau Express Régional axé sur l'agglomération de Metz
  - 5 gare d'inter connexion TGV/TER de Vandières
  - 6 Réseau Express Régional axé sur l'agglomération de Nancy
  - 7 Réseau TC urbains de Nancy
  - 8 réhabilitation des liaisons ferroviaires Gérardmer – St Dié / Epinal / Nancy
  - 9 liaisons Lorraine/ Franche-Comté/ et grande vitesse Sud de la France
  - 10 désenclavement Toul – Commercy – Bar le Duc (- Paris)
  - 11 désenclavement Ouest Vosgien. Liaison Neufchâteau-Nancy
  - 12 dessertes cars des vallées vosgiennes
  - 13 transfrontalier Metz- Forbach- /Sarrebrück : TER et TGV

## FICHE PROJET 1 ( voir carte )

<b>Titre</b>	<b>Désenclavement du Nord-Meusien (fiche A) par rééquilibrage des dessertes et création de liaisons directes avec Nancy</b>
<b>Objectif</b>	<p>Améliorer les dessertes TER existantes pour des relations optimisées et harmonieusement réparties sur <u>les 7 jours de la semaine</u> entre le Nord-Meusien (Argonne – Verdun – Etain) de et vers Metz et Nancy selon les différentes échelles de temps : court terme et moyen terme.</p> <p>Désenclaver l'Argonne marnaise et meusienne et le Nord-Meusien. Donner à tous les Lorrains la possibilité de rejoindre rapidement et en toute sécurité (y compris l'hiver) les deux métropoles régionales tout en préservant l'environnement.</p>
<b>Descriptif</b>	<p>Voir schéma ci-dessous :</p>  <p><b>Constat :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vers Conflans-Jarny (Metz – Nancy) → rien de 6h40 à 10h50 et de 12h38 à 17h (en semaine)</li> <li>• par contre, 3 dessertes Verdun – Conflans de 10h50 à 12h38</li> <li>• correspondances à Conflans et Metz assurées la plupart du temps par des autocars « Métrolor » (attente sur le trottoir, peur de rater le car ou le train). L'affluence, certains jours (vendredis), rend aléatoire la correspondance pour Nancy.</li> <li>• Trains en surcharge les vendredis soirs, samedis midi et dimanches soirs (étudiants)</li> <li>• Absence totale de relations les week-ends de et vers Nancy – Metz à l'exception des transports étudiants (par ex., impossibilité d'aller passer la journée à Nancy le samedi ou le dimanche)</li> </ul>

	<p><b>Propositions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Sur le très court terme</u> :       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ modifier les horaires de certaines dessertes pour <b>combler les vides</b> et établir de nouvelles correspondances avec des TER ferroviaires à Conflans (de ou vers Longwy) et à Metz</li> <li>→ mise en place de <b>liaisons directes Nancy – Verdun</b> et Verdun – Nancy en fin de semaine <b>via</b> Conflans-Jarny, <b>Onville</b>, Pagny sur Moselle, Pont à Mousson : horaires à déterminer (tenir compte des informations TER SNCF et de la Région Lorraine et de la variabilité des fins de cours des étudiants) à <i>condition que cela ne se fasse pas au détriment</i> de la liaison directe existante Verdun – Metz.</li> <li>→ amélioration significative de l'information à destination des voyageurs (affichage en gare et diffusion de l'information à <u>l'extérieur</u> des gares : mairies, offices de tourisme etc ...)</li> </ul> </li> <li>• <u>Sur le court terme</u> : revoir l'utilisation des autocars « Métrolor » ; Horaires, parcours : examiner la desserte de « l'île de Saulcy » ( nombre d'utilisateurs). Que les bus effectuent plutôt un ramassage dans les villages et un rabattement efficace vers les gares pour les trains existants</li> <li>• <u>A moyen terme</u> : augmentation de la vitesse sur la ligne afin de concurrencer efficacement l'usage de la voiture.</li> </ul>
<b>Estimation du coût</b>	<p>A moyens constants pour la création des trains directs (remplacement de liaisons existantes) et pour le rééquilibrage en semaine Moyens supplémentaires à dégager au titre de l'aménagement du territoire pour la création de liaisons actuellement inexistantes le week-end</p>
<b>Entités concernées</b>	<p>Conseil Régional de Lorraine, SNCF et RFF pour l'utilisation des sillons</p>
<b>Calendrier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liaisons directes en fin de semaine (étudiants) : Rentrée 2010</li> <li>• Rééquilibrage des horaires de la journée en semaine : horaires de décembre 2010</li> </ul>

## FICHE PROJET 2 ( voir carte )

<b>Titre</b>	<b>Désenclavement du Nord - Meusien</b>
<b>Objectif</b>	<p>Améliorer les dessertes TER existantes qui peuvent être un complément acceptable (créneaux horaires complémentaires) pour des relations entre autres de ou pour Paris par rapport aux dessertes TGV de la Gare « Meuse TGV » selon les différentes échelles de temps : court terme, moyen terme et long terme.</p> <p>Désenclaver l'Argonne marnaise et meusienne et le Nord-Meusien.</p> <p>Raccordement de la ligne 5 à St-Hilaire au Temple pour une liaison directe Verdun-Ste-Menehould-Reims.</p> <p>Harmonisation des tarifs sur les 2 Régions Lorraine et Champagne-Ardenne et mise en place de tarifs réduits à l'image de ceux proposés par Voyages-SNCF</p>
<b>Descriptif</b>	<p>La photo et les schémas ci-dessous résument bien la question :</p> <div data-bbox="349 719 1469 1355" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="371 1417 1410 2049" data-label="Figure"> </div>

800 m de ligne ferrée existante à réhabiliter. Amélioration de la voie Verdun-St-Hilaire au Temple - Reims pour augmenter la vitesse des TER.



- Sur le très court terme :
  - mise en place d'un Comité de Ligne regroupant les représentants (élus, usagers, cheminots) des deux Régions
  - finalisation des travaux d'optimisation de la ligne 5 Verdun-Châlons et augmentation de la vitesse jusque 120 km/h
  - lancement de l'étude sur la faisabilité du raccordement de St-Hilaire au Temple
- Sur le moyen terme : réalisation des travaux de raccordement par RFF et remise en état de la ligne Verdun – St-Hilaire - Reims
- A plus long terme : instauration de liaisons régulières, voire cadencées (Metz) – Verdun – Sainte-Menehould – St-Hilaire au Temple - Suippes - Reims

#### Estimation du coût

Etude de faisabilité : 100 000 € (financement acquis à ce jour)  
Réalisation du raccordement : 10 à 15 Millions d' €

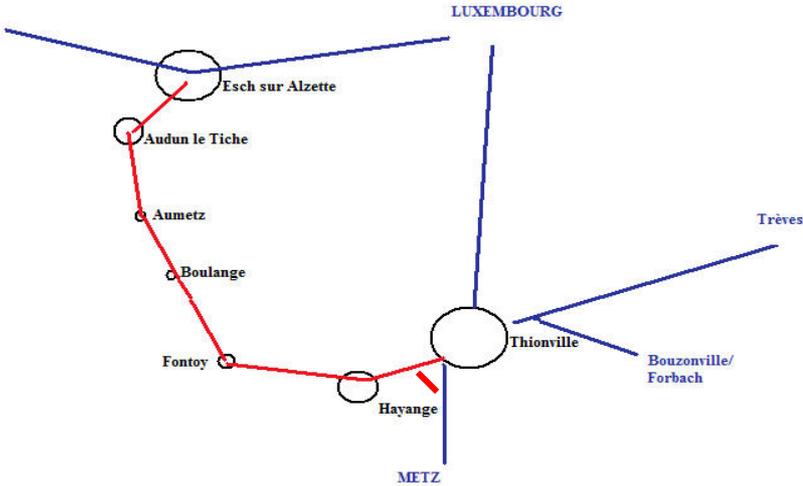
#### Entités concernées

RFF et SNCF, Conseil Régional Champagne-Ardenne, Conseil Régional de Lorraine, CODECOM (s) meusiennes et marnaises pour l'étude  
+ l'AFITF pour la réalisation

#### Calendrier

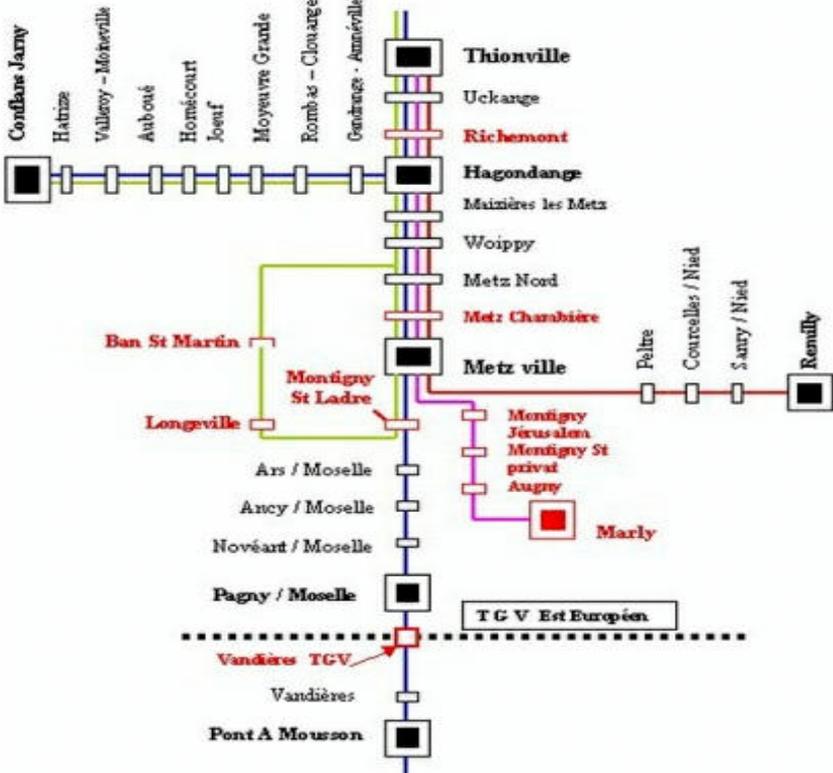
- Mise en place de tarifs harmonisés entre les deux Régions : 2010 - 2011
- Conclusion de l'Etude : début 2011
- Travaux de réhabilitation du raccordement et de l'ensemble de la ligne : 2011 - 2012
- Mise en service de la nouvelle ligne Verdun-Reims : 2012-2013

## FICHE PROJET n°3 ( voir carte )

<b>Titre</b>	<b>La desserte transfrontalière d'Esch - Belval</b>
<b>Objectif</b>	<p>Raccorder la deuxième ville du grand duché, et de la zone d'activité en expansion au Bassin mosellan <i>via</i> la vallée de la Fensch.</p> <p>Ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Crée une liaison ferroviaire (Metz) – Thionville – Esch sur Alzette/Belval</li> <li>○ Crée une desserte de la très urbaine vallée de la Fensch, qui en dépit d'infra-structures existante ne bénéficie aujourd'hui de quasiment aucune desserte TER.</li> <li>○ Désenclave le Pays Haut et le Val d'Alzette des métropoles Lorraines.</li> <li>○ Limite le flux automobile vers le grand duché, la voiture étant aujourd'hui l'unique possibilité pour rejoindre cette zone du Luxembourg</li> </ul>
<b>Descriptif</b>	<p>○ Le schéma ci-dessous reprend le projet :</p>  <p>○ La liaison en question est matérialisée en rouge.</p> <p>○ De Thionville à Fontoy, il s'agit de la ligne Thionville – Valenciennes, ligne à double voie, électrifiée, et utilisée essentiellement pour le fret. De Fontoy à Audun le Tiche, il s'agit d'une ligne à voie unique inutilisée depuis une quinzaine d'années. Autrefois électrifiée, ses caténaires ont été déposées depuis la fin de son exploitation.</p> <p>○ L'antenne en cul de sac entre la gare d'Audun le Tiche et Esch/A. est déjà utilisée.</p> <p>○ Les anciens points d'arrêt sont réactivés : Fontoy, Boulange, Aumetz, et éventuellement Audun-Mont et Nilvange. Possibilité de créer une halte à Florange, mais la ligne passe loin des habitations, séparées par les hauts fourneaux.</p> <p>○ Un parking relais est créé au niveau de la gare de Fontoy (sur les emprises disponibles), relié directement à l'A30.</p> <p>○ Une réflexion est à mener sur la gare d'Hayange, qui voit passer actuellement très peu de trains, qui est mal placée dans le tissu urbain, et qui est pourtant amenée à devenir le hub ferroviaire de la vallée de la Fensch.</p> <p>○ Passage de trains semi-directs aux heures de pointes, et de liaisons directes vers Metz.</p> <p>○ Accompagnement d'un prolongement vers Villerupt de la ligne Esch – Audun.</p> <p>○ Création de ligne Métrolor de rabattement par autocar entre Conflans -Jarny, Briey et la gare d'Audun le Tiche.</p>
<b>Estimation du coût</b>	<p>Différentes études donnent une fourchette entre 15 et 35 M d'€.</p>

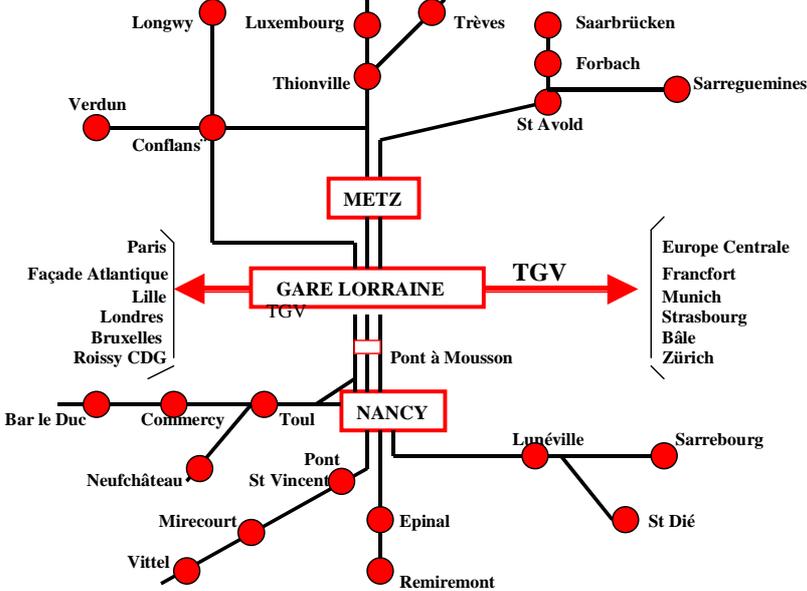
<b>Entités concernées</b>	Conseil Régional de Lorraine SNCF CCPHVA CC Val de Fensch Communes desservies SCOT RFF
<b>Etapas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Sensibiliser les locaux et les municipalités concernés de l'utilité du projet.</li><li>○ Pousser la réouverture de halte sur la partie utilisée du linéaire ferroviaire.</li><li>○ Persuader le Conseil Régional et la SNCF de l'utilité du projet.</li><li>○ Intervenir dans le SCOT et le SMITU</li></ul> .
<b>Calendrier</b>	Pas d'échéances à l'heure actuelle.

## FICHE PROJET n°4 ( voir carte )

<b>Titre</b>	<b>Le réseau express régional axé sur l'agglomération messine</b>
<b>Objectif</b>	<p>Assurer la desserte fine de l'aire géographique délimitée par, Pont-à-Mousson, Thionville, Conflans -Jarny, et Rémilly</p> <p>Ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A la particularité d'avoir une branche nord dont les flux convergent dans les deux sens (Metz, mais aussi Thionville et Luxembourg)</li> <li>○ Doit être étudié en complémentarité de l'étoile de Thionville, et des déplacements vers le Luxembourg</li> <li>○ Réutilise la « ceinture » à l'ouest et au sud de Metz, où des nouveaux arrêts peuvent être créés à Devant les Pont, Longeville -Ban St Martin, et Montigny lès Metz.</li> <li>○ Peut comprendre la réouverture de l'antenne ferroviaire de Marly</li> <li>○ renforce dans l'espace et le temps l'intermodalité train + car + bus urbains + modes doux (marche, vélo) + voiture (parkings relais),</li> <li>○ permet la coordination des Autorités Organisatrices de Transports, est complété par une billetterie multimodale (billet unique).</li> </ul>
<b>Descriptif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le schéma ci-dessous reprend l'ensemble des lignes concernées:</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les dessertes sont cadencées (heures de pointe et heures creuses) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les relations peuvent être diamétrales avec arrêt de passage à Metz – ville</li> <li>- Exemples de missions RER : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Remilly – Thionville ou Remilly – Conflans</li> <li>• Pont à Mousson – Metz – Thionville ou P A M - Metz– Conflans</li> <li>• Marly ( réhabilité, avec parc relais ) – Metz – Hagondange</li> <li>• Hagondange – Hagondange via la ceinture ouest et Metz ville</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les dessertes RER sont surtout omnibus mais peuvent alterner avec des TER semi directs ou se prolonger elles mêmes en trajets semi directs</li> <li>o Des nouveaux points d'arrêt peuvent être créés : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Norroy les P.A.M.</li> <li>- Montigny lès Metz</li> <li>- Longeville/Ban St Martin</li> <li>- Devant les Ponts</li> <li>- Talange</li> <li>- Jury</li> <li>- Lemud</li> </ul> <p>La gare de Vandières TGV / TER s'inscrit dans le dispositif.</p> </li> <li>o Des mesures d'accompagnement en termes de services et de structures sont nécessaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>- favoriser la marche (cheminements balisés) et le vélo (acceptation dans les véhicules, garages sécurisés)</li> <li>- créer ou agrandir les parkings relais aux points d'arrêt ou gares</li> <li>- prévoir des dessertes intra, inter communales de rabattement sur les gares, arrêts des TC messins et/ou terminus juxtaposés aux gares</li> <li>- intégrer le réseau TIM, pour éviter qu'il ne se retrouve concurrent comme c'est le cas actuellement.</li> <li>- monter des pôles d'échange multimodaux (PEM) à Pont-à-Mousson, Thionville, Conflans</li> <li>... .</li> </ul> </li> <li>o Enfin, des infrastructures sont améliorées : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réfection totale des quais et de leurs accès de la gare de Rémilly</li> <li>- Aménagements locaux susceptibles de gagner de la capacité sur la ligne Metz – Thionville (sauts de mouton, carrefours dénivelés)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Entités concernées</b>	Conseil Régional de Lorraine Metz Métropole, Conseil Général 57 Communes desservies SCOT RFF
<b>Calendrier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o 2009/2015</li> </ul>

## FICHE PROJET n°5 ( sur le plan )

<b>Titre</b>	<b>La gare d'interconnexion TER/TGV de VANDIERES</b>
<b>Objectif</b>	<p><b>Construire rapidement la gare de Vandières</b>, où passent plus de 100 TER par jour desservant toutes les villes lorraines et ceci pour cinq raisons essentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vandières, accès à la grande vitesse en France et en Europe pour toute la Lorraine,</li> <li>▪ Vandières, une gare TER majeure pour toute la Lorraine,</li> <li>▪ Vandières, une gare au service du développement durable de la Lorraine,</li> <li>▪ Vandières, une gare permettant le développement de l'espace central lorrain,</li> <li>▪ Vandières, une gare beaucoup plus pratique pour l'utilisateur.</li> </ul> <p>La gare de Louvigny n'est accessible que par la voie routière. Actuellement, des navettes autocars, peu commodes et coûteuses ne desservent que les gares de Metz et Nancy, alors que les 100 TER circulant journellement sur le sillon lorrain seraient susceptibles de desservir Vandières et ceci à partir de toutes les gares lorraines, l'accès en voiture restant évidemment possible</p> <p>Nous sommes les seuls en Europe à éloigner le réseau grande vitesse du réseau traditionnel, en créant des gares en rase campagne, communément appelées « gares des betteraves » ; toute l'Europe associe pourtant, jusqu'au cœur des villes, les différents réseaux. Notre gare lorraine d'interconnexion n'échappe pas à ce stéréotype français : Cheminot est implanté à distance du rail TER, de l'autoroute et même de l'aéroport de Louvigny.</p>
<b>Descriptif</b>	 <p><b>1. VANDIERES, GARE D'ACCES A LA GRANDE VITESSE VERS LA FRANCE ET VERS L'EUROPE DEPUIS TOUTE LA LORRAINE ET LE LUXEMBOURG</b></p> <p>La gare de Vandières permettra à toute la Lorraine et au Luxembourg d'avoir accès par fer, à partir des 169 gares du réseau TER lorrain, (ne pas oublier l'arrivée des visiteurs en Lorraine), par des modes doux de transport, par transports en commun et bien sûr par route, à la grande vitesse, directement, sans passer par Paris :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ d'une part, non seulement à la grande vitesse existant aujourd'hui : <ul style="list-style-type: none"> <li>- en France : le Nord (Lille), l'Ouest (Rennes et Nantes), le Sud-Ouest (Bordeaux), la région parisienne (Roissy -CDG, Massy, Marne –la Vallée)</li> <li>- en Europe : Allemagne (Karlsruhe, Stuttgart, Munich, Francfort), Suisse (Bâle, Zurich), liaisons avec Thalys (Bénélux) et Eurostar (UK) via Lille</li> </ul> </li> <li>▪ mais d'autre part, à la grande vitesse en projet ou en construction :</li> </ul>

- LGV Bretagne, Pays de la Loire,
- LGV Orléans – Clermont-Ferrand,
- Interconnexion TGV au sud de L'Île-de-France (Massy, Valenton)
- LGV Aquitaine et Péninsule Ibérique,
- LGV des capitales européennes : Strasbourg –Luxembourg -Bruxelles,
- LGV Magistrale Européenne : Vienne, Bratislava, Budapest puis Istanbul,
- LGV Lyon -Turin et l'Italie
- LGV Bordeaux - Toulouse.

Ces chantiers de nouvelles lignes redessinent une nouvelle France et une nouvelle Europe naissant sous nos yeux. Relier le sillon lorrain à l'axe TGV Europe de l'Ouest et du Nord/ Europe de l'Est et du Sud :c'est bien à cette échelle qu'il faut considérer cette infrastructure. Le Grenelle de l'Environnement conforte cette vision par l'extension majeure prévue du réseau de lignes à grande vitesse en France :

- aujourd'hui, 1 884 km (6% de l'ensemble du réseau)
- d'ici 2020, 2 000 km de LGV supplémentaires lancées,
- à plus long terme, 2 500 km supplémentaires.
- soit plus du triple du réseau actuel. Uniquement pour la France.

## **2. VANDIERES, GARE TER MAJEURE POUR TOUTE LA LORRAINE**

La gare TER de Vandières n'aura pas comme seul rôle d'accéder à la grande vitesse ; Vandières sera certes une gare TGV mais aussi une gare TER, constituant un pôle commun pour l'ensemble Pagny-sur-Moselle / Pont-à-Mousson, au cœur de l'espace central lorrain entre Nancy et Metz, un équipement régional accolé à la LGV.

Les projets de RER nancéien et messin proposés par l'AUT-FNAUT-LORRAINE au Conseil Régional et aux Communautés d'agglomérations nancéienne et messine confortent ce rôle.

La circulation routière supplémentaire attendue sur l'axe du RD 952 se situe autour de 10% par rapport aux 7000 véhicules/jour actuels. La gare de Vandières peut réduire cette augmentation.

Compte tenu de l'accès difficile à la gare de Pont-à-Mousson et des limites de parking de ces deux gares, un parking de 600 places est prévu à Vandières. La possibilité de le porter à 1 200 places existe. Mais justement, les accès ferroviaires facilités et encouragés à Vandières font que l'exigence des parkings y est moindre.

En 10 ans, le trafic ferroviaire régional a progressé de plus de 60% ; la hausse des prix du pétrole, l'accroissement de la mobilité des Français, les impératifs du développement durable favorisent le transport public qui devrait connaître une évolution importante dans les années à venir. En 2030, la demande de transport devrait être multipliée par quatre sur le réseau TER, assure Jean-Pierre Farandou, directeur de SNCF-Proximités.

Vandières -TER ne doit pas être écartée de cette formidable évolution. Pour inventer ces ruptures fortes, un groupe de réflexion appelé « TER fois 4 » planche sur six domaines : l'infrastructure, l'exploitation, le matériel, les gares, la multimodalité et les services. La Lorraine et Vandières seront-elles à l'écart de ce nouvel avenir ?

## **3. VANDIERES, UNE GARE AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DE LA LORRAINE**

La gare TER de Vandières contribuera à concrétiser le concept de développement durable en ne le réduisant pas à du marketing politique à des fins électorales.

Des accès par fer, par modes doux de déplacement permettront des modalités de transport respectueuses de l'environnement, sans interdire l'automobile, avec comme conséquence dans un contexte de surenchérissement des prix pétroliers et de raréfaction du pétrole :

- un encombrement moindre, une désaturation de l'A31,
- moins de dangerosité, des risques d'accidents moins élevés,
- moins de pollution, une qualité de l'air moins détériorée,
- moins d'influence des aléas climatiques (exemple provenances vosgiennes )
- une réduction de la consommation d'énergies fossiles,
- une réduction des émissions de gaz à effet de serre, facteurs du réchauffement climatique (une voiture reliant Epinal à la gare lorraine dégage environ 30 kg de CO2 sur la base :150g / km).

La démarche de Haute Qualité environnementale (H.Q.E.) présidera à tous les aspects du projet : traversée de la ville de Vandières, mise hors d'eau de toute la zone et construction proprement dite de la gare.

#### **4. VANDIERES, UNE GARE PERMETTANT LE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE CENTRAL LORRAIN**

La gare de Vandières contribuera au développement de l'espace central et donc à l'aménagement du territoire. Elle constitue un enjeu de stratégie pour l'espace central en répartissant les rôles, en constituant un bipôle permettant un développement des deux côtés de la Moselle :

- à l'ouest de la Moselle, une composante d'un développement urbain autour de Pagny sur Moselle et Pont à Mousson avec un concept de villes durables autour de ces sites ferroviaires (services, habitat),
- à l'est de la Moselle, une composante activité logistique et fret, consommatrice d'espace permettant à la gare de Louvigny de trouver un second souffle avec la grande vitesse fret (reconversion de la gare de Louvigny).

#### **5. VANDIERES , UNE GARE PLUS PRATIQUE POUR L'USAGER**

Les TGV d'interconnexion qui desservent Louvigny connaîtront une plus grande fréquentation à Vandières, une desserte ferroviaire connaissant toujours une fréquentation plus importante qu'une desserte routière. Une automotrice moderne offre par rapport à un autocar moderne :

- un confort supérieur (plus d'espace, moins de secousses, place pour les bagages, présence de toilettes, accès pour les handicapés...),
- un temps mieux géré : possibilité de lire, de travailler,
- une fiabilité bien plus grande de l'horaire :
  - pas de risque d'embouteillage ( un exemple : à Nancy, le temps de trajet des navettes pour relier le pont Foch à son terminus distant de 50 mètres peut atteindre jusqu'à 10 minutes en heure de pointe, autant qu'un train pour parcourir le trajet de Pompey à Nancy.
  - une plus grande assurance de respecter la correspondance avec les TGV.
  - moins d'aléas climatiques (neige, verglas, brouillard) en sus d'une plus grande sécurité.
- un temps global de parcours plus court.

Les conditions pratiques d'emploi de l'autocar sont d'un autre âge : attente sur le trottoir éventuellement en plein vent, sous la pluie dans l'attente de l'accès 5 minutes avant le départ, faible capacité qui peut conduire à des refus d'accès, horaires non connus dans les gares autres que Nancy et Metz, ruptures de charge systématiques pour des voyageurs en provenance des au-delà de Metz et Nancy.

Enfin, le billet est délivré seulement par le conducteur quelques minutes avant le départ.

L'actuelle destination gare Lorraine avec obligation du relais voiture ou de la navette pour les seules villes de Metz et Nancy serait enfin remplacée par un billet de bout en bout : exemple Bordeaux - Metz, Nantes -Lunéville ou Lille -Mirecourt. Il faut avoir conscience que ce dernier trajet nécessite actuellement la délivrance de trois billets :

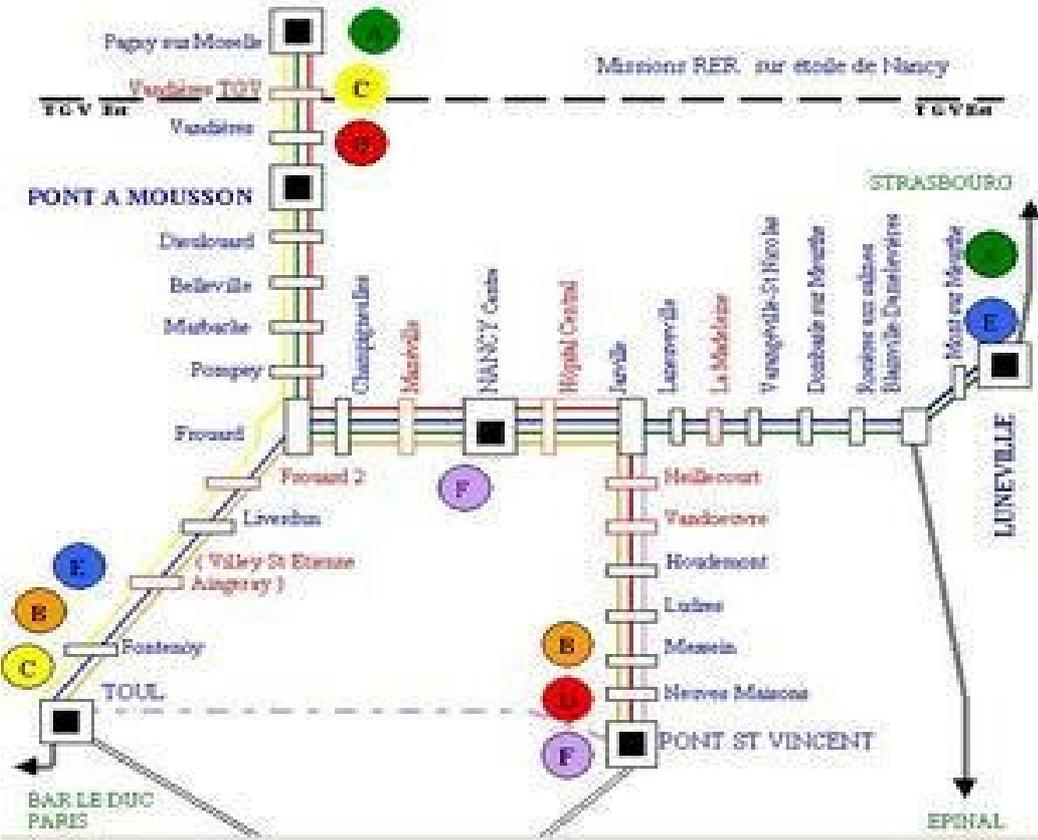
- Lille -Gare Lorraine de Louvigny
- Navette Louvigny -gare de Nancy ou Metz dans les conditions rappelées ci-dessus
- Nancy ou Metz -Mirecourt.

Voilà ce qui attend le congressiste qui « débarque en gare de Louvigny » avant de se rendre au nouveau palais des Congrès à Nancy, en cours de construction, près de la gare (voir l'exemplarité de Tours). De plus, le service bagages à domicile, fort prisé des seniors, offert par la SNCF, n'est pas accessible compte tenu de la discontinuité du trajet ferroviaire de Louvigny à Nancy ou Metz.

Par ailleurs, les présidents Gallois et Idrac ont donné l'assurance que tous les arrêts Louvigny seraient reportés sur Vandières, c'est-à-dire un repositionnement intégral des arrêts TGV sur la seule gare de Vandières.

	<p><b>6 QUEL AVENIR POUR LOUVIGNY ?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Il faut en préalable rappeler que Louvigny fut une grave erreur et que l'adoption de Vandières ne doit pas être subordonnée à l'utilisation de Louvigny.</li> <li>▪ Cependant, un marché appelé à se développer existe : l'express, le courrier les produits à haute valeur ajoutée acheminés sur des distances de 300 à 800 km autour des aéroports. Il s'agit des projets destinés à utiliser le train pour desservir des zones distantes des aéroports de 300 à 800 km.</li> <li>▪ La rentabilité tournera autour de trois conditions indispensables : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les TGV doivent partir bien chargés,</li> <li>- ils doivent revenir tout aussi bien chargés,</li> <li>- ils doivent rouler un bon nombre d'heures chaque jour.</li> </ul> </li> <li>▪ Ce qui nécessite pour les uns et pour les autres de trouver des partenaires (La Poste, Fedex, DHL...). Les aéroports souvent saturés ne seront pas mécontents de récupérer quelques créneaux horaires au profit de liaisons plus lointaines. Un projet de service fret postal ferroviaire à grande vitesse existe. Les axes visés au départ de Roissy concernent Aix en Provence, Strasbourg, Bordeaux et Lyon. Plus tard, des liaisons sont prévues vers Londres, Bruxelles, Amsterdam et Cologne. Le schéma d'ensemble repose sur un hub central : Roissy et des terminaux de transbordement. Il est bien certain qu'en province, il y aura deux types de terminaux : des terminaux assez vastes pour trier les produits confiés par les clients dans les grandes villes et de simples haltes de transbordement ailleurs, où on ne fera ni stockage intermédiaire ni manutention compliquée. Ces terminaux nécessiteront toutefois un véritable projet d'aménagement et des embranchements particuliers.</li> <li>▪ Ainsi se dessine une ébauche de réseau LGV fret avec nécessité de desservir une plate-forme dans l'Est de la France. Louvigny reconvertie est une gare possible pour l'accès à ce réseau fret pour ce qui concerne l'Est . Elle doit s'inscrire dans ce schéma du futur et en constituer un des maillons.</li> <li>▪ Enfin, la SNCF inclut le dossier de la grande vitesse fret dans ses projets phares.</li> </ul>
<p><b>Estimation du coût</b></p>	<p>Environ 100 millions €</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les TGV seront mieux remplis en raison d'un usage plus pratique pour l'utilisateur.</li> <li>○ Vandières est une infrastructure construite comme la LGV pour une durée de vie d'un siècle et non pas pour 10 ou 20 ans. Il faut considérer une durée d'amortissement identique à celle de la LGV</li> <li>○ Ne pas faire Vandières conduirait à un gaspillage de l'argent public d'environ 23 millions € correspondant au montant des mesures conservatoires déjà affecté sur la LGV et la ligne Nancy-Metz (culées conçues pour les deux voies TGV nouvelles à quais, élargissement des ouvrages d'art, remblai...). Elles anticipaient la construction de la nouvelle gare.</li> <li>○ Les navettes routières entraînent des dépenses périphériques pérennes qui pourront être évitées.</li> </ul>
<p><b>Entités concernées</b></p>	<p>Conseil Régional de Lorraine SNCF RFF</p>
<p><b>Etapas</b></p>	<p>Remise de notre cahier d'acteurs lors de l'enquête publique le 29 septembre 2010 appuyée des motions favorables votées par 120 municipalités représentant 600.000 administrés, En attente : les résultats de l'enquête publique et la décision du Conseil d'Etat, Le thème a été placé au cœur de la campagne électorale des régionales 2010</p>
<p><b>Calendrier</b></p>	<p>2009/2015</p>

**FICHE PROJET n°6 ( voir carte )**

<p><b>Titre</b></p>	<p><b>Le réseau express régional axé sur l'agglomération nancéienne</b></p>
<p><b>Objectif</b></p>	<p>Assurer la desserte fine de l'aire géographique délimitée par Toul, Pont-à-Mousson, Lunéville et Pont -Saint-Vincent en valorisant l'étoile ferroviaire à 4 branches axée sur l'agglomération de Nancy.</p> <p>Ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ s'intègre au Schéma Régional des Transports de Lorraine, au SCOT et au PDU nancéien en constituant dans Nancy un axe lourd rapide nord-sud type métro ou RER desservant le cœur de l'agglomération nancéienne.</li> <li>○ renforce dans l'espace et le temps l'intermodalité train + car + bus urbains + modes doux (marche, vélo) + voiture (parkings relais),</li> <li>○ permet la coordination des Autorités Organisatrices de Transports), complétée par une billetterie multimodale (billet unique).</li> </ul>
<p><b>Descriptif</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le schéma ci-dessous reprend l'ensemble des lignes concernées:</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les 4 branches de l'étoile sont mises bout à bout pour former 5 ou 6 types de relations diamétrales via Nancy : Propositions :</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>A : Pont à Mousson – Nancy – Lunéville</b></li> <li><b>B : Toul - Nancy – Pont St Vincent</b></li> <li><b>C : ( Bar le Duc ) Toul – Pont à Mousson ( Metz ) ( RER/TER )</b></li> <li><b>D : Pont à Mousson - Nancy – Pont St Vincent</b></li> <li><b>E : Toul - Nancy - Lunéville</b></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les dessertes sont cadencées (heures de pointe et heures creuses)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des nouveaux points d'arrêt sont créés : <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nancy-Hôpital Central</b> (CHU, Maringer, Villemin, Maternité, Facs)</li> <li>- <b>Maxéville</b> (commune, IUFM)</li> <li>- <b>Frouard 2</b> (ouest de la commune + Pompey si passerelle piétons sur écluse)</li> <li>- <b>Heillecourt, Vandoeuvre Est</b> + parc relais + terminus tram</li> <li>- <b>Ludres</b> (2<sup>ème</sup> arrêt central ou déplacement de l'arrêt actuel décentré),</li> <li>- <b>La Madeleine</b> (habitat, usine Novacarb, parc relais).</li> </ul> </li> </ul> <p>Très important : la gare de <b>Vandières TGV</b> s'inscrit totalement dans le dispositif.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des mesures d'accompagnement en termes de services et de structures sont nécessaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>- favoriser la marche (cheminements balisés) et le vélo (acceptation dans les véhicules, garages sécurisés)</li> <li>- créer ou agrandir les parkings relais aux points d'arrêt ou gares</li> <li>- prévoir des dessertes intra, inter communales de rabattement sur les gares, arrêts de bus ou terminus juxtaposés aux gares</li> <li>- intégrer le réseau TED</li> <li>- monter des pôles d'échange multimodaux (PEM) type République à Toul, Pont-à-Mousson et Lunéville.</li> <li>-</li> </ul> </li> <li>○ Enfin, des infrastructures sont à créer ou à réactiver : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer une 3<sup>ème</sup> voie entre Nancy -Ravinelle et Maxéville (2500m)</li> <li>- Electrifier à terme la ligne Pont -Saint-Vincent -Jarville,</li> </ul> </li> </ul>
<b>Estimation du coût</b>	Création des infrastructures complémentaires ci-dessus hautement souhaitable. Matériel roulant actuel utilisable dès maintenant Echelonnement dans le temps selon montée en puissance
<b>Entités concernées</b>	Conseil Régional de Lorraine CUGN, Conseil Général 54 Communes desservies SCOT RFF + SNCF
<b>Etapas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Présenter le concept à toutes les entités concernées</li> <li>○ Persuader en particulier le CRL et la CUGN d'une mise en œuvre par étapes ; en effet, le grand intérêt du projet consiste en sa faisabilité progressive par étapes.</li> </ul> <p>Ce projet est complémentaire du projet n°1 : réseau urbain nancéien.</p>
<b>Calendrier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2009/2015</li> </ul>

FICHE PROJET n°7 ( sur carte )

<p><b>Titre</b></p>	<p><b>Le réseau urbain nancéien</b></p>
<p><b>Objectif</b></p>	<p>Définir notre vision de réseau urbain pour Nancy et son agglomération selon les différentes échelles de temps : court terme, moyen terme et long terme.</p>
<p><b>Descriptif</b></p>	<p>Le schéma ci-dessous résume bien la consistance du réseau :</p> <p><b>Transports en Commun en Site Propre existants et projetés</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ligne 1 de TCSP</li> <li>Ligne 2 de TCSP</li> <li>Ligne 3 de TCSP</li> <li>Voies ferrées TER</li> <li>Projet Tram-Train</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Sur le long terme :</u> L'idée reste de pouvoir se doter d'un réseau de trams composé de trois axes de TCSP définis par le PDU et d'un tram-train Champigneulles - Jarville. Dans notre esprit, lorsque nous employons le mot tram, il s'agit bien entendu du tram sur fer. Les considérations techniques et financières doivent entraîner une étude très sérieuse sur le sujet ; ce sera sûrement la démarche des décideurs, à laquelle nous souhaitons participer, en ayant le souci d'éviter au Grand Nancy de nouvelles aventures technologiques, type ligne 1, toujours lourdes de conséquences financières et ne prenant pas vraiment en compte la nécessaire qualité du service à assurer à la population.</li> <li>○ <u>Sur le court terme :</u> Le Grand Nancy souhaite faire le point sur la ligne 1 (CHU Brabois-Essey-les-Nancy) à l'horizon 2014-2015, ce qui entraînera probablement une réorganisation du réseau (car le TVR actuel ne peut plus être conservé) et des choix délicats pour le long terme Le choix du trolleybus pour la ligne 2 (Champ de Bœuf – Jarville ) est raisonnable ; deux points sont à préciser : d'une part, le guidage aux arrêts pourrait être assuré mécaniquement par des bordures de quais adaptées, ce qui réduirait les coûts, d'autre part, le site propre doit pouvoir être repris ultérieurement par un tram.</li> <li>○ <u>Sur le moyen terme :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour la ligne 1, le Translohr est à proscrire, car il nous ferait encore entrer dans un système marginal, à l'avenir totalement imprévisible ; le Grand Nancy ne peut pas se lancer dans une 3<sup>ème</sup> aventure technologique, il faut choisir des techniques ayant fait leurs preuves. De ce côté, le tram, choisi par plus de 20 agglomérations en France est une valeur sûre, de longue date. Le choix du tram présente des contraintes, notamment pour le tracé. Il ne faut pas se focaliser sur la montée à Brabois, on peut y accéder par un autre tracé que l'actuel. En tout cas, le choix du tram, modulable, permettrait d'absorber le trafic dans de bonnes conditions, même si nous n'avons pas 100 000 voyageurs par jour comme sur la ligne 1 de Montpellier. Nous aurions un système fiable, crédible, souple et osons le dire attractif, voire même séduisant pour l'image de l'agglomération de Nancy.</li> <li>▪ Pour la ligne 3 (Vandoeuvre -Laxou –Tomblaine), le trolleybus peut être suffisant dans un premier temps, une adaptation ultérieure avec le choix du tram restant toujours possible et souhaitable. Comme pour la ligne 2, l'emprise du site propre devra être bien déterminée mais sans se lancer dans des travaux importants en profondeur, qui ne seront réalisés que lorsque le choix éventuel du tram serait fait.</li> </ul> </li> <li>○ <u>A plus long terme :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pour la ligne 4 (Champigneulles -Nancy -saint -Georges -Jarville), le tram train est une bonne solution, mais il faudra prévoir une réalisation progressive et la nécessité de pouvoir éventuellement emprunter la ligne de tram n°1 pour accéder au centre-ville. Le travail déjà effectué à Mulhouse et les projets de Saint -Etienne prouvent l'intérêt de cette démarche de tram-train couplé à un réseau urbain de trams.</li> <li>▪ Nota : souvent, le TCSP desservi par un trolleybus est conçu comme une première étape avant le tramway. Encore-faut-il que la voie soit apte à supporter le poids de l'infrastructure et du véhicule ferré.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Estimation du coût</b>	Tram : 20 à 21 millions € par km Trolleybus : 1 million € par km
<b>Entités concernées</b>	CUGN ( TC aggro ) RFF, SNCF, Conseil Régional, voire Etat, pour la partie tram -train et RER
<b>Etapes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Développer notre dossier auprès de la CUGN (André Rossinot, Christian Parra )</li> <li>○ Intervenir auprès du Conseil de développement durable de la CUGN.</li> <li>○ Veiller à l'affectation de la bande de 6,50 m du nouveau boulevard urbain Maxéville -Jarville</li> <li>○ Intégrer dès maintenant la valorisation de l'étoile ferroviaire de Nancy ( RER ) qui comprend pour une part des missions du périurbain de l'agglomération de Nancy,</li> <li>○ Intervenir à chaque étape de mise en œuvre des projets repris dans le descriptif :CUGN, communication auprès de la presse, enquêtes publiques...</li> </ul>
<b>Calendrier</b>	○ 2009/2015

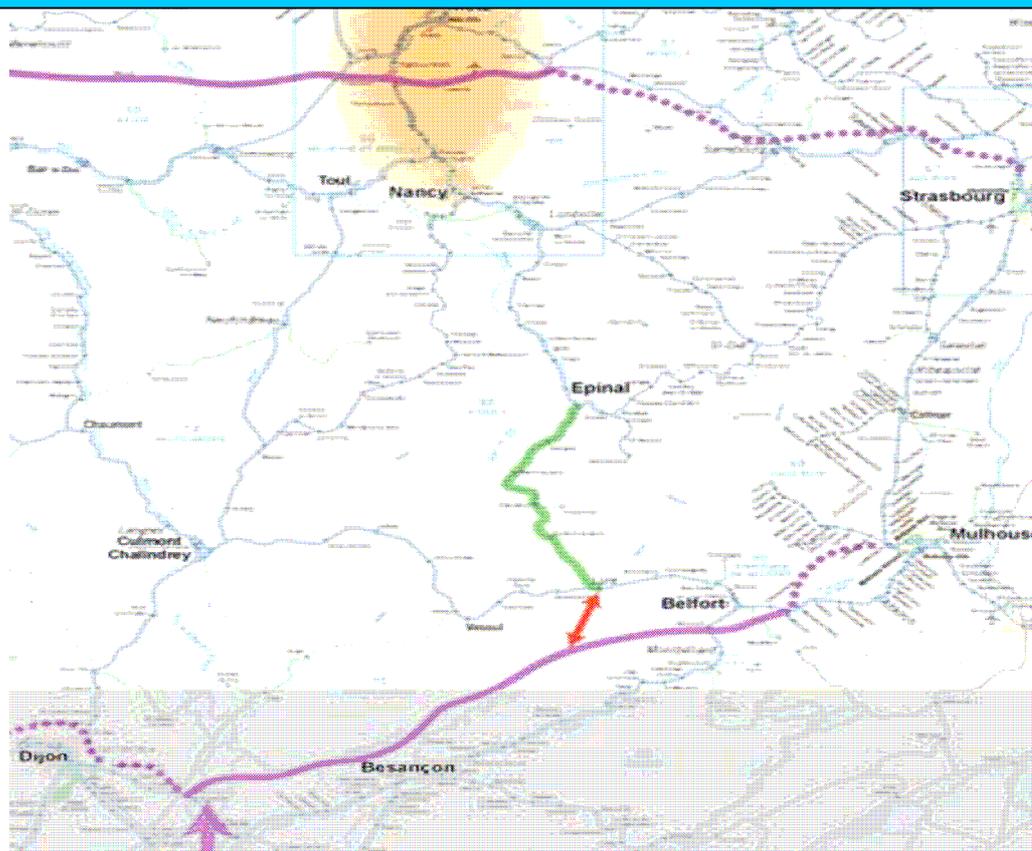
## FICHE PROJET n°8 ( voir carte )

Titre	<p><b>Accès de Gérardmer au réseau Transport Express Régional par la réouverture de la ligne ferroviaire : Gérardmer – Laveline devant Bruyères ( &gt; Epinal / Saint-Dié).</b></p>
Objectif	<p>Réouverture de la ligne ferroviaire Laveline devant Bruyères – Gérardmer. Intégration de Gérardmer et de la vallée de la Vologne au réseau TER Lorraine.</p> <p>Il s'agit de désenclaver le secteur de Gérardmer en rétablissant une desserte régulière vers Epinal ou Saint-Dié en raison :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'importance de ce désenclavement pour ce secteur, dont Gérardmer, 3<sup>ème</sup> ville du département qui pourrait ainsi être en liaison avec le réseau TER et le TGV à Epinal ou Saint-Dié,</li> <li>- de l'attractivité touristique de ce secteur des Hautes Vosges, point d'appel pour le tourisme en Lorraine,</li> <li>- des conditions de circulation hivernales souvent difficiles et une forte concentration de véhicules automobiles incompatible avec une gestion environnementale durable de ce territoire par ailleurs remarquable dans le cadre européen de Natura 2000.</li> </ul>
Descriptif	<p>Sur l'emprise ferroviaire encore existante remettre à neuf la ligne avec gares à Gérardmer et Granges sur Vologne, et connexion à la ligne 18 à Laveline devant Bruyères. (15 km). Mettre la ligne en exploitation en incluant une complémentarité de circulation avec la ligne Epinal -Saint-Dié -Strasbourg et deux arrêts à Granges sur Vologne et Gérardmer.</p> <div data-bbox="507 1238 1206 1653" style="text-align: center;"> </div> <p>Cette position s'appuie sur l'intérêt pour les habitants d'une desserte ferroviaire performante. Elle fixe les habitants même en cette période de crise économique ; du fait d'une bonne mobilité à un coût acceptable, les habitants peuvent changer de lieu d'emploi sans changer de résidence. Elle facilite un accès rapide et aisé aux centres urbains locaux. La population n'est pas captive de l'automobile et n'est pas tributaire des conditions de circulation difficiles. L'accès ferroviaire peut favoriser l'implantation d'activités assurées d'être bien reliées par fer, ou leurs cadres et employés, aux localités économiquement plus fortes ou culturellement plus animées. A l'échelle de la France, la localité devient une station de type « métro », en tout cas ferroviaire, facilement accessible.</p>

	<p>Elle s'appuie également sur l'intérêt pour un centre urbain local d'une desserte ferroviaire performante de sa zone d'influence et pour Gérardmer, pôle important vosgien, d'être relié aux autres pôles du département vosgien. Elle lui confère un statut de capitale locale ; elle fixe plus facilement des potentialités scolaires voire supérieures du fait de la facilité d'accès sans déménagement pour les étudiants. Elle renforce son développement commercial en élargissant sa zone de chalandise. Elle renforce ses possibilités de développement culturel et touristique en s'adressant à une population plus nombreuse. Elle ralentit les phénomènes de concentration urbaine des populations déracinées.</p> <p>En ce qui concerne le cas précis de la ligne de Gérardmer, les localités se trouvent coupées du réseau TGV et ne profitent pas de son effet d'entraînement. Le TGV à Epinal, à Saint-Dié ou à Remiremont n'attendra pas l'autocar ralenti par des conditions climatiques ou de circulation. Les stations touristiques sont privées d'une clientèle captive du transport collectif et fidèle du transport ferroviaire (3<sup>ème</sup> âge, touristes étrangers...) rebutés par l'incertitude des transports terminaux.</p> <p>Cette réhabilitation met en jeu l'avenir de la région de Gérardmer, l'accès au massif granitique vosgien par le versant lorrain et la pérennité de la ligne ferroviaire Epinal-Saint-Dié vers Strasbourg, seule ligne à traverser le massif. Il faut souligner que permettre l'accessibilité ferroviaire des hauts sommets vosgiens depuis Strasbourg revêt une importance certaine, tenant compte de l'état d'esprit particulier des Alsaciens, leur goût pour le transport collectif. Si ce projet paraît au départ, <b>d'intérêt local</b>, il est en réalité <b>d'intérêt interrégional</b> de par le fait que l'apport du trafic de Gérardmer permettrait de pérenniser la ligne Epinal -Saint-Dié vers Strasbourg. Il est également <b>d'intérêt régional</b> pour l'accès des populations du sillon mosellan vers le massif et <b>national</b>, puisqu'en cas de réouverture de la ligne, Gérardmer devient la station de montagne la plus proche pour toute la moitié Nord de la France et de l'Europe à l'arrivée du TGV. Quel meilleur point d'appel pour le tourisme lorrain, dans la vallée de la Vologne, les Vosges et le sud du massif avec un accès en transport en commun respectueux de l'environnement ?</p>
Estimation des coûts	Etude EGISRAIL commanditée par RFF et financée en grande partie par la région Lorraine montrant un coût prévisible d'environ 30 millions € mais surévalué selon certains experts ; (comparaison avec d'autres travaux réalisés par ailleurs).
Entités concernées	RFF, Etat, Région Lorraine, Département des Vosges ? Europe ?
Etapas	Décision politique et montage financier. Procédures administratives, Réalisation d'une étude d'avant-projet (AVP) (3 ans selon étude Egisrail). Travaux et essais (3 ans selon étude Egisrail).
Calendrier	Décision politique selon volonté des collectivités régionale, départementale et Etat-RFF. Durée totale de 5 à 6 ans à partir de la décision selon étude RFF.

**FICHE PROJET n° 9 ( voir carte )**

<p><b>Titre</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Liaison à grande vitesse de la Lorraine vers le sud de la France</b></p>
<p><b>Objectif</b></p>	<p>Améliorer les débouchés de la Lorraine vers le sud en répondant aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer des temps de parcours ferroviaires compétitifs vers Lyon et ses au-delà à partir du Luxembourg et des agglomérations du sillon lorrain : Thionville, Metz, Nancy et Epinal.</li> <li>• Offrir des débouchés performants vers le sud à toutes les Vosges à partir d'Epinal et Saint-Dié</li> <li>• Rechercher la meilleure connexion possible de l'axe Nancy -Epinal – Luxeuil –Lure -Belfort, régénéré, à la LGV Rhin - Rhône.</li> </ul>
<p><b>Descriptif.</b></p>	<p>La réalisation de la LGV Rhin –Rhône -Méditerranée se situe dans le contexte évolutif des LGV ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mars 2016 : la réalisation de la second phase de la LGV Es -Européenne</li> <li>• Fin 2011 : la mise en service de la branche Est (Mulhouse -Dijon) de la LGV Rhin -Rhône dont la première phase est en construction entre Villers-les-Pots et Petite Croix,</li> <li>• A plus long terme les branches Ouest (vers Paris) et Sud (vers la LGV Sud-Est : Lyon, Marseille, Nice, Montpellier et Barcelone)</li> <li>• Ainsi que les projets de LGV relatifs au sud de la France et de l'Europe :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- contournement Nîmes-Montpellier,</li> <li>- LGV Montpellier -Perpignan qui permettra de rejoindre la ligne nouvelle mixte déjà réalisée Perpignan - Figueras,</li> <li>- LGV PACA (Marseille, Toulon, Nice).</li> </ul> </li> </ul> <p>La Lorraine et le Luxembourg souhaitent tirer le meilleur profit de cette nouvelle LGV en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernisant et électrifiant la ligne Epinal -Belfort et ses débouchés vers la Suisse et ses tunnels alpins, et vers l'Italie du nord. Ces aménagements doivent concerner le renouvellement de voies (RVB), la reprise des courbes, l'électrification entre Epinal et Belfort ainsi que la mise à double voie du tronçon Aillevillers – Luxeuil –Lure</li> <li>• rappelant que la gare nouvelle dite Belfort -Montbéliard est située à Méroux, à l'intersection de la LGV et de la ligne Belfort -Delle (Porrentruy -Bienne, en Suisse) ; la situation de Méroux est analogue à celle de Vandières</li> <li>• précisant que la réouverture de la ligne Delle Belfort doit coïncider avec la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, permettant dès le début des interconnexions TER/TGV en gare de Méroux (en provenance de Epinal, Luxeuil, Lure, Vesoul, Montbéliard, Belfort...)</li> </ul> <p>Enfin, il est hautement souhaitable d'envisager des liaisons rapides nouvelles, par TGV, Luxembourg Metz Epinal Besançon Lyon supposant un raccordement de la ligne Epinal Belfort à la LGV Rhin Rhône.</p> <p>La solutio la plus rationnelle devrait consister en un raccordement utilisant l'emprise de la ligne Lure Villersexel actuellement utilisée par les trains de travaux de construction de la LGV. Cette ligne qu'il convient de pérenniser et réhabiliter permet la création d'un barreau de raccordement d'environ 20 km.</p> <p>La FNAUT LORRAINE se prononce pour le scénario Lure Est avec la réalisation d'une connexion entre le réseau classique et le réseau LGV à Villersexel au sud-ouest de Lure, couplée à une électrification entre Epinal et Belfort. Ce scénario est celui qui offre les meilleurs rapports coûts de construction/gain de temps, croissance de la part de marché du ferroviaire, possibilités de phasage et d'aménagement du territoire.</p>



Différents scénarios sont à l'étude par RFF : voir ci-dessus l'une des hypothèses (sur 5 présentées) dénommée « Lure Est ».

**Estimation du coût**

A moyen terme : ligne Epinal Lure à VL 140 : 250 millions €  
 A long terme : électrification Epinal Lure et barreau de Lure : 430 millions €  
 Total du projet : 680 millions €

**Entités concernées**

RFF, Etat, Régions Lorraine et Franche-Comté, départements Moselle, Meurthe et Moselle, Vosges et Haute Saône, Europe, Luxembourg

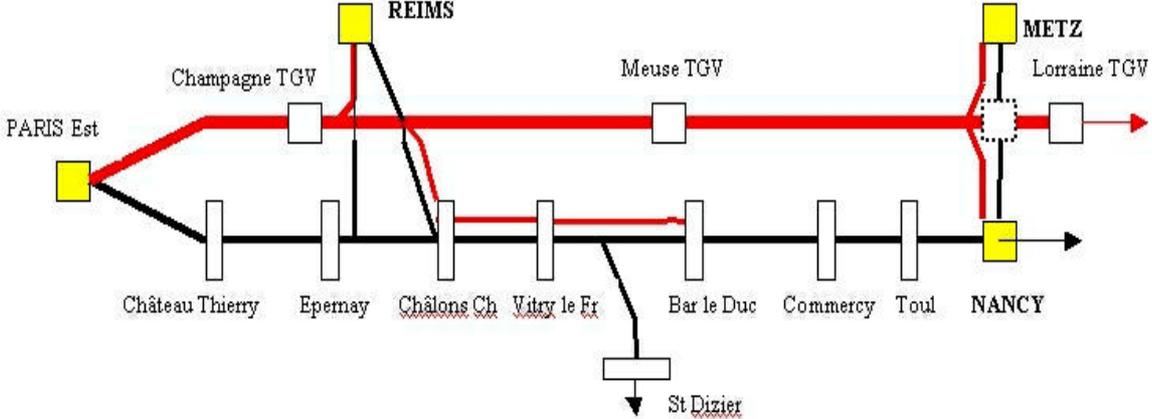
**Etapas**

Il s'agit d'une étude exploratoire de RFF afin d'offrir des éléments objectifs de comparaison des différentes alternatives. La branche Sud de la LGV Rhin-Rhône et le traitement du nœud ferroviaire lyonnais constituent des aménagements très structurants pour les débouchés Sud de la Lorraine bien que situés hors du périmètre régional. La première étape doit constituer à réaliser un Avant-Projet.

**Calendrier**

- 1<sup>ère</sup> étape : amélioration de l'infrastructure actuelle
- 2<sup>ème</sup> étape : électrification Epinal – Lure puis barreau Lure – Villersexel – LGV Rhin – Rhône
- 3<sup>ème</sup> étape : branche sud LGV Rhin Rhône

## FICHE PROJET N° 10 ( voir carte )

<b>Titre</b>	<b>Désenclavement des secteurs de BAR LE DUC – COMMERCY et TOUL par la création de nouvelles liaisons directes « CORAIL INTERCITES » NANCY – PARIS</b>
<b>Objectif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer de nouvelles dessertes CORAIL INTERCITES entre Paris et Nancy afin de désenclaver Meusien et le secteur de Toul.</li> <li>- A défaut augmenter la fréquence des TER VALLEE DE LA MARNE et reporter l'origine de ses en gare de Nancy.</li> <li>- Au minimum, augmenter le nombre et l'attractivité des correspondances vers Paris ou vers Na selon les cas, dans les gares de Bar le Duc, Vitry le F, Chalons en Ch, Epernay</li> </ul>
<b>Descriptif</b>	<p>Voir schéma ci-dessous des dessertes :PARIS - EPERNAY - CHALONS EN CH - VITRY LE F (- St Dizier ) - BAR LE DUC - COMMERCY - TOUL - NANCY</p>  <p><b>Constat :</b></p> <p>Depuis la mise en place du TGV EST le 10 juin 2007 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il n'y a plus de dessertes directes entre NANCY – TOUL - COMMERCY et PARIS en empruntant l'ancienne ligne Paris/Strasbourg car tous les trains en provenance de PARIS sont terminus à BAR LE DUC, voire à CHALONS EN CHAMPAGNE pour certains,</li> <li>2. A BAR LE DUC, il n'y a plus que 5 AR/jours en semaine et 3 AR/jours les W.E. en provenance et à destination de PARIS, dont 2 TGV non assimilables à des trains « caboteurs »</li> <li>3. Au départ de BAR LE DUC, il n'y a pas de train entre le départ du TGV de 6 H 14 et le TER VALLEE DE LA MARNE à 11 H 32,</li> <li>4. Impossible d'arriver à BAR LE DUC vers 9 H en provenance de PARIS (arrivée TER 9 H 51 en gare de BAR LE DUC, arrivée du TGV à ISSONCOURT à 9 H 12 + 30 mn de route),</li> <li>5. Impossible de partir de PARIS en direction de BAR LE DUC après 19 H 27 (sauf le vendredi où il y a un départ de TER à 21 h 35),</li> <li>6. Impossible d'arriver à BAR LE DUC en provenance de NANCY avant 7 H 55,</li> <li>7. Impossible de partir de BAR LE DUC en direction de NANCY après 19 H 11.</li> <li>8. Les arrêts à ISSONCOURT ne sont pas complémentaires avec ceux de BAR LE DUC mais en concurrence (Exemple arrivée du TER BAR LE DUC à PARIS à 13 H 53 ; arrivée du TGV d'ISSONCOURT à PARIS à 13 H 45 – et il y a d'autres exemples dans la journée ).</li> </ol>

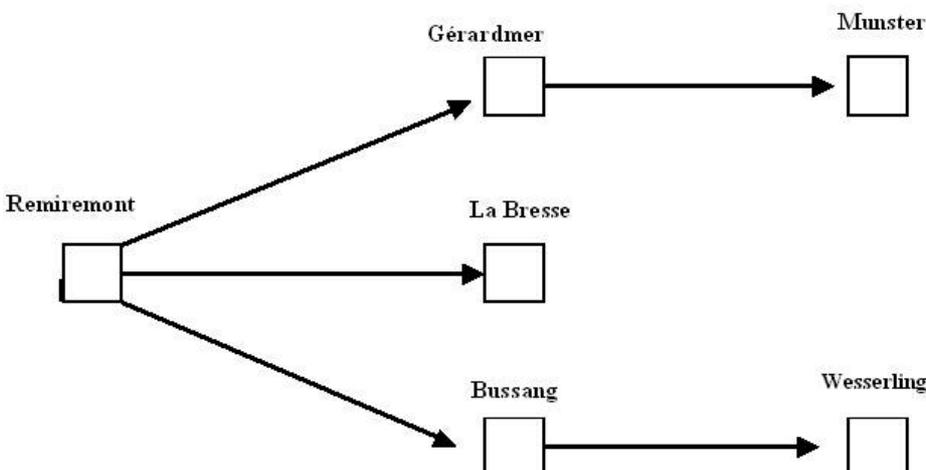
	<p><b>Propositions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><u>Sur le très court terme :</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ modifier les arrêts des TGV à ISSONCOURT afin de dissocier ces circulations de celles aux départs et aux arrivées à BAR LE DUC,</li> <li>→ prolonger les TER en provenance ou à destination de NANCY et de METZ jusqu'à VITRY LE FRANCOIS ou CHALONS EN CHAMPAGNE afin d'assurer des correspondances avec les TER VALLEE DE LA MARNE dans les villes précitées.</li> <li>→ prolonger jusqu'à BAR LE DUC, voire TOUL ou NANCY les TER VALLEE DE LA MARNE ayant leurs origines ou terminus en gare de CHALONS EN CHAMPAGNE,</li> <li>→ amélioration significative de l'information à destination des voyageurs (affichage en gare et diffusion de l'information <u>à l'extérieur</u> des gares : mairies, offices de tourisme etc ...)</li> </ul> </li> <li>• <b><u>Sur le court terme :</u></b> modifier les horaires de passages des TGV à ISSONCOURT</li> <li>• <b><u>A moyen terme :</u></b> refondre entièrement les dessertes « METROLOR » BAR/NANCY et METZ d'une part, et « TER VALLEE DE LA MARNE » d'autre part afin de retrouver les dessertes NANCY/PARIS et METZ/PARIS par la ligne classique et éventuellement recréer le service « CORAIL INTERCITE » en complément des services « TER VALLEE DE LA MARNE » avec arrêts à TOUL, COMMERCY et BAR LE DUC.</li> </ul>
<p><b>Estimation du coût</b></p>	<p>A moyens constants pour la création des trains directs (remplacement de liaisons existantes) et pour le rééquilibrage en semaine et surtout le week-end. Moyens supplémentaires à dégager au titre de l'aménagement du territoire (désenclavement de BAR LE DUC, COMMERCY et TOUL)</p>
<p><b>Entités concernées</b></p>	<p>Conseil Régional de Lorraine, Conseil Régional de Champagne Ardennes, Conseil Régional de Picardie, Région ILE DE France, SNCF et RFF pour l'utilisation des sillons</p>
<p><b>Calendrier</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le très court terme pour décembre 2010</li> </ul>

**FICHE PROJET n° 11 ( voir carte )**

<p><b>Titre</b></p>	<p><b>Désenclavement Ouest vosgien ( + Meuse sud )</b>  <b>Liaison Neufchâteau –Toul -Liverdun- Nancy</b></p>
<p><b>Objectif</b></p>	<p>Assurer et renforcer la desserte ferroviaire de l'aire géographique correspondant à l'Ouest Vosgien, au sud de la Meuse et à la région limitrophe de Haute-Marne, car depuis le début des années 2000, la SNCF a considérablement réduit l'offre ferroviaire au niveau de la gare de Neufchâteau (suppression de trains Corail Metz - Nice, Metz -Grenoble, Metz -Port-Bou,...) entraînant de ce fait un report sur la route de nombreux voyageurs, des allongements de temps de transports pour les usagers utilisant les transports en commun et également l'impossibilité pour certains élèves de venir suivre des études à Neufchâteau (section BTS commercial, sections du lycée des métiers d'arts (pôle du bois), école d'infirmières).</p>
<p><b>Descriptif</b></p>	<div data-bbox="359 985 1380 1456" data-label="Diagram"> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre aux usagers des gares concernées d'aller travailler sur Nancy le matin et de regagner leur domicile le soir : ceci suppose au minimum la circulation de 2 TER le matin dans le sens Neufchâteau -Nancy et le soir deux retours Nancy - Neufchâteau (TER ou Corail) . Ce service doit être maintenu toute l'année .</li> <li>• Permettre aux étudiants et internes de regagner Nancy le dimanche en fin d'après-midi et de revenir chez eux en toute sécurité le samedi en début d'après-midi ; cette action suppose donc la circulation de 2 nouveaux TER par semaine .</li> <li>• Une réflexion est à mener aussi pour favoriser (ou permettre) des déplacements par le train pour les usagers venant travailler à Neufchâteau (hôpital, école d'infirmières, lycée) ou à Toul .</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer d'offrir la possibilité de liaisons directes vers le Sud (Dijon, Lyon et au-delà) pour les régions de Toul et Neufchâteau (trains Corail, Lunéa ou Intercités) . Cette offre est essentielle pour les personnes âgées, les personnes à faibles revenus (étudiants....) et pour permettre le désenclavement de toute cette région .</li> </ul> <p>* A noter qu'une correspondance à Toul ( TGV ou Corail ) permet également l'accès vers le sud ( Lyon, Marseille, Nice, Montpellier ) aux habitants de la Meuse ( Bar le Duc, Commercy ...) Actuellement la solution pour eux reste...l'autoroute !</p>
<b>Entités concernées</b>	Conseil Régional de Lorraine SNCF
<b>Calendrier</b>	2010/2015

## FICHE PROJET n°12 ( voir carte )

<b>Titre</b>	<b>La desserte BUS des vallées vosgiennes depuis REMIREMONT</b>
<b>Objectif</b>	<p>Desservir de manière cadencée les vallées de la Moselle, de la Moselotte et de la Cleurie Par des bus en correspondance avec les départs et arrivées des trains TER et TGV en gare de Remiremont.</p> <p>Ce projet doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Assurer une offre attractive de TC (cadencement + tarifs harmonisés avec TER)</li> <li><input type="checkbox"/> Etre en interconnexion avec le TER</li> <li><input type="checkbox"/> Mettre en complémentarité les offres départementales et régionales (bus TER)</li> <li><input type="checkbox"/> Prévoir des liaisons semi-directes afin de diminuer le temps de transport (actuellement dissuasif) notamment aux heures de pointe.</li> <li><input type="checkbox"/> Prévoir l'aménagement de parking relais, utilisables pour le covoiturage</li> <li><input type="checkbox"/> Elaborer des grilles horaires claires et lisibles, et communes aux services TER et CG 88</li> <li><input type="checkbox"/> Prévoir la mise en interconnexion des TER Lorraine et Alsace :</li> </ul> <p>Remiremont - Wesserling et Remiremont – Munster (à terme Gérardmer – Munster), pour de meilleures liaisons interrégionales</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Prévoir à terme une seule AOT pour assurer ces dessertes routières</li> </ul>
<b>Descriptif</b>	<p>o Le schéma ci-dessous reprend les dessertes concernées :</p>  <pre> graph LR     Remiremont[Remiremont] --&gt; Gerardmer[Gérardmer]     Remiremont --&gt; LaBresse[La Bresse]     Remiremont --&gt; Bussang[Bussang]     Gerardmer --&gt; Munster[Munster]     Bussang --&gt; Wesserling[Wesserling]     </pre>

<p><b>Entités concernées</b></p>	<p>Conseil Régional de Lorraine  Conseil Régional d'Alsace  Conseil Général 88  Conseil Général 68  Communautés de Communes concernées</p>
<p><b>Étapes</b></p>	<p><b>Dès maintenant :</b>  Mettre en correspondance les dessertes bus départementales avec le TER et supprimer les doublons</p> <p><b>A court terme :</b>  Développer pour chaque vallée les liaisons semi-directes  Mise en place de parking relais</p> <p><b>A moyen terme :</b>  Mettre en place des dessertes cadencées et complémentaires bus TER et bus 88  Mettre en connexion les TER Alsace et Lorraine</p>



	<p>Les navettes Sarrebruck -Forbach ainsi que les 3 relations directes Metz-Sarrebruck sont assurées par des X 73900 en nombre de 7 (dont deux « rouge DB » financés pas le Land de Sarre), peu capacitaires (81 places) et pouvant circuler en UM 2/3 sont les seuls homologués par l'EBA (équivalent à EPSF).</p> <p>Les usagers sont fort mécontents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ surcharge aux heures de pointe</li> <li>○ rupture de charge à Forbach</li> <li>○ c'est ainsi que l'augmentation du nombre de voyageurs entre Metz et Forbach a atteint 30% en 2005, 5,7% en 2009 et 8,7% pour les 4 premiers mois de 2010 comparée à celle marginale du nombre de voyageurs entre Metz et Sarrebruck : 2% (moins de 80 voyageurs / jour).</li> </ul> <p>Quelles sont les solutions possibles ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ disposer de TER « bi-fréquence » 25000/15000 volts pouvant s »affranchir de la frontière électrique à l'exemple des locomotives DB 181, 185 et 186 de la DB et Fret SNCF 37000 ainsi que les ICE 3 M F quadricourant.</li> <li>○ commander des TER bi-modes électriques 25000 volts + diesel (pour des raisons d'économie).</li> <li>○ bien entendu, homologation nécessaire par l'EBA du ministère des transports allemand équivalent de notre EPSF (normes gabarit DB, d'accès PMR, équipements de signalisation DB...)</li> <li>○ mettre aux normes électriques françaises la section Forbach-Sarrebruck jusqu'au quai de terminus dédié de Sarrebruck : cette solution est à rejeter non seulement en raison du montant élevé de l'investissement à réaliser mais surtout pour des considérations techniques liées au croisements de circulations du trafic intérieur DB de trains de Fret et Voyageurs en 15 000 volts dans l'avant gare de Sarrebruck avec le courant français de 25 000 volts ( raison de la section de séparation 25 000/15 000 à la frontière avec abaissement du pantographe ).</li> </ul>
<b>Estimation du coût</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ soit acheter 7 nouvelles rames TER bi-fréquence : 70 millions € auxquels s'ajoutent 6,5 millions € de coûts fixes pour les frais de développement de ce matériel spécifiquement frontalier.</li> <li>○ soit acheter 7 nouvelles rames bi-modes électriques 25 000 volts + diesel.</li> </ul>
<b>Entités concernées</b>	RFF, Etat, Région Lorraine, Land de Sarre, Europe.
<b>Etapas</b>	<p>I</p> <p>Il s'agit de définir l'option retenue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 7 rames TER bi-fréquence</li> <li>○ 7 rames bi-modes.</li> </ul> <p>et rechercher le financement correspondant par les différentes parties.</p>
<b>Calendrier</b>	2013/2015