



Vandières : une condition nécessaire, mais pas suffisante

La gare de Vandières est peut-être nécessaire mais certainement pas suffisante. Car si l'on veut que le projet réussisse, il paraît indispensable de repenser les dessertes des TER et de réorganiser l'ensemble du fret entre Metz et Thionville. Ces deux derniers points seraient ainsi les vraies priorités. En effet, 16 millions de voyageurs ont emprunté en 2008 le réseau TER lorrain, dont 40,3 % la liaison Nancy-Luxembourg. Le trafic est de plus en hausse de 50 % sur 5 ans. Ceci confirme donc l'idée que le projet de Vandières doit s'inscrire dans une refonte globale des dessertes TER, dans le but d'amener une certaine logique de métropolisation. Dans cette optique, certains proposent déjà des trains omnibus de part et d'autre de Pont-à-Mousson, ainsi que la mise en place de dessertes rapides entre les grandes villes lorraines, afin de mieux gérer et drainer les flux. Cette volonté nécessite néanmoins de faire de la place aux trains de voyageurs sur l'axe Metz-Thionville, ce qui équivaut à faire passer le trafic fret plus à l'Ouest, au niveau du corridor ferroviaire Athus-Lérouville. Or, deux tunnels à proximité d'Hagondange ne n'ont pas (encore) été mis au gabarit. Il faudrait de même réaliser le contournement de Conflans. L'ensemble de ces aménagements s'élèverait à près de 35 millions d'euros. Si les travaux des tunnels ne devraient pas, a priori, susciter d'opposition majeure, le contournement de Conflans apparaît d'ores et déjà plus problématique, en raison (encore une fois) de différents politiques. Certains avancent toutefois que le détournement du fret pourrait être possible à l'horizon 2015, autrement dit au moment de la mise en œuvre de Vandières, si le projet voit le jour.

Afin de piloter toutes ces réflexions et surtout de savoir où l'on va, un schéma multimodal lorrain a été défini. Celui-ci mise sur la complémentarité de Vandières avec l'aéroport, la Moselle canalisée et la gare de Louvigny, qui serait reconvertie en fret à grande vitesse. Les conditions de réussite d'une multimodalité englobant plus que des voyageurs ne sont cela dit, à l'heure actuelle, pas complètement réunies. D'où la réticence de certains. Outre ces divers aménagements structurels, un autre aspect important à prendre à compte réside dans l'accueil des visiteurs en Lorraine. Ces derniers seraient certainement plus agréablement surpris par des trains cadencés à destination de Metz et de Nancy que par les navettes routières qui desservent actuellement Louvigny. L'image de notre pays en serait d'autant plus renforcée. L'achat de terrains à Lesménils est également envisagé, dans le but de favoriser l'implantation d'entreprises. Le conseil régional veut de plus faire de la gare de Vandières le fer de lance du développement durable. Si cette idée est louable, elle se heurte cependant au fait que la desserte routière de Vandières doit entièrement être repensée. De la même façon, les voyageurs qui viennent de toute la Lorraine, pour un déplacement personnel ou professionnel, sont la plupart du temps chargés de bagages. Beaucoup d'entre eux sont en plus souvent éloignés des gares ferroviaires TER. Il en résulte qu'ils préféreront sans doute prendre leur voiture sur tout le trajet plutôt que d'endurer plusieurs correspondances pour arriver dans une gare TGV. Si bien que le fait de transférer la gare

Lorraine dans un site enclavé comme Vandières, moins accessible par la route, risquerait au contraire de réduire le nombre de passagers.

Mais le plus important, au-delà de la réalisation du projet de gare à Vandières, est que la Lorraine reste un carrefour européen. Dans cette optique, il est urgent d'obtenir des dessertes internationales au niveau de la seconde phase du TGV, afin de ne pas être dépassés par les Alsaciens et d'améliorer nos liaisons vers Lyon. La Lorraine doit trouver sa place entre la région parisienne et l'axe Rhin-Rhône.

Enfin, la réalisation d'un véritable RER lorrain qui relierait Epinal à Luxembourg en passant par Nancy, Metz et Thionville ne pourrait qu'accentuer l'effet métropolitain. Pourquoi ne pas non plus songer à créer plus à l'Est une liaison Nord-Sud à grande vitesse qui mettrait Metz à 20 minutes de Nancy, tout en desservant les sites aéroportuaires et ferroviaires de l'« espace central ». Cette perspective serait également intéressante pour les Vosges. Car gagner 30 minutes sur un trajet Epinal-Metz constituerait une véritable avancée. De plus, avec l'électrification de la ligne Epinal-Besançon, une nouvelle porte s'ouvrira pour la Lorraine vers le futur TGV Rhin-Rhône. Mais la construction d'une telle infrastructure entre les différentes métropoles lorraines est chère, très chère même : 800 millions d'euros. Par ailleurs, sa réalisation demanderait quatre années de travaux, sans compter le foncier. Mais un tel projet ne s'inscrit-il pas dans la logique des financements provenant du futur emprunt français ? La Lorraine, plus que tout autre territoire, le vaut bien.

(Source : presse régionale)

© Groupe BLE Lorraine – Tous droits réservés