



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Dossier de presse

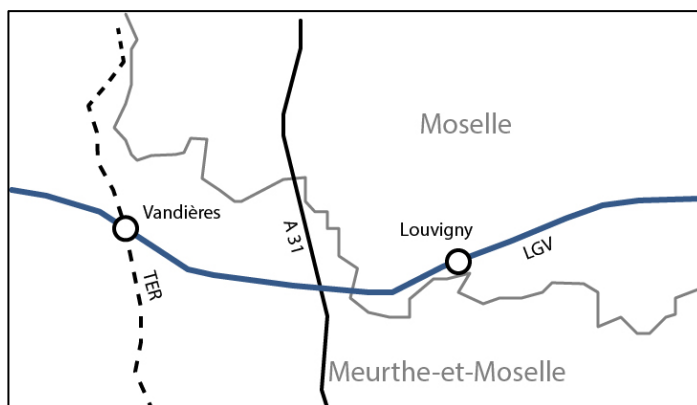
3 novembre 2015

## **La gare Lorraine TGV-TER de Vandières : un projet décidé et rationnel, un report incompréhensible**

### **1. Un bon projet pour la Lorraine**

La LGV Est ne pouvant desservir directement à la fois Nancy et Metz, un tracé à mi-chemin des deux villes a été retenu. La LGV coupe donc à Vandières la ligne TER Metz-Nancy qui est parcourue quotidiennement par une centaine de trains.

La gare d'interconnexion TGV/TER ne pouvait être placée, à l'évidence, qu'à cette intersection. La FNAUT s'est prononcée de longue date en faveur du projet très rationnel de gare TER-TGV à Vandières.



Les procédures pour la construction de la gare TGV de Vandières furent lancées dès 2008. Mais c'est finalement une gare provisoire perdue au milieu des champs qui fut construite à moindres frais à Louvigny, à 10 km à l'est de Vandières. La gare de Louvigny n'est accessible qu'en voiture ou par des navettes routières (mais seulement depuis les villes de Nancy et Metz).

La gare de Belfort-TGV est au contraire bien positionnée, à l'intersection de la LGV Rhin-Rhône et de la ligne régionale Belfort-Delle.

A l'initiative de la région PACA, une erreur de positionnement d'une gare TGV vient d'être corrigée en Avignon par la création d'une liaison entre la gare centrale et la gare TGV ; il est également prévu, dans le cadre du projet "VFCEA" de la Région Bourgogne, de corriger celle qui a été commise au Creusot ; la région PACA envisage même la réouverture de la ligne régionale Aix-Rognac au trafic voyageurs pour desservir la gare d'Aix TGV isolée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille.

### **2. Tous les obstacles ont été levés**

La commission d'enquête a rendu un avis favorable au projet de Vandières, sans restriction. Le Conseil d'Etat stipula dans ses attendus que la gare TGV Lorraine serait implantée à Vandières, celle de Louvigny n'étant qu'une gare provisoire. La déclaration d'utilité publique fut signée par le ministre des transports en 2011.

23 millions de travaux préparatoires ont été réalisés sur le site.

Christian Eckert, actuel secrétaire d'Etat au budget, a levé le dernier obstacle en annonçant un financement pérenne de la gare de Vandières par le produit d'une taxe régionale sur les produits pétroliers s'étalant sur plusieurs années.

### **3. Un blocage incompréhensible**

Fin 2014, alors que le projet était prêt sur les plans administratif, technique et financier, Jean-Pierre Masseret, président PS du Conseil régional de Lorraine, a lancé une consultation publique, pour des raisons qui n'ont pas été explicitées et restent incompréhensibles.

Cette consultation sans caractère décisionnel a eu lieu le 1er février 2015 mais a été très mal organisée. Son résultat ne pouvait raisonnablement être considéré comme significatif (moins de 10 % de votants).

Alors qu'il s'y est toujours dit favorable, M. Masseret a cependant mis le projet en péril en refusant de le soumettre au vote de l'actuel conseil régional et, après avoir lancé de nouvelles études aux objectifs non précisés, a renvoyé le dossier au futur Conseil régional de la grande région Alsace-Lorraine-Champagne Ardenne.

### **4. La réaction de la FNAUT**

Le projet risquant d'être abandonné, la FNAUT déplore la pérennisation des difficultés rencontrées par les usagers du TGV et le gaspillage d'argent public choquant en période de difficultés budgétaires.

Face au coup de force antidémocratique de M. Masseret, la FNAUT a demandé au Premier ministre, aux ministres concernés et à de nombreux élus PS et PC (conseillers régionaux et départementaux, parlementaires) d'intervenir auprès de M. Masseret pour le convaincre de réviser sa position. Cette initiative n'a suscité pratiquement aucune réponse et n'a pas abouti à ce jour (seuls les élus écologistes lorrains soutiennent la FNAUT).

La FNAUT a finalement déposé un recours devant le tribunal administratif de Nancy contre le refus explicite du président Masseret de soumettre le projet de Vandières au vote de l'actuel conseil régional de Lorraine. Un vote est exigé par la loi, suite à une consultation publique, dans un délai raisonnable.

#### **La FNAUT pose aujourd'hui les questions suivantes :**

Quelles sont les conclusions des études commandées par Masseret ?

Pourquoi sont-elles gardées secrètes ?

Pourquoi Masseret refuse-t-il un vote alors qu'il se dit démocrate et favorable au projet ?

Pourquoi les conseillers régionaux de la majorité acceptent-ils la décision de M. Masseret, alors qu'ils se disent eux aussi favorables à la gare de Vandières et que ce projet est manifestement d'intérêt général, qu'il est prêt à démarrer, peut créer des emplois et que 26 millions ont déjà été investis sur le site ?

## **5. Les actions de la FNAUT**

*- Intervention auprès des conseillers régionaux PS, PC et EELV (cf. communiqué du 11 mai)*

Seuls les conseillers régionaux EELV ont répondu pour nous confirmer qu'ils voulaient la gare et donc un vote du Conseil régional.

*- Fin mai 2015 : courriers au préfet de Région, à Jean-Pierre Masseret et à Manuel Valls*

Le courrier à Manuel Valls est joint à ce dossier.

Le préfet a répondu qu'il ne pouvait pas agir du fait de la libre administration des collectivités locales.

Le Premier ministre a accusé réception de notre courrier sans donner suite pour le moment.

Jean-Pierre Masseret nous a confirmé qu'il repoussait toute décision à la prochaine mandature et qu'il lançait des études.

*- Recours auprès du Tribunal Administratif de Nancy faisant valoir qu'un vote doit intervenir "dans un délai raisonnable" après la consultation*

*- 25 septembre 2015 : lettre à Philippe Richert, président du conseil régional d'Alsace*

## **6. Les communiqués de la FNAUT**

18 mars 2015 : [Gare TGV-TER de Vandières : pour un vote du Conseil régional](#)

11 mai 2015 : [Gare TGV de Vandières : lettre ouverte aux conseillers régionaux](#)

3 septembre 2015 : [Projet de gare TGV-TER de Vandières : la FNAUT a déposé un recours](#)

23 septembre 2015 : [Gare TGV de Vandières : il est temps de décider !](#)



**FNAUT**

transport  
consommation  
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Paris, le 26 mai 2015

M. Manuel Valls  
Premier Ministre  
Hôtel Matignon  
57 rue de Varenne  
75700 Paris SP 07

## **Objet : projet de gare TGV de Vandières**

Monsieur le Premier Ministre,

Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT travaille depuis 1978 à la définition et à la mise en œuvre d'une politique des transports conforme aux exigences économiques, sociales et environnementales du développement durable.

Une de ses préoccupations est le positionnement aberrant, et très pénalisant pour les voyageurs, des gares nouvelles TGV construites le long des LGV et non connectées aux transports publics locaux, départementaux et régionaux. C'est en particulier le cas de la gare TGV de Louvigny implantée en pleine campagne, à une quinzaine de kilomètres seulement à l'est de l'axe TER Nancy-Metz. Les trois quarts des Lorrains sont ainsi privés d'un accès direct par TER à cette gare où s'arrêtent les TGV intersecteurs, et seuls les habitants des villes de Nancy et Metz disposent de navettes routières pour s'y rendre.

La FNAUT soutient donc de longue date le projet de gare TGV de Vandières prévue au croisement de la LGV Est et de l'axe TER principal nord-sud, une évidence d'aménagement du territoire. A l'initiative de la région PACA, une erreur analogue de positionnement d'une gare TGV vient d'être corrigée en Avignon par la création d'une liaison entre la gare centrale et la gare TGV ; il est également prévu, dans le cadre du projet "VFCEA" de la région Bourgogne, de corriger celle qui a été commise au Creusot ; la région PACA envisage même la réouverture de la ligne régionale Aix-Rognac au trafic voyageurs pour desservir la gare d'Aix TGV isolée sur le plateau d'Arbois, au nord de Marseille.

Dès l'origine, la gare de Louvigny a été considérée comme une halte provisoire, selon le protocole signé le 7 novembre 2000 par les financeurs de la LGV Est et prévoyant la construction de la gare TGV-TER Lorraine de Vandières. Cette dernière a été déclarée d'utilité publique par un décret du 28 mars 2011, et un financement intelligent (faible hausse de la TICPE) a été mis au point en 2014. Les travaux pouvaient donc être lancés dès 2015 par le Conseil régional de Lorraine, maître d'ouvrage.

Or M. Jean-Pierre Masseret, président du Conseil régional, a subitement décidé de lancer une consultation publique sur le projet de Vandières, sans la moindre justification rationnelle et alors qu'il était lui-même favorable au projet et l'avait défendu avec conviction depuis plusieurs années. Le principe de cette consultation a été accepté, le 28 novembre 2014, par le Conseil régional. La consultation publique a eu lieu le 1<sup>er</sup> février 2015, dans des conditions très contestables puisque peu de bureaux de vote ont été ouverts (un seul à Nancy...).

Après avoir affirmé explicitement que le résultat de la consultation n'aurait aucun caractère décisionnel, et malgré un taux de participation inférieur à 10 % dont 2 % de votes « blanc » rendant sans réelle signification la faible majorité qui s'est dégagée contre le projet, le président Masseret a annoncé, le 19 février, que le projet ne ferait l'objet d'aucune décision avant les prochaines élections régionales, sans justifier son revirement et sans soumettre sa décision au vote du Conseil régional.

Or la poursuite ou l'abandon du projet relèvent de la volonté du Conseil régional, et non de la seule appréciation du résultat de la consultation par son président. La délibération du 28 novembre 2014 se réfère d'ailleurs explicitement au code général des collectivités territoriales et à son article L 1112-20 selon lequel : « après avoir pris connaissance du résultat de la consultation, l'autorité compétente de la collectivité territoriale arrête sa décision sur l'affaire qui en a fait l'objet ».

La décision du président Masseret rend donc inutiles les études techniques, les efforts pour dégager un financement, les travaux préparatoires déjà réalisés sur le site de Vandières (23 millions d'euros, un gaspillage non négligeable, surtout en période de pénurie d'argent public). Elle ne tient aucun compte de l'intérêt des voyageurs lorrains et des visiteurs venant d'autres régions françaises, de pays voisins ou de plus loin par Roissy (le projet est en fait d'intérêt national). De manière encore plus incompréhensible, elle néglige la possibilité de créer des emplois, malgré le niveau élevé de chômage que connaît la Lorraine.

Nous avons demandé au président Masseret d'organiser un vote du conseil régional sur le projet de gare de Vandières, afin que puisse aboutir ce projet intelligent, prêt à démarrer, créateur d'emplois, structurant pour la Lorraine, qui pourrait accompagner utilement l'ouverture de la deuxième phase de la LGV Est en favorisant la fréquentation des TGV intersecteurs et les relations internes à la future région ALCA.

Nous n'avons obtenu aucune réponse. Dans ces conditions, nous vous demandons de faire respecter la loi et d'exiger du président du Conseil régional de Lorraine qu'il soumette le projet au vote de l'assemblée qu'il préside.

Vous remerciant de votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, à notre haute considération.

Bruno Gazeau  
Président de la FNAUT

Copies à Mme Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie  
M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur  
M. Christian Eckert, secrétaire d'Etat chargé du Budget  
M. Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des Transports