

N_OTE

« RER en site propre » position du CES Lorraine Commission « mobilités-Transport durable » - 2007

Il ne s'agit pas, pour le CES, de polémiquer avec qui que ce soit. Mais suite aux déclarations du Président Jean-Pierre Masseret le 15 décembre dernier concernant sa volonté de créer pour la Lorraine dans le cadre du développement de l'attractivité de la Métropole Lorraine, un « RER » en site propre entre Metz et Nancy, idée appuyée également par Claude Gaillard, le CES, au travers de la voix de son Vice-Président en charge des transports, Patrice Sanglier, a souhaité faire part de son positionnement sur ce dossier.

Le CES, bien évidemment, n'est pas contre le développement du ferroviaire, mais peut-on vraiment s'appuyer sur un tel projet pour relancer la dynamique métropolitaine par un RER interville en site propre ?

1- Un RER en site propre - une vraie interrogation par rapport à la logique du CPER 2007-2013

La mise en œuvre d'un RER en site propre implique de fait la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire car à ce jour il n'y a pas possibilité de dédier des voies de bout en bout entre Nancy et Metz voire entre Nancy et Thionville (et Luxembourg) aux seuls sillons du TER ou d'un futur RER (TER transformé pour l'appellation en Réseau Express Régional d'où RER).

Cette construction nécessite des études approfondies. Or aucune étude n'a été inscrite dans l'actuel Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 signé il y a tout juste 9 mois.

Au contraire dans ce CPER, le développement et l'attractivité de la Métropole Lorraine repose sur le renforcement du sillon ferroviaire lorrain nord-sud actuel et à aucun moment il n'a été fait mention d'une volonté quelconque pour le développement d'un nouvel axe ferroviaire entre Nancy et Metz et encore moins d'une demande d'étude par le Conseil Régional à l'Etat et à RFF dans ce CPER. Pas trace donc d'une mise à l'étude d'un RER en site propre dans le CPER 2007-2013 mais au contraire un engagement fort entre Etat, Région et RFF pour renforcer le sillon ferroviaire actuel.

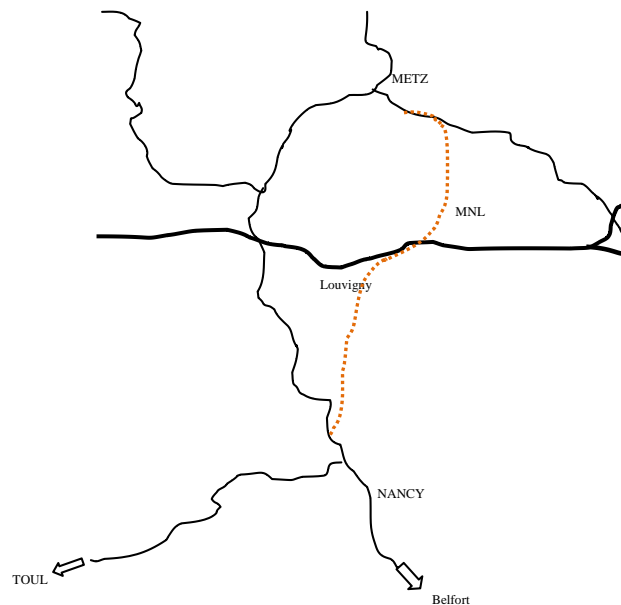
Une somme de 100 millions d'euros est y consacrée à trois grands chantiers qui font suite à ceux du CPER 2000-2006 ; rappelons quels sont ces trois chantiers programmés :

- l'amélioration des capacités de trafics en Gare de Nancy (30 millions d'euros dont 25 millions pour la création d'une 3^{ème} voie entre Nancy et Jarville et 5 millions pour des études et des travaux préparatoires à l'aménagement Ouest/Kennedy de la gare de Nancy),
- idem pour la gare de Metz (50 millions d'euros pour l'aménagement de la tête nord et de la tête sud de la gare et la création de voies à quai supplémentaires),
- l'adjonction de deux voies supplémentaires entre Novéant et Pagny sur Moselle (20 millions d'euros).

La part du Conseil Régional Lorraine sur ce volet ferroviaire exclusivement centré sur des travaux sur le sillon nord-sud actuel est de 35 millions d'euros tandis que l'Etat en financera 50 millions et RFF 15 millions.

2- Un projet ancien qui risque de mettre en difficulté l'implantation de la gare TGV à Vandières

En mars 1995 déjà le Conseil Régional avait voté une proposition de création d'une nouvelle liaison Metz-Nancy reprenant d'ailleurs une « vieille idée » dont certains, à Nancy, attribuent la paternité à Charles Chôné, tandis que d'autres, à Metz, l'attribuent à Jean-Marie Rausch ! Ce projet prévoyait de réaliser à terme une voie ferrée partant du sillon lorrain (au droit de Frouard ou de Belleville) et rejoignant l'Est de Metz en desservant (à terme !) l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine mais aussi la future gare TGV Est qui s'annonçait sur le plateau dans le secteur Cheminot-Louvigny.



Cette possibilité avait été évoquée également par le CES en 2002 dans son rapport sur les enjeux du TGV et du positionnement de la gare d'interconnexion voyageurs Lorraine. Mais cette réflexion avait été émise dans le seul cas où l'implantation de cette gare TGV ne devait ou ne pouvait se faire à Vandières. Mais, il n'était pas question pour le CES de remettre en cause Vandières ; il s'agissait d'évoquer cette alternative alors que d'aucuns tentaient de faire « capoter » le projet de Vandières.

Faire référence à un tel projet fin 2007, en plein bouclage du dossier associé à la demande de DUP pour l'édification de la gare de Vandières n'est guère raisonnable ; il entre en effet de

plein fouet en concurrence avec celui de Vandières qui est basé sur la nécessité de créer une gare greffée sur le réseau TER et permettant d'assurer une correspondance TER/TGV.

Claude Gaillard est apparemment sur ce type de tracé qui passerait par le plateau. Il y ajoute l'argument d'une possible ouverture ferroviaire vers le Sud grâce à ce nouveau barreau qui offrirait un tracé rapide allant de Luxembourg à Dijon (et vers la LGV Sud). Mais attention à ce genre d'arguments qui peut se retourner contre Nancy ; le passage d'un train Luxembourg-Méditerranée qui passe par Nancy, c'est, disent certains observateurs « *au minimum une demi-heure de temps de perdu* » (train devant changer de sens, train devant reprendre le sillon ferroviaire Nancy-Frouard).

Ainsi la démonstration de Claude Gaillard pourrait faire courir à Nancy le risque d'être shuntée. En effet le barreau ferroviaire qu'il appelle de ses vœux viendrait se greffer avant le nœud de Frouard. Ainsi, une recherche de rapidité vue du nord lorrain et du Luxembourg passerait par la construction d'un trajet Luxembourg-Dijon rejoignant Toul depuis Metz sans passer par Nancy ! Attention donc ; rien de mieux pour casser la dynamique métropolitaine !

Le Président Jean-Pierre Masseret, quant à lui, a signifié oralement en séance plénière du CES Lorraine du 18 décembre dernier, « *qu'il ne s'agissait pas de ce projet de tracé ; qu'on n'était pas obligé de passer par le plateau pour faire un RER en site propre* ».

Le CES s'interroge donc.

Par où le Président du Conseil Régional imagine-t-il faire passer ce tracé ? Nous ne voyons que deux possibilités sur la carte.

1- S'il s'agit de passer le long du sillon lorrain actuel, c'est-à-dire en accolant des voies nouvelles au sillon ferroviaire actuel, il est de notoriété publique que c'est impossible techniquement de bout en bout. En effet, l'emprise d'une telle infrastructure demande de la place, laquelle n'est pas suffisante. D'autre part, les contraintes de relief et d'urbanisme sont telles qu'un tel exercice relève de la gageure pour ne pas dire du rêve !

2- S'il s'agit de faire passer ce nouveau tracé de RER grosso-modo le long de l'A31, de Belleville jusqu'à l'entrée Nord de Metz, le coût semble très cher (quasiment du même ordre que pour le passage par le plateau) et quel en serait l'intérêt dès lors qu'un tel tracé ne desservirait ni Pont à Mousson, ni Vandières, ni Louvigny !

Alors qu'on nous dise où passerait ce RER en site propre afin qu'on se repenche sur la question, sur les cartes et qu'on aille voir sur le terrain !

A moins, à moins que le Président Jean-Pierre Masseret n'ait voulu suggérer dans cette idée de « RER en site propre » qu'il souhaitait que le sillon ferroviaire actuel soit rendu plus performant par des travaux d'envergure (renvoyant ainsi à ceux programmés au CPER actuel et à un suivant sur la période 2013-2020) !

A moins qu'il n'ait tout simplement voulu dire que le sillon ferroviaire actuel doive se débarrasser au maximum des trains de fret ou que l'on fasse en sorte que les conflits de trafic entre trains de voyageurs et trains de fret soient au maximum annihilés !

Si telle était la suggestion, alors pourquoi n'avoir pas poussé au maximum l'Etat et RFF pour que le CPER 2007-2013 intègre, d'une part, la réalisation des travaux du nœud d'Hagondange-Thionville (là seules les études sont programmées) dont le but est justement de dédier des voies fret et des voies voyageurs ; et d'autre part la réalisation de la mise au gabarit

des tunnels sur l'axe ferroviaire Hagondange-Conflans pour permettre le passage de tout type de fret sur cet axe, évitant ainsi que les trains de marchandises allant vers le sud France quittent le sillon ferroviaire dès Hagondange et n'encombrent pas le sillon majeur entre Hagondange et Metz et entre Metz et Frouard !

Pourquoi aussi, dans ce cas ne pas défendre la réalisation du contournement ferroviaire de Conflans que le Conseil Régional semble avoir abandonné suite aux refus de certains élus et de la population arguant des nuisances environnementales que cela générerait !

Qu'on nous dise donc ce qu'il faut comprendre quand est évoquée par le Président du Conseil Régional l'idée d'un RER en site propre !

3- Un financement improbable

Aujourd'hui donc, aux dires des deux proposant (*pour Claude Gaillard tout au moins, pas de doute, il s'agit bien de cela*), l'enjeu métropolitain nécessiterait la construction d'une liaison complète entre Nancy et Metz.

Le coût d'un tel aménagement peut être estimé à environ 500 M€ (soit 10 à 11 M€ du km aller-retour hors ouvrages d'art pour une ligne qui représente entre Nancy et Metz environ 50 km) donc environ 700 M en € courant version basse sans ouvrage d'art majeur.

Ce calcul est basé sur les estimations du Grenelle de l'Environnement qui fixe un financement de 20 Milliards d'Euros pour 2000 km de LGV nouvelles, sachant qu'1km de LGV ou 1 km en site propre coûte à peu près la même somme.

Quels financeurs entreraient dans le tour de table alors que l'on sait les difficultés actuelles rencontrées pour boucler le financement de la 2nde phase du TGV Est-Européen et que l'on constate le désengagement de l'Europe dans un projet pourtant d'envergure européenne inscrit dans le développement de l'axe Paris-Bratislava ?

Quels financeurs encore pour ce projet de nouvelle ligne RER quand on sait aussi qu'un tel projet n'est pas dans les intentions de Réseau Ferré de France ?

Comment l'Europe pourrait-elle s'engager fortement dans un tel projet qui n'a pas la même envergure internationale (*loin de là*) que le projet de 2nde phase TGV Est ?

Comment le Luxembourg, qui semble avoir été mentionné par un des deux proposant comme financeur potentiel d'un tel projet, pourrait-il répondre à une telle sollicitation quand on sait que le Grand Duché ne souhaite pas s'engager sur la 2^{ème} phase du TGV Est considérant qu'il a assez donné pour le TGV Est au travers son apport pour la 1^{ère} phase ?

Non, au CES, nous ne sommes pas des « *sachants* » ; nous tenons simplement notre rôle de seconde Assemblée Régionale qui se doit de réagir à des propos qui peuvent engager l'avenir de la Région.

Face à de telles propositions, il est de notre devoir de donner notre point de vue.

Parfois, il accompagne ce qui émane du Conseil Régional ; d'autres fois, il prend le contrepied, dit « attention danger » ou s'oppose.

Dans ce cas précis, il s'agit bien de dire que le CES n'est pas du tout d'accord et nous tentons de l'argumenter sans jouer ni les donneurs de leçon ni les détenteurs de la vérité.

Le rôle d'une Assemblée comme le CES, c'est de bien de jouer aussi d'alerter quand elle l'estime nécessaire.

Pour jouer ce rôle d'alerte, aussi faut-il se donner les moyens de développer une argumentation crédible. Il ne s'agit donc pas de jouer « *les sachants* » mais de construire un raisonnement étayé, appuyé sur de la matière objective et crédible.

C'est bien dans ce sens là que nous répondons ainsi aux idées émises tant par le Président Jean-Pierre Masseret que par Claude Gaillard, conseiller régional.

4- En conclusion

Le CES demande que toute idée de création d'un RER en site propre, supposant la construction de voies ferroviaires nouvelles, soit abandonnée.

Il espère qu'au contraire sera confirmée que la priorité du Conseil Régional reste bien l'amélioration de la performance du sillon ferroviaire lorrain actuel entre Thionville, Metz et Nancy telle qu'actée au CPER 2007-2013 et qui nécessitera d'autres engagements au CPER 2014-2020

Le CES réaffirme son souhait que la Région mette tout en œuvre, au travers d'un dossier de demande de DUP très qualitatif, pour la concrétisation de la réalisation de la gare de Vandières.

Il attend du Conseil Régional qu'il soit un élément moteur de la réussite du bouclage financier relatif à la concrétisation de la 2nde phase du TGV Est.

Ainsi, le CES en appelle au Conseil Régional et les conseillers régionaux dans leur ensemble pour qu'ils ne poussent pas pour l'heure un projet qui pourrait (peut-être ?) avoir un intérêt (*NDLR : au fait qui souhaite urbaniser autour de MNL ?*) à très long terme mais qui risquerait de compromettre tous les grands projets ferroviaires du moment, lesquels réclament des investissements financiers de grande ampleur.

Il souhaite enfin que l'on ne déstabilise pas la cohérence et la mise en oeuvre du CPER 2007-2013 défendu et signé en commun accord avec Etat et RFF sur l'axe Nord-Sud :

- renforcement du potentiel et de l'efficacité du sillon ferroviaire entre Metz et Nancy - 100 M€ (cf détails du programme ci-avant)
- réalisation d'études prospectives d'une part pour l'amélioration de la performance sur l'axe Nancy-Epinal-Belfort et Nancy-Dijon, et d'autre part en vue de la programmation de travaux sur le noeud Hagondange-Thionville au CPER suivant.

Le CES insiste enfin sur un aspect des choses.

Il ne faut pas compromettre ce qui est mis en perspective pour après 2013, à savoir deux autres projets d'envergure à l'intérieur de notre territoire :

- la réalisation des travaux sur Hagondange-Thionville (entre 75 et 100 millions d'euros) comme évoqué juste avant,
- la création de quais supplémentaires en gare de Nancy liée à l'extension de cette gare majeure qui obligera à l'émergence d'une quatrième entrée au pied du viaduc Kennedy (coût inconnu à ce jour mais on sait que les travaux seront conséquents !).

Mais le CES insiste également, dans le cadre de coopérations interrégionales, sur la question très importante des travaux d'amélioration de l'ouverture ferroviaire vers le Sud entre Nancy et Belfort et Nancy et Dijon. Si les études sont programmées dans l'actuel CPER, rien n'est acquis pour que se concrétisent dans un avenir proche les travaux et/ou les acquisitions de matériels ferroviaires adaptés. Ces projets, s'ils aboutissent, nécessiteront des appels à financement des collectivités qui ne seront pas « minces » !

Les projets ferroviaires ne manquent donc pas ; n'en rajoutons donc pas alors que rien ne dit que tout pourra voir le jour tant les deniers publics se font rares !

Certes le recours au partenariat public-privé (PPP) pour la réalisation de ces projets peut être une solution. Mais, on ne pourra pas tout faire via des projets type PPP !

Enfin le CES rappelle qu'il espère pouvoir travailler, dans de bonnes conditions, en collaboration avec la Région sur le dossier de développement de l'attractivité de la Métropole Lorraine ainsi que sur ce dossier « complexe » de l'ouverture ferroviaire de la Lorraine vers le Sud que nous venons d'énoncer précédemment.

4- Rappel : le réseau ferroviaire en Lorraine et en Grand Est

